



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

**TEMA:**

**COSTOS POR SERVICIO Y FIJACIÓN DE PRECIOS EN LA  
COMPAÑÍA TRANSCOMUNA PENÍNSULAR S.A., CANTÓN LA  
LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2018.**

**TRABAJO DE TITULACIÓN EN OPCIÓN AL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**AUTOR:**

**Marlon Iván Gracia Pacheco**

**LA LIBERTAD – ECUADOR**

**2020**



## **TEMA**

# **COSTOS POR SERVICIO Y FIJACIÓN DE PRECIOS EN LA COMPAÑÍA TRANSCOMUNA PENÍNSULAR S.A., CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2018.**

**AUTOR:**

**Gracia Pacheco Marlon Iván**

**TUTOR:**

**Cañizares Cedeño Leonardo**

## **Resumen**

Actualmente las compañías que sobresalen en el mercado son aquellas que muestran efectividad en sus resultados. En la provincia de Santa Elena la compañía de transporte Transcomuna Peninsular S.A., no dispone de una estructura de costos que permita definir el precio real del servicio de transporte que se oferta a la clientela y ello compromete la cantidad de ingresos por dicho servicio. Por lo tanto, la presente investigación tiene como objetivo establecer los costos de servicio mediante la aplicación de técnicas contables para la fijación del correcto precio de venta de transporte de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A., año 2018. El estudio se realizó bajo el tipo de investigación exploratoria-descriptiva, con método analítico-sintético y deductivo dentro de un enfoque cualitativo donde se aplicó la entrevista y la observación como instrumento de recolección de datos a los actores clave, a fin de conocer el estado situacional de la compañía e identificar las deficiencias ligadas al costo por servicio y su fijación de precio. Donde se determinó que los recorridos de (Salinas - Santa Elena - Prosperidad - Atahualpa "ida") y (Atahualpa - entrada Chanduy - San Rafael – Sanlúcar y retorno) no cubrían el total de los costos incurridos en la prestación del servicio. Mediante la aplicación del modelo de distribución de costos la compañía estandarizará los precios, y a su vez obtener mayor rentabilidad.

**Palabras claves:** Costos por servicios, fijación, precio, transporte.



## **TITLE**

**COSTS PER SERVICE AND PRICE FIXING IN COMPANY  
TRANSCOMUNA PENÍNSULAR S.A., CANTON LA LIBERTAD,  
PROVINCE OF SANTA ELENA, YEAR 2018.**

**AUTOR:**

**Gracia Pacheco Marlon Iván**

**TUTOR:**

**Ing. Leonardo Cañizares Cedeño**

## **Abstract**

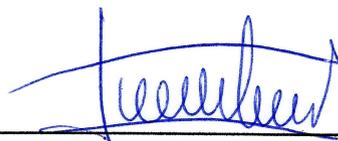
Currently the companies that stand out in the market are those that show effectiveness in their results. In the province of Santa Elena, the transport company Transcomuna Peninsular S.A., does not have a cost structure that allows to define the real price of the transport service offered to the clientele and this compromises the amount of revenue for said service. Therefore, this research aims to establish service costs by applying accounting techniques to fix the correct transport sale price of the Transcomuna Peninsular SA Company, year 2018. The study was conducted under the type of research exploratory-descriptive, with an analytical-synthetic and deductive method within a qualitative approach where the interview and observation was applied as an instrument of data collection to the key actors, in order to know the situational state of the company and identify the linked deficiencies at the cost per service and its pricing. Where it was determined that the routes of (Salinas - Santa Elena - Prosperidad - Atahualpa "ida") and (Atahualpa - Chanduy entrance - San Rafael - Sanlúcar and return) did not cover the total costs incurred in providing the service. By applying the cost distribution model the company will standardize prices, and in turn obtain greater profitability.

**Keywords:** Costs per service, fixing, price, transport.

## **APROBACIÓN DEL PROFESOR GUÍA**

En mi calidad de Profesor Guía del trabajo de titulación, **“COSTOS POR SERVICIO Y FIJACIÓN DE PRECIOS EN LA COMPAÑÍA TRANSCOMUNA PENÍNSULAR S.A., CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2018.”**, elaborado por el Sr. Marlon Iván Gracia Pacheco, egresado de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la Obtención del título de Licenciado en Contabilidad y Auditoría, me permito declarar que luego de haber dirigido científicamente y técnicamente su desarrollo y estructura final del trabajo, este cumple y se ajusta a los estándares académicos y científicos, razón por la cual la apruebo en todas sus partes.

**Atentamente**



---

**Ing. Leonardo Cañizares Cedeño, Mgs.**

**PROFESOR GUÍA**

## **DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

El presente trabajo de titulación con el título de, **“COSTOS POR SERVICIO Y FIJACIÓN DE PRECIOS EN LA COMPAÑÍA TRANSCOMUNA PENÍNSULAR S.A., CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2018.”**, elaborado por el Sr. **Marlon Iván Gracia Pacheco**, 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 Península de Santa Elena**, y, su reproducción, total o parcial en su versión original o en otro idioma será prohibida en cualquier instancia.

**Atentamente,**



**Gracia Pacheco Marlon Iván**

**C.C. No.: 245012986-7**

## **AGRADECIMIENTO**

A la Universidad Estatal Península de Santa Elena, por permitirme culminar mis estudios en la Carrera de Contabilidad y Auditoría.

A los docentes por impartir sus conocimientos a lo largo de mis estudios dentro del alma máter.

Al gerente y administradora de la compañía de Transcomuna Peninsular S.A., por permitirme desarrollar mi trabajo de investigación y por las facilidades otorgadas.

A mis amigos con quienes compartí gratos momentos dentro y fuera de la universidad.

Y demás personas que contribuyeron de buena manera para culminar mis estudios.

**Gracia Pacheco Marlon Iván**

## **DEDICATORIA**

A Dios por guiarme cada instante de mi vida, siendo parte fundamental, para salir adelante pese a las dificultades presentadas durante toda mi etapa universitaria.

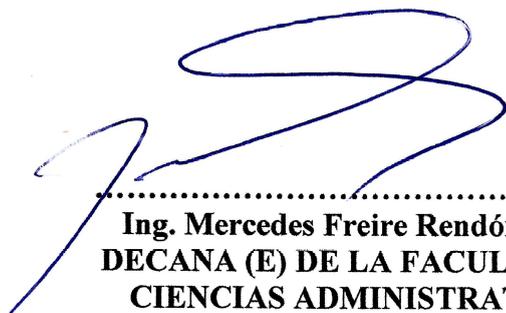
A mis padres pilares fundamentales en mi vida, mi motivación para salir adelante y así culminar mis estudios.

A mis hermanos quienes me han prestado su ayuda de manera incondicional.

A mi amigo Rirailer quien me acompaño en momentos difíciles de mi vida, y con quien compartí gratos momentos.

**Gracia Pacheco Marlon Iván**

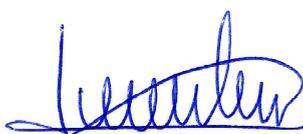
**TRIBUNAL DE GRADO**



.....  
**Ing. Mercedes Freire Rendón, MSc.  
DECANA (E) DE LA FACULTAD DE  
CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**



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



.....  
**Ing. Leonardo Cañizares Cedeño, Mgs.  
DOCENTE TUTOR DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS  
ADMINISTRATIVAS**



.....  
**Ing. Wilson Toro Álava, MSc.  
DOCENTE ESPECIALISTA DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS  
ADMINISTRATIVAS**



.....  
**Abg. Víctor Coronel Ortiz, MSc.  
SECRETARIO DE GENERAL (E)**

## ÍNDICE GENERAL

Resumen.....	ii
Abstract .....	iii
AGRADECIMIENTO .....	vi
DEDICATORIA .....	vii
TRIBUNAL DE GRADO.....	viii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	x
ÍNDICE DE TABLAS .....	xi
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xii
INTRODUCCIÓN .....	1
CAPÍTULO I.....	6
MARCO TEÓRICO.....	6
3.1. Revisión de la literatura.....	6
3.2. Desarrollo de teorías y conceptos.....	10
3.3. Desarrollo de teorías.....	10
3.4. Fundamentos, sociales, psicológicos, filosóficos, legales.....	26
CAPÍTULO II .....	41
MATERIALES Y MÉTODOS .....	41
2.1. Tipo de investigación .....	41
2.2. Método de la investigación.....	42
2.3. Diseño de muestreo .....	43
2.4. Diseño de recolección de datos .....	44
CAPÍTULO III.....	45
RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....	45
3.1. Análisis de datos.....	45
3.1.1. Análisis de la entrevista .....	45
3.2. Limitaciones .....	54
3.3. Resultados .....	55
3.3.1. Descripción del personal.....	56
3.4. Propuesta .....	61
3.4.1. Objetivos .....	61
3.4.2. Justificación de la propuesta .....	62
CONCLUSIONES .....	85
RECOMENDACIONES .....	86
BIBLIOGRAFÍA .....	87
ANEXOS .....	92

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Resultados de ficha de observación.....	52
Figura 2 Formato de hoja de costos .....	63
Figura 3 Hoja de costos furgoneta placa YAA1696 .....	75
Figura 4 Métodos de fijación de precios.....	77

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Capacidad de pasajeros de acuerdo con el vehículo.....	38
Tabla 2 Vida útil vehicular.....	40
Tabla 3 Población.....	43
Tabla 4 Descripción de flota vehicular Transcomuna Peninsular S.A.....	56
Tabla 5 Precios de referencia.....	57
Tabla 6 Tarifa de precios del servicio de transporte institucional.....	58
Tabla 7 Tarifa de precios del servicio escolar.....	59
Tabla 8 Descripción de kilómetro recorrido por vehículo.....	60
Tabla 9 Descripción de los costos identificados.....	64
Tabla 10 Precio de combustible.....	65
Tabla 11 Costo de materia prima directa.....	67
Tabla 12 Costo de mano de obra directa.....	69
Tabla 13 Costos indirectos de servicio de transporte.....	72
Tabla 14 Cuadro resumen de costo por kilómetro recorrido.....	73
Tabla 15 Cuadro resumen de costo diario.....	74
Tabla 16 Precios actuales del servicio de transporte institucional.....	77
Tabla 17 Fijación del precio basado en el costo.....	78
Tabla 18 Fijación de precios basados en la competencia.....	80
Tabla 19 Fijación de precio basado en la demanda.....	81
Tabla 20 Comparación de precios.....	82
Tabla 21 Comparación de ingresos.....	83
Tabla 22 Rentabilidad sobre las ventas.....	85

## ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia .....	92
Anexo 2: Modelo de entrevista dirigida al gerente .....	93
Anexo 3: Modelo de entrevista dirigida al contador .....	94
Anexo 4 Ficha de observación .....	95
Anexo 5 Modelo de liquidación de servicios y Resumen de pago a chofer .....	96
Anexo 6 Distribución de los costos indirectos .....	97
Anexo 7 Detalle del pago de matrícula vehicular .....	98
Anexo 8 Presentación de la hoja de costo por unidad vehicular .....	99
Anexo 9 Registro único de contribuyentes sociedades .....	105
Anexo 10: Aplicación de entrevista .....	106
Anexo 11: Flota vehicular .....	107
Anexo 12: Cronograma de trabajo .....	108
Anexo 13 Presupuesto .....	109
Anexo 14: Carta aval .....	110

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación denominado **“COSTOS POR SERVICIO Y FIJACIÓN DE PRECIOS EN LA COMPAÑÍA TRANSCOMUNA PENÍNSULAR S.A, CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2018”**, describe las debilidades que tiene la compañía en el reconocimiento de los elementos del costo, y como esos aspectos inciden en la determinación del precio de venta del servicio de transporte ofertado a los diferentes clientes.

Según el estudio realizado por el Banco Mundial en el año (2013) se identificaron que:

Existen cinco razones por las cuales el transporte es excesivamente caro: el alto precio de los combustibles, los costos por seguridad, el traslado de contenedores vacíos, el tiempo excesivo de los viajes, escasa inversión y acceso a créditos (para mantener y renovar la flota de vehículos). (párr. 5)

Los altos costos operativos y los largos tiempos de viajes, como resultado de largas esperas y tiempos de inactividad durante cada viaje o recorrido realizado por las unidades vehiculares crean ineficiencias que influyen en los precios finales del transporte. En la actualidad las empresas dedicadas a este tipo de servicio han adoptado diversas técnicas y estrategias para definir un precio razonable de acuerdo con las exigencias del mercado. Este medio es de vital importancia para la producción, distribución y movilización regional, que contribuye al progreso económico y social de cada país.

En los últimos años, el Ecuador se ha caracterizado por su inestabilidad política, dando lugar a una serie de cambios económicos que repercuten en todos los sectores de la población y dentro de estos, el transporte no es la excepción, ya que un buen sistema de transporte es fundamental para el desarrollo de las ciudades. (Ordoñez Muñoz & Puma Pasato, 2015, p. 22)

Un sistema de transporte representa la columna vertebral de las economías de todo el país, dado que, este medio sirve de conexión entre las personas con el trabajo, los servicios de salud y la educación, además facilita el abastecimiento de bienes y servicios lo que contribuye a mejorar la productividad de las organizaciones y la calidad de vida de los habitantes siendo un elemento clave para el desarrollo económico.

De acuerdo con los datos reflejados en la Superintendencia de Compañías, en la Provincia de Santa Elena, existe un total de 71 compañías de transporte en estado activo. Entre las cuales, se encuentra Transcomuna Peninsular S.A., compañía que se constituyó mediante escritura pública el 20 de agosto de 2012, iniciando sus actividades de transporte escolar e institucional el 19 de diciembre de 2012.

La principal característica de este tipo de compañías es que, al ser considerada como una empresa de servicios, el uso de un modelo de costo no es el tema principal para los administradores. Actualmente, la compañía no cuenta con un sistema que permita identificar los elementos como: materia prima, mano de obra y costo indirecto del servicio, dificultando el control de ciertos valores importantes que están incurridos en la prestación del servicio.

Por otra parte, los administradores de la compañía están más enfocados en el crecimiento de las ventas que en el precio del servicio, y estos a su vez, están fijados con base a la competencia y el tipo de recorrido, ocasionando que los montos ofertados se encuentren sobrevalorados y en pocos casos subvalorados, incurriendo en pérdidas monetarias y de oportunidades en el segundo caso.0967738753

En mención a las problemáticas, el presente trabajo de investigación explica: ¿Como los costos por servicios aportan a la fijación de precios de transportación de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A?; también, busca responder la sistematización del problema en las siguientes interrogantes: ¿Cuáles son los elementos del costo que intervienen en el servicio de transporte?, ¿Cómo se encuentran distribuidos los costos en cada elemento identificado en la prestación del servicio? y ¿Cómo establecen el precio de venta del servicio de transporte en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?

El objetivo general de la presente investigación consiste en: Establecer los costos de servicio mediante la aplicación de técnicas contables para la fijación del correcto precio de venta de transporte de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A., año 2018.

Para el cumplimiento del mismo, se planteó las siguientes tareas científicas: identificación de los elementos del costo que intervienen en el servicio de transporte, distribución de los costos ligados a la prestación del servicio de transportación, y fijación del precio de venta en la compañía de la Transcomuna Peninsular S.A., mediante un modelo de distribución de costos por km recorrido.

Por tal razón, la necesidad de realizar la investigación en esta área surgió con la finalidad de que la compañía logre alcanzar una efectividad en el manejo de sus recursos y a su vez, obtener un buen control sobre los costos generados por cada unidad vehicular, permitiendo de esta manera que la empresa sea más rentable y brindar un mejor servicio.

A través del diseño del modelo de distribución de costos por km recorridos, la compañía conseguirá identificar los elementos involucrados en la prestación del servicio, establecer un control adecuado de los recursos y dar un seguimiento estandarizado a los consumos y desgaste que sufren las unidades vehiculares en el desarrollo de sus actividades. Siendo este un aporte favorable para la toma de decisiones por parte de los directivos de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., y demás entidades dedicadas al servicio de transporte.

Para dar un mayor sustento bibliográfico en la presente investigación se consideró distintas fuentes de información relacionados a las variables de costos por servicio y fijación de precios. La misma que fue recopilada a través libros, informes, revistas científicas entre otros, información que sirvió para esclarecer las teorías y vincular la investigación con otros estudios realizados.

Así mismo se aplicó un tipo de investigación exploratoria, descriptiva con idea a defender la cual indica que: A través del diseño de un modelo de distribución de costos por servicios se fijará adecuadamente el precio de venta del servicio de transporte de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A., Cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena, año 2018.

Los métodos que se utilizaron fueron analítico, sintético y deductivo dentro de un enfoque cualitativo donde se aplicó la entrevista y la ficha de observación como instrumentos de recopilación de información, con la finalidad de obtener información confiable, relevante y oportuna de la situación actual de la compañía. Por otra parte, la estructura del trabajo de investigación se detalla de la siguiente manera:

Capítulo I.- Contiene la revisión de la literatura en la cual se hace mención a los diferentes estudios relacionados al tema de investigación, siguiendo por el desarrollo de teorías y conceptos, en donde se definen y se argumentan las variables involucradas en la investigación, además de los fundamentos sociales filosóficos y legales.

Capítulo II.- En esta sección, se describen los materiales y métodos utilizados en el desarrollo de la investigación, definiendo los tipos y métodos utilizados durante el desarrollo investigativo. Además, se detalla el diseño del muestreo enmarcada por la población de estudio y el diseño de recolección de datos, siendo este último el diseño de la entrevista y la ficha de observación instrumento base para la recopilación de información.

Capítulo III.- En esa sección, se detalla el resultado y discusión, segregadas en el análisis de datos, las limitaciones, los resultados y la descripción de la propuesta. Esta última constituye el aporte del investigador en beneficio de la empresa objeto de estudio, donde se describe el aporte del autor con las respectivas conclusiones y recomendaciones.

## CAPÍTULO I

### MARCO TEÓRICO

#### 3.1.Revisión de la literatura.

Sergio Haba & José Clemente (2019) en su trabajo de investigación, titulado *A global model for the estimation of transport costs*, “*Un modelo global para la estimación de los costos de transporte*”, tuvo como objeto presentar un modelo de determinantes de costos de transporte que corrija los problemas de especificación observadas en las ecuaciones de costos de transporte. Para la recolección de información y construir la base de datos, los investigadores realizaron 583 entrevistas personales a lo largo del año 2011.

En el cual se identificaron 305 rutas entre la comunidad de Valencia y Europa, de las cuales se obtuvieron 6390 observaciones. Los resultados de la investigación mostraron que la distancia, la velocidad, la frecuencia del servicio y el volumen de mercancías enviadas en la ruta son los factores que tienen un mayor efecto en los costos del transporte.

Yiwei Chen y Hai Wang (2018) en su trabajo de investigación, titulado *Pricing for a last-mile transportation system*, “*Precios para un sistema de transporte de última milla*”, determinaron el precio de transportación mediante el uso del sistema de transporte de última milla “LMTS” para maximizar las decisiones óptimas y el bienestar social. Para la obtención de resultados los autores implementaron en su modelo datos reales de Singapur.

Determinando como resultado que: En ausencia de descuentos en los precios para grupos especiales de pasajeros, el bienestar social casi no cambia, pero el excedente del consumidor de pasajeros en grupos especiales varía significativamente.

Halkin, Skrypin, Kush, Vakulenko y Dolia (2017) en su trabajo de investigación, titulado *Invest Approach to the transportation services cost formation “Enfoque de inversión para la formación de costos de servicios de transporte”*, plantearon como objetivo establecer costos de servicios basados en indicadores de inversión para mejorar la gestión y planificación empresarial a largo plazo.

Para la obtención de resultados implementaron un modelo de Costos de Servicios de Transporte TSC, teniendo como efecto que la ganancia generada por la empresa a largo plazo depende de los costos del servicio de transportación. Además, los crecientes descuentos en el servicio ofertado hacen que esta funcione con ganancias mínimas, pero da ventajas para los clientes, buscando su fidelidad.

Segovia Pacheco Jean y Baca Pareja Henri (2017) en su trabajo de investigación, titulado *Los costos de servicio y los aspectos legales y tarifarios de la empresa de transporte de pasajeros campana E.I.R.L. en la ruta Cusco. Quillabamba*, la misma que tuvo como objeto, establecer los costos de servicio y determinar los aspectos legales y tarifarios de la empresa Campana E.I.R.L. Así mismo fue realizada dentro de un enfoque de estudio cuantitativo en el cual examinaron los datos de estudio de manera numérica y además plantearon un diseño no experimental debido a que no manipuló de manera directa las variables., para la recolección de información utilizaron la entrevista.

Los autores acudieron a sistemas estadísticos para la operacionalización de la información, obteniendo como resultado que la mayoría de los implicados a la empresa tales como propietarios y transportistas no hacen uso ni aplican un método para establecer su estructura de costos en la determinación de sus tarifas de servicio de transporte.

Farshid Azadian & Alper Murat (2017) en su trabajo de investigación, titulado *Service location grouping and pricing in transportation: Application in air cargo; “El servicio de agrupación de ubicación y fijación de precios en el transporte: Aplicación en carga aérea”*, la misma que tuvo como objeto, proporcionar un marco analítico para ayudar a los operadores en el establecimiento de los precios de los servicios primarios de transporte.

Para la obtención de resultados implementaron el método de descomposición de Benders, experimentos computacionales y algoritmos de solución basado en ramificaciones y enlaces, obteniendo como resultados que los métodos propuestos son efectivos porque proporcionan información óptima y rápidamente, lo cual es crítico para fines prácticos más complejos.

Diana Morales y Ana Ulloa (2019) en su trabajo de investigación, titulado *Costos y gastos de la empresa de servicios de transporte Transullomor S.A.*, tuvo como objeto diseñar una estructura de costos de los servicios de transporte de carga, para la empresa de servicios de transporte, a través de métodos de costeo que permitió la determinación del precio de venta de sus servicios mediante empleo de herramientas financieras.

El enfoque de estudio fue cualitativo donde se realizó una investigación no numérica de los datos a través de la descripción de los principales problemas que se tienen ante la falta de un sistema de costos y como estas afectan al precio de venta. Para el levantamiento de información utilizaron una entrevista realizada al contador y una encuesta dirigida a la población objetivo.

Obteniendo como resultados que los precios establecidos por la gerencia son fijados con base a la competencia y otros factores, además la falta de un sistema de costos adecuado ha llevado a que el precio que la empresa cobra por el servicio de transporte en la ruta Guayaquil-Quito no cubra el total de costos incurridos.

Choquesaca Pacheco Eber y Lara Sánchez Juan (2017) en su trabajo de investigación, titulado *Costos de servicios de transporte de carga y fijación de fletes de la empresa de transportes de carga Leiva H.E.I.R.L.*, tuvo como objeto establecer los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa transportes de carga Leiva H.E.I.R.L. Su enfoque de estudio fue cuantitativo, donde utilizaron la estadística para el procesamiento de datos, además presentaron un diseño no experimental y realizó inferencias sobre las relaciones de las variables de los costos de servicios de transporte.

Para la recolección de información utilizaron encuesta y entrevista, técnica que sirvió para obtener información relevante. Además, realizaron una comparación crítica la cual reflejó que la empresa carece de una estructura de costos de servicios y que al aplicar la estructura ideal se determinó que la entidad tiene una diferencia de ganancia del 56%.

### **3.2.Desarrollo de teorías y conceptos.**

### **3.3.Desarrollo de teorías**

Las investigaciones desarrolladas por los diferentes autores en la revisión de la literatura, permitieron identificar aspectos que inciden en el precio de venta, en el cual, Azadian y Murat (2017) en su estudio identificaron que “la determinación de los precios del servicio que ofrecen las empresas de transporte es una tarea compleja, ya que a menudo dependen de una serie de factores tales como: el origen, el destino, tipo de mercancía y rutas.” (p. 2).

Diana Morales et al (2019) resaltaron aspectos importantes en cuanto a los costos y el precio de venta, en el cual mencionaron que:

Es importante identificar los costos incurridos y llevar un control de aquellos. Esto permitirá a la gerencia tomar decisiones en cuanto a rutas a seguir y los precios que permiten un retorno sobre la inversión optimo y que cubra los costos indirectos más la utilidad deseada en la prestación del servicio. (p. 4)

Choquesaca Pacheco Eber et al (2017) mencionaron que:

La elaboración de una hoja de costos de servicios permitirá al transportista fijar sus tarifas denominadas en este tipo de empresas de manera técnica, contable y de costo; utilizando las normas, principios, premisas como minimización de costos y optimización de beneficios con un mejor control de recursos. (p. 14)

En cuanto al método de fijación de precio, Sergio Camisón et al (2019) mencionaron que:

Los modelos clásicos abordan los efectos fijos no medibles de una ruta o producto definiendo las rutas y los bienes comercializados entre países de origen y destino. Resaltando que, esta metodología agregada no permite una estimación en función de costo de transporte para empresas individuales y sus rutas de distribución. (p.18)

En función de esos aspectos, se planteó en la presente investigación un modelo de distribución de costos por servicios en el cual se desarrolló una hoja de costos adaptado a los requerimientos de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., con la finalidad de costear de manera efectiva los valores incurridos en la prestación del servicio de transporte y así establecer un correcto precio de venta. Es así que, en el presente trabajo de investigación, se determinó el costo real del servicio de transporte en función del kilómetro recorrido de cada unidad vehicular de tal manera que dicha información sirvió como base para la fijación del precio de venta en beneficio de la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

### **1.1.1. Desarrollo de conceptos**

#### **1.1.1.1. Contabilidad de costos**

Según Sepúlveda Atehortúa (2019) la Contabilidad de Costo “es la encargada de la acumulación y el análisis de la información de uso interno relacionada con los costos de producción (de un bien o servicio) y de la determinación del costo unitario de los productos ofrecidos” (p. 16).

Por otra parte, Horngren Charles (2012) menciona que “la Contabilidad de Costos mide, analiza y reporta información financiera y no financiera relacionada con los costos de adquisición o uso de los recursos dentro de una organización” (p. 4).

La contabilidad de costos es un sistema de información que mediante un proceso recopila, organiza, clasifica, analiza y registra en términos de dinero, y en forma cronológica, todos los hechos económicos en un ente, relacionados con la producción de bienes o la prestación de servicios. (Polo García, 2017, p. 14)

Sobre las ideas expuestas, la Contabilidad de Costos es un sistema de información que mediante un proceso se encarga de recopilar, organizar, clasificar, analizar y registrar en términos de dinero y de manera cronológica todos los hechos económicos de una empresa relacionados con la producción de un bien o la prestación de un servicio y cuya función es netamente proporcionar información para la toma de decisiones.

#### **1.1.1.1.1. Objetivo de la contabilidad de costos**

Los costos de servicios son un factor muy importante para las empresas porque bajo esa perspectiva se manejan sus bases económicas y se toman las decisiones. Lazo Palacios (2013) la Contabilidad de Costos cumple los siguientes objetivos: Suministrar información para la valuación de inventarios y la determinación de los resultados; suministrar información para el planeamiento y control de las operaciones de la empresa; suministrar información para obtención de costos destinados a la dirección para la toma de decisiones. (p. 26)

La Contabilidad de Costos a través de sus objetivos permite el control de las diferentes operaciones y de los costos involucrados en el desarrollo de la actividad económica de la compañía, información necesaria para la correcta determinación del precio de venta con los controles adecuados, el cual es esencial para la empresa y sus socios, por motivo de, sobre dicho precio que se manejan las operaciones de la compañía.

#### **1.1.1.1.2. Asignación y acumulación de costos**

“La acumulación de costos es la recopilación de datos de costos en alguna forma organizada por medio de un sistema de contabilidad” (Lazo Palacios, 2013, p. 33). En otras palabras, la acumulación de costos implica recolectar y acopiar datos de costos, de manera organizada y de conformidad con un sistema contable o un plan de por medio.

La asignación de costos es un término general que abarca tanto; (1) el seguimiento de los costos acumulados a un objeto de costo, como (2) la adjudicación de costos acumulados a un objeto de costos, y los costos indirectos son aquellos que son asignados a un objeto de costos. (Lazo Palacios, 2013, p. 33).

La asignación de costos está orientada a un objeto como medida para una correcta toma de decisión sobre su eficiencia. Por lo tanto, una buena acumulación y asignación permitirá a la gerencia, identificar de manera adecuada los valores involucrados en el servicio de transportación para sus respectivos controles permitiendo así establecer correcciones oportunas.

#### **1.1.1.1.3. Costos de servicios**

“Una empresa de servicios es aquella que se dedica a proporcionar a las demás empresas mediante un producto intangible. Esta clase de empresa no emplea ningún proceso de transformación, por lo tanto, su producto no tiene estructura física” (Polo García, 2017, p. 7). Los costos de servicios se basan en los desembolsos de dinero por concepto de materia prima, mano de obra y los costos indirectos incurridos en la prestación del servicio.

“Son aquellos costos en las que incurren las empresas que prestan servicios. Se puede decir que venden productos que, sin ser tangibles, satisfacen las necesidades de sus clientes” (Zans Arimana, 2018, p. 36). La determinación de los costos en una empresa de servicios es más confusa cuando las operaciones de cálculo dependen en gran categoría del tipo de servicio por lo tanto es necesario identificar los elementos para establecer un correcto costeo.

#### **1.1.1.1.4. Costos y gastos**

“El **costo** se define como las erogaciones y causas que son efectuadas en el área de producción, requerido para fabricar un artículo o prestar un servicio, cumpliendo así con el desarrollo del objeto social propuesto por la empresa y debe generar un beneficio económico futuro” (Polo García, 2017, p. 17).

“El **gasto** se consume en el periodo, no incrementa ningún activo ni una inversión, no se almacena ni se vende, se registra directamente en el estado de resultado y su efecto al disminuir las utilidades operacionales u, por lo tanto, el patrimonio” (Garrido, Merino, & Colcha, 2018, p. 10).

En consideración a las definiciones anteriores, se hace mención que los costos representan una inversión y su efecto es generar un beneficio económico a futuro y estos tienden a ser recuperados para dar un funcionamiento a la empresa. Mientras que los gastos son aquellos que mediante su consumo disminuyen el patrimonio de la empresa, es decir que implican un desembolso de dinero a cambio de una contraprestación y no son recuperados en el tiempo.

#### **1.1.1.1.5. Elementos del costo**

Los elementos del costo de un producto son tres: material directo consumido, mano de obra directa y costos indirectos de fabricación. La suma de los tres elementos nos da como resultado el costo de producción y para hallar el costo del producto terminado debemos considerar los productos en proceso (Rivero Zanatta, 2015, p. 34).

Los costos en una empresa de servicios están compuestos por dos elementos del costo que son: mano de obra directa y los costos indirectos del servicio. En algunos casos, los servicios están involucrados los costos de materia prima, pero en menor cuantía en comparación a los otros elementos.

#### **1.1.1.1.6. Materia prima**

“Representa el valor de los elementos que pueden ser identificados, medidos y valorizados exactamente en una sola unidad de producto terminado, o en un servicio prestado” (Polo García, 2017, p. 24). Es el recurso principal y que está directamente vinculado con la fabricación de un bien o prestación de un servicio.

“Son aquellos materiales que intervienen directamente en el proceso productivo y son fácilmente identificables” (Garrido, Merino, & Colcha, 2018, p. 11). Por lo tanto, en la presente investigación la materia prima está representada por el combustible, material que interviene de manera directa en la prestación del servicio. Cabe resaltar que, la inadecuada asignación de información sobre el consumo de combustible y de otro elemento del costo involucrados en la prestación del servicio por cada vehículo pue afectar en la correcta determinación de los pecios de venta.

#### **1.1.1.1.7. Mano de obra**

El costo de la mano de obra representa “Los salarios, prestaciones y demás pagos que se realizan a los operarios y demás trabajadores que laboran en producción, y cuya incidencia sobre la producción, ya sea directa o indirecta, es notoria desde todo punto de vista” (Polo García, 2017, p. 84).

“Son los salarios y demás cargos laborales devengados por los empleados vinculados directamente con la prestación del servicio o fabricación del bien” (Jiménez Lemus, 2010, p. 63). El costo de mano de obra está representado por el pago al conductor porque es quien está vinculado directamente con la prestación del servicio al transportar a la clientela a su lugar de destino y retorno.

#### **1.1.1.1.8. Costos indirectos del servicio**

“Se agrupan aquellos recursos que son utilizados en la fabricación del bien o la prestación del servicio, pero no pueden clasificarse como material directo o mano de obra directa” (Jiménez Lemus, 2010, p. 79).

“Lo integran todas las erogaciones que son necesarias para lograr la producción de un artículo o de un servicio no es posible determinar en forma precisa la cantidad que corresponde a la unidad producida o servicio prestado” (Polo García, 2017, p. 24).

Sobre las ideas expuestas, los costos involucrados en un servicio son erogaciones que no tienen que ver de manera directa con los servicios que la compañía presta, pero inciden en el mismo, por ejemplo; el pago de matrícula vehicular, costos de mantenimiento y reparación. Estos costos también son importantes para la operación diaria de la compañía.

#### **1.1.1.1.9. Hoja de costos**

“Es un instrumento contable donde se acumularán los costos de producción incurridos por concepto de materiales directos, mano de obra directa y gastos generales de fabricación de cada una de las distintas ordenes de producción” (Vallejos Orbe & Chiliquinga Jaramillo, 2017, p. 64). La hoja de costos mostrará de manera detallada los valores que se han consumidos en cuanto a la materia prima, mano de obra y los costos involucrados en el servicio evidenciando la totalidad de los mismos.

La información detallada que proporciona la hoja de costos permitirá a la gerencia disponer de datos por departamento, comparar el monto de inversiones en cada uno y evidenciar cambios significativos, positivos o negativos; todo esto guiará la toma de decisiones para un mejoramiento continuo (Eras Agila, Burgos Burgos, & Lalangui Balcázar, 2016, p. 30).

La hoja de costos contiene la acumulación de los elementos como: materia prima, mano de obra y los valores indirectos incurridos en la prestación del servicio o elaboración de un producto. Para mantener eficiente control de los importes, es necesario emplear una hoja para cada producto o servicio ofertado por la compañía de tal manera que su uso permita controlar los recursos económicos invertidos para cada elemento.

### **1.1.1.2.Fijación de precios**

El precio es la cantidad de dinero que cancela un comprador a un vendedor a cambio de un producto o servicio. Las empresas que comercializan un bien o servicio fijan sus precios con la intención de recuperar los costos incurridos en el mismo y obtener una ganancia.

El precio de un servicio es solo una oferta para determinar el flujo del mercado; si los clientes aceptan el precio ofertado, estará fijado de manera correcta y si la rechazan debe hacerse un estudio de mercado y cambiar con rapidez su valor o bien retirar el producto. Por lo tanto, la fijación de precio se refiere al proceso que tienen las organizaciones en determinar el precio de venta en los servicios ofertados o productos terminados, partiendo de diferentes métodos de fijación. Córdova Segovia & Moreno Moncayo (2017) mencionaron respecto al tema que:

Se basa en la medición de los costos internos de las firmas tanto fijos como variables. Inicialmente se espera que el precio del producto o servicio cubra los costos de producción y, además genere un rendimiento a partir de un margen adicional que produzca dicha utilidad (p. 65).

La fijación de precios es necesaria porque permite a la compañía establecer diversos criterios para definir estrategias en mejora de la entidad. Antes de determinar el precio de venta del servicio las compañías deben tomar en consideración el comportamiento del mercado en función a las demás empresas que prestan el mismo servicio para no establecer precios demasiados bajos ni altos.

#### **1.1.1.2.1. Importancia del precio**

El precio de venta tiene un efecto muy importante dentro de una empresa, porque las ganancias generadas por la entidad son determinadas mediante la diferencia entre los ingresos y sus costos. Y a su vez, la magnitud de los ingresos depende del precio de venta fijado. El precio de un producto o servicio es un factor principal en la demanda del mercado, su valor excesivo afecta de manera directa la posición competitiva de la empresa en el mercado.

#### **1.1.1.2.2. Objetivo de los precios**

Según Fischer y Espejo (2011) los objetivos “Son los fines hacia los cuales se dirige una actividad; no solo representan el propósito de la planeación, sino también el fin hacia el cual se encamina la organización” (p. 142).

En la actualidad, las compañías buscan la maximizar sus utilidades y a su vez una estabilidad económica a través de sus precios. Pero la constante competencia de las empresas conlleva a una guerra de precios, en el cual, unas aumentan sus ofertas de servicio disminuyendo su valor, haciendo que las demás compañías también tengan que acogerse a esas medidas perjudicando de esa manera la rentabilidad.

#### **1.1.1.2.3. Principales influencias en la fijación de precios**

**Los clientes.** – “Influyen mediante su efecto sobre la demanda por los productos o servicios que reciben, las características del producto, su calidad y la atención del servicio al cliente” (Magallón Vázquez, 2015, p. 85).

**Los competidores.** – “Las empresas deberán estar conscientes de lo que hacen sus competidores con los productos sustitutivos o alternativos que afectan la demanda y obligan a otras a bajar los precios” (Magallón Vázquez, 2015, p. 85).

**Los costos.** – “Su influencia radica en que, si están bien organizados, con tecnologías de punta y se determinan costos marginales (el costo de una unidad adicional de costos variables, a partir de un volumen determinado de venta, determinaran precios atractivos” (Magallón Vázquez, 2015, p. 85).

Es importante que la gerencia tome en consideración estos tres aspectos al momento de determinar el precio de venta porque un costeo bien definido permitirá establecer un precio razonable en comparación con los competidores, manteniendo así su margen de ganancia y una buena aceptación por parte de los clientes.

#### **1.1.1.2.4. Políticas de precios de ventas**

Según Sangri Coral (2014) las políticas “permiten el posicionamiento de la empresa de una conducta de materia de precios. Las políticas expresan, por lo tanto, las líneas de actuación al más alto nivel en la toma de decisiones” (p. 95). Una política de precios bien definida por parte de la gerencia contribuiría a que la empresa tenga una mejor acogida por parte de los clientes.

En relación al tema (Magallón Vázquez, 2015) mencionó:

Las políticas pueden contemplar. - La conservación de la relación costo y precio de venta en un mercado maduro; La continuación de posicionamiento de la firma; Los propósitos de expansión; Las consecuencias de competir; La superación o cambio del precio de venta; La relación con los precios de la compañía y La calidad.

La formidable competencia en la cual se ven inmersas las compañías de transporte obliga a tener más control sobre sus operaciones y en específico sobre sus costos. Las políticas de precios no garantizan que la entidad establezca un precio de venta ajustado a la realidad económica, aún más si los administradores carecen de un conocimiento respecto a la identificación de los costos involucrados en la prestación del servicio. Por lo tanto, al establecer un precio basado en políticas la compañía estaría dejando de lado otros elementos de costo incurridos en el desarrollo de su actividad económica.

#### **1.1.1.2.5. Métodos de fijación de precios**

Las empresas se ven obligadas a establecer un precio de venta en el momento que lanzan al mercado el servicio o producto. En ese instante los administradores tienen que tomar una decisión cuidadosa en el análisis de los elementos involucrados en la prestación del servicio de tal forma que su precio logre cubrir sus costes. Los métodos de fijación de precio se basan en las modalidades que una empresa debe adoptar para determinar el precio de venta de acuerdo con el producto o servicio que ofertado.

Guerrero Garzón et al., (2012) mencionaron que “para hacer esto es necesario conocer las diferentes metodologías existentes y escoger la que más se adapte a los estudios realizados previamente” (p. 14). Los métodos más comunes son los basados en la demanda, competencia y el costo.

#### **1.1.1.2.6. Método basado en la demanda.**

Este método se refiere a la adaptación de los precios de un producto o servicio a la demanda existente en el mercado. Cada precio genera un distinto nivel de demanda, en un caso normal, la demanda y el precio tienen una relación inversa, es decir, cuando el costo de un producto es más alto, menor es la demanda y viceversa.

Este método tiene en cuenta la demanda o grupo de consumidores que comprarán el producto. Si la demanda es alta, se fijará un precio alto, y lo contrario, en caso de que el consumo esperado sea bajo, aun cuando el costo sea el mismo o en ambas situaciones. (Guerrero Garzón, Hernández Losada, & Díaz Monroy, 2012, p. 16)

Por lo tanto, es necesario determinar bien los precios de un bien o servicio porque de esto depende su poder de adquisición y consumo en el mercado. Es decir que, si la compañía fija sus costos de transportación muy altos, el nivel de adquisición o uso del servicio bajaría afectando de manera considerable los ingresos de esta.

#### **1.1.1.2.7. Método basado en la competencia.**

Este método se basa en la determinación del precio de venta en referencia a las demás compañías que prestan el mismo servicio.

“Las compañías que hacen uso de este tipo de fijación de precios proyectan su estrategia con base en las decisiones tomadas por la competencia dentro de un sector y segmento determinado” (Córdova Segovia & Moreno Moncayo, 2017, p. 66).

Al establecer el mismo precio que la competencia, una empresa que recién está iniciando sus operaciones en el mercado evitaría los costos de prueba y error en la determinación de los precios. Una de las desventajas de fijar el precio basado en otras entidades genera ganancias mínimas a largo plazo.

#### **1.1.1.2.8. Método basado en los costos**

Según Diego Monferrer (2013) este método “Se centra en los datos de coste que posee la empresa para la fijación de los niveles de precios finales de los productos” (p. 120). Este método es considerado como el más objetivo y justo porque adoptan una medición demasiado estrecha a la realidad de la prestación de un servicio.

Respecto al tema Guerrero Garzón et al., (2012) mencionó que “Para esto hay que conocer con exactitud los costos variables por unidad y los costos fijos totales” (p. 14-15). Es uno de los métodos más utilizados debido a su rapidez, sencillez y aplicación en el mercado. Sin embargo, una de las desventajas es que en la mayoría de los casos no se considera las variaciones del mercado, es decir lo que las personas están dispuestas a pagar por la cantidad que se está ofertando el servicio.

“Los costos determinan el nivel mínimo que la compañía puede establecer para el precio de sus productos, el cual no debe ser más bajo, pues en ese caso se pondría en peligro la rentabilidad del negocio” (Sangri Coral, 2014, p. 85).

La compañía debe establecer un precio que cubra todos los costos del servicio de transporte, incluyendo al precio de venta un porcentaje de ganancia justo que permita obtener un ingreso por la actividad realizada.

#### **1.1.1.2.9. Estrategia de fijación de precios**

“Las estrategias de fijación de precios son un conjunto de normas y formas de actuar con la variable precio que van encaminada a distintos objetivos que deben ser acordes con los objetivos generales de la empresa” (Monferrer Tirado, 2013, p. 123). Por lo tanto, una empresa necesita definir una estrategia de fijación de precios, dado que, este no solo es una herramienta para la obtención de ingresos, además es una pauta clave para permanecer en el mercado.

#### **1.1.1.2.10. Fijación diferencial de precios o discriminatoria**

Según Monferrer Tirado (2013) las estrategias diferenciales “Tratan de explotar la heterogeneidad de los consumidores para incrementar el volumen de ventas y beneficios” (p. 123). La fijación de precio diferencial se da cuando la entidad vende un producto o servicio a diferentes precios que no están determinados por un costeo. En este sentido, la compañía vende el mismo servicio a precios distintos considerando los siguientes aspectos como: la distancia del recorrido, el tiempo y las características del cliente. Algunas adaptaciones de precios discriminatorios están dirigidos a cierto grupo de clientes tales como:

**Precio diferencial según el lugar.** - En este grupo, los precios se encuentran diferenciados de acuerdo al sector o zona donde se distribuya el producto o servicio,

en el cual los vendedores aprovechan la demanda del servicio a nivel local y la intensidad de la competencia. Por ejemplo, los estadios deportivos, en ciertas zonas las entradas son muy caras y los aficionados al deporte prefieren pagar más y apreciar mejor el evento.

**Precio diferencial por segmento de compradores.** - En este grupo, el método de fijación diferencial de precios consiste en cobrar valores distintos a un conjunto de clientes, cada uno con distinta voluntad y capacidad de adquisición.

Por ejemplo, el servicio de transporte público, quienes tienen los precios fijados de acuerdo a dos grupos o segmento de consumidores, es decir que los estudiantes y adultos mayores cancelan el cincuenta por ciento del valor mientras que el resto de la población en general cancela el cien por ciento del valor.

**Precio diferencial de temporada.** - En este grupo, los precios se encuentran ajustados por temporadas, en semanas en días o en horas, este tipo de precio se lo realiza con la finalidad de aprovechar las fluctuaciones de la demanda que se presentan en un periodo de tiempo determinado. Por ejemplo, los taxis aumentan las tarifas por recorrido en horarios nocturnos que, en la vespertina, así mismo los precios varían en épocas de feriado aumentando su valor de manera considerable.

#### **1.1.1.2.11. Fijación de precios de prestigio**

“Las empresas que utilizan este enfoque establecen sus precios en el extremo superior de todos los productos en competencia en una categoría para promover una imagen de exclusividad y alta calidad” (Sangri Coral, 2014, p. 247).

En este sentido las compañías de transporte compiten en la prestación de un servicio de alta calidad y comodidad hacia sus clientes medida utilizada para captar mayor cantidad de clientes y ganar prestigio a la vez.

#### **1.1.1.2.12. Fijación de precios basada en el valor (PBTD)**

Este método es conocido como precios bajos todos los días o PBTD, según Sangri Coral (2014) “Las empresas que utilizan este enfoque establecen precios razonablemente bajos, pero aun ofrecen productos de alta calidad y adecuado al servicio del cliente” (p. 249).

La meta de este enfoque consiste en establecer precios adecuados al nivel de calidad que se ofrece. La fijación de precio basada en el valor establece montos razonables con beneficios y costos asociados con el servicio que se está ofertando. Es así que, al establecer el costo del servicio por cada unidad vehicular la compañía, alcanzará fijar sus importes de venta al valor y de acuerdo a la calidad del servicio ofertado.

#### **3.4.Fundamentos, sociales, psicológicos, filosóficos, legales.**

El servicio de transporte es fundamental para el desarrollo económico y social, este medio genera oportunidades de trabajo a la sociedad y habilita a las economías de una región a ser más competitivas. Este servicio a lo largo de la historia ha servido como vínculo entre las personas y el empleo, los servicios de salud y la educación. Además, viabiliza el suministro de bienes y servicios en una región determinada, y facilita la interacción entre las personas y la generación de conocimientos y demás soluciones que propician el crecimiento social a futuro.

La rápida urbanización dentro de la provincia ofrece la oportunidad de crear sistemas de transporte más seguros y confiables y al mismo tiempo que sean menos contaminantes, más eficientes y accesibles que faciliten el acceso a los diferentes puntos de empleo en los cantones emergentes.

### **Fundamentos legales**

La base legal del presente trabajo de investigación está fundamentada en las siguientes leyes, reglamentos y resoluciones vigentes en el Ecuador.

#### **(Constitución de la República del Ecuador, 2008)**

**Art. 264.-** Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

**Art. 394.-** El estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El estado regulará el transporte terrestre, aéreo, acuático, y las actividades aeroportuarias y portuarias.

#### **Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. – Toda una Vida.**

**Art. 280.-** El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y

coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores.

**Art. 293.-** La formulación y la ejecución del Presupuesto General del Estado se sujetarán al Plan Nacional de Desarrollo. Los presupuestos de los gobiernos autónomos descentralizados y los de otras entidades públicas se ajustarán a los planes regionales, provinciales, cantonales y parroquiales, respectivamente, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo, sin menoscabo de sus competencias y su autonomía.

La importancia del enfoque territorial en el cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo: Los servicios públicos, los sistemas de transporte, el espacio público y las áreas verdes se deben orientar al bienestar común de las personas, promoviendo la accesibilidad y asequibilidad de los mismos, en particular para los grupos de atención prioritaria y los grupos históricamente excluidos.

Prioridades ciudadanas en el marco de los derechos para todos y todas a lo largo de la vida: La ciudadanía manifiesta su interés en contar con servicios de movilidad y transporte adecuados que garanticen la seguridad de los pasajeros, para lo cual es fundamental que se implementen medidas para asegurar la calidad, regularización y accesos viales, especialmente en las áreas rurales del país. Este servicio de transporte, además de garantizar la movilidad de las personas, debe posibilitar la entrada y salida de los productos desde las zonas más alejadas hasta los mercados donde se comercializan.

En la propuesta, enmarcada por las directrices y lineamientos territoriales la misma que hace referencia a los lineamientos territoriales para cohesión territorial con sustentabilidad ambiental y gestión de riesgos, en el literal a) Reducción de inequidades sociales y territoriales, pone en manifiesto lo siguiente:

a.3. Impulsar la movilidad inclusiva, alternativa y sostenible, priorizando los sistemas de transporte público masivo de calidad y eficiente, así como los medios de movilidad no motorizada.

**(Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial)**

**Art. 1.-** La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

**Art. 2.-** La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación de la Agencia Nacional de Transito.

**Art. 3.-** El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

**Art. 11.-** El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.

**Art. 16.-** La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional.

**Art. 30.5.-** Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

**a)** Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;

**b)** Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

c) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;

d) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

e) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;

f) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;

g) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;

h) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal;

**Art. 57.-** Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito.

**Art. 72.-** Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos.

**Art. 74.-** Compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los siguientes títulos habilitantes:

**a)** Contratos de Operación para la prestación del servicio de transporte público de personas o bienes, para los ámbitos intrarregional, interprovincial, intraprovincial e internacional;

**b)** Permisos de operación de servicios de transporte comercial, para todos los ámbitos, a excepción del intracantonal; y,

**Art. 75.-** Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda:

a) Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades, a excepción de carga pesada y turismo, para el ámbito intracantonal.

**Art. 76.-** El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas.

El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento. El permiso de operación para la prestación de servicios de transporte comercial de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual la Comisión Provincial respectiva, enmarcada en la Ley, el Reglamento y las resoluciones emitidas para el efecto por la Comisión.

**(Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial)**

**Art. 1.-** El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas.

**Art. 5.-** La Agencia Nacional de Tránsito es el ente responsable encargado de ejecutar las políticas y decisiones dictadas por el Ministerio del sector, en el ámbito de su competencia, sin perjuicio de las atribuciones de los GADs.

**Art. 42.-** El sistema de transporte terrestre brindará asistencia especial a las personas señaladas en esta sección, según sus necesidades, facilitándoles el acceso a los vehículos y ofreciéndoles la mayor comodidad dentro de la categoría respectiva. Además, la infraestructura física del vehículo y de los corredores del transporte deberá ser accesible a este grupo de usuarios. La Agencia Nacional de Tránsito y los GADs, en el ámbito de sus competencias, controlarán el cumplimiento de estas obligaciones.

**(Resolución No. 112-DIR-2014-ANT: Reglamento para el Servicio de Transporte Comercial Escolar e Institucional) Título I, (de la organización); capítulo I, (definición, naturaleza y objeto).**

**Art. 3.- Definición del transporte escolar e institucional.** - El servicio de transporte escolar e institucional constituye un sistema personalizado para estudiantes y trabajadores, sean estos del sector público o privado, que requieren de movilización desde sus hogares hasta las instituciones educativas o lugares de trabajo y viceversa, de acuerdo a la necesidad del contratante.

**Art. 4.- Régimen de sujeción del servicio.** - Las operadoras del servicio de transporte escolar e institucional se sujetarán, en lo que compete a su operación, regulación y control a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento aplicativo y la presente Resolución.

**Art. 5.- Contrato de Servicios.** - El servicio de transporte escolar e institucional se prestará previo la suscripción de un contrato de servicio de transporte, legalmente celebrado entre los contratantes.

El documento contendrá, a más de dos elementos jurídicos esenciales, la descripción detallada del origen, destino, horario de servicio y ruta, según el formato que para el efecto apruebe la Agencia Nacional de Tránsito, en coordinación con los organismos competentes.

**Art. 6.- Prestación del servicio.** -Las operadoras de transporte escolar e institucional, deberán mantener procesos de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores; programas de mantenimiento de su flota vehicular, programación operacional mensual, de acuerdo a metodologías y formatos definidos por la Agencia Nacional de Tránsito; procesos que estarán a disposición de los organismos de tránsito para su revisión.

**Capítulo II, Ámbito de Operación: Art. 7.- Ámbito.** - El servicio de transporte escolar e institucional se prestará exclusivamente dentro del ámbito intracantonal, por lo que, las operadoras habilitadas para este fin no podrán ofertar otro servicio adicional que no corresponda a su jurisdicción y modalidad.

**Art. 8.- Prohibición.** - Las operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte Escolar e Institucional, no podrán realizar otro tipo de servicio para el cual fueron constituidas y autorizadas. El incumplimiento a esta disposición será sancionado de conformidad a la Ley.

**Art. 9.- Clases de servicio: 1. Servicio de transporte de pasajeros puerta a puerta.** - Es el traslado de estudiantes o trabajadores, sean estos del sector público o privado, desde sus domicilios hasta los establecimientos educativos o instituciones, sean éstas públicas o privadas, y viceversa.

**2. Servicio de transporte por vías principales.** - Es el traslado de estudiantes o trabajadores, sean estos del sector público o privado, por las vías colectoras o ejes viales principales, aledaños a sus domicilios como origen del servicio, hasta llegar a su destino, y viceversa.

La transportación escolar e institucional se realizará en vehículos automotores que se encuentren debidamente homologados y equipados para la prestación de un servicio de calidad y seguridad, por lo que deberán observar obligatoriamente las normas técnicas y niveles de servicio determinados por el organismo competente.

**Capítulo II de los permisos de Operación: Art. 12. · Permiso de Operación. -**

El Permiso de Operación es el título habilitante mediante el cual el organismo de tránsito competente faculta a la persona jurídica debidamente constituida a prestar el servicio de transporte terrestre escolar e institucional, bajo el cumplimiento de las condiciones, previo el cumplimiento y verificación de las especificaciones técnicas de la flota vehicular y la presentación de los requisitos establecidos por la ANT.

Toda la documentación que se entregue para este efecto deberá estar actualizada a la fecha de presentación de la solicitud.

**Art. 14.- Facultades de los GADs.** - Los GADs municipales y metropolitanos que hayan asumido las competencias en materia de transporte, deberán sujetarse a las políticas dictadas por el Ministerio del Sector y las regulaciones de carácter nacional emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito, para conceder o renovar el permiso de operación de esta clase de transporte.

**Art. 15.- Oferta y demanda.** - El dimensionamiento de flota para cada operadora de transporte escolar e institucional, lo determinará el organismo de regulación, control y administración del transporte, de acuerdo a un estudio de necesidad que establezca la demanda real del servicio. Los GADs que hayan asumido la competencia establecerán el procedimiento para el incremento de cupos en el ámbito de su jurisdicción de conformidad a las políticas emanadas por el Ministerio del sector y as regulaciones de carácter nacional dictadas por la Agencia Nacional.

**En el capítulo IV, de las operadoras: Art. 17.- Obligaciones.** -Las operadoras que prestan el servicio comercial de transporte escolar e institucional están obligadas a:

1. Garantizar la prestación de servicios de calidad y seguridad para sus usuarios.
2. Responder por sus obligaciones tributarias ante el Servicio de Rentas Internas;
3. Mantener un registro de información de cada uno de los socios o accionistas;
4. Realizar el pago de las remuneraciones y de todos los beneficios de ley al personal y los conductores profesionales que tienen derecho, en concordancia con lo que establece la Disposición General Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
5. Verificar permanentemente que los conductores de las unidades de transporte sean profesionales que cuenten con el tipo de licencia requerido para brindar el servicio y que la misma se encuentre vigente.
6. Equipar obligatoriamente a las unidades que presten el servicio de transporte comercial escolar e institucional de todos los dispositivos de seguridad previstos en los reglamentos técnicos aplicables.

7. Mantener el estado mecánico de las unidades habilitadas en el permiso de operación.
8. Las demás que establezcan las normas pertinentes.

**Art. 18.- Infraestructura.** - Las operadoras de transporte escolar e institucional deben contar con infraestructura para su funcionamiento, como mínimo con áreas de gerencia, administración, atención al público, equipos informáticos, mobiliarios, entre otros; que le permitan desarrollar su objeto social dentro del domicilio señalado por la operadora. Las operadoras de transporte escolar e institucional que no cumplan con lo establecido anteriormente no podrán obtener el respectivo permiso de operación o sus renovaciones.

**Art. 23.- Disposiciones Técnicas.** - El servicio de transporte comercial escolar e institucional, se prestará en Furgonetas Microbuses, Minibuses y Buses, de conformidad al Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041, referente a los vehículos de transporte escolar e institucional. Operativamente se determina que la capacidad de pasajeros en las unidades vehiculares es la siguiente:

**Tabla 1**

*Capacidad de pasajeros de acuerdo con el vehículo*

No	Denominación	Número de ocupantes incluido el conductor
1	Furgoneta	Desde 12 hasta 18
2	Microbús	Desde 19 hasta 26
3	Minibús	Desde 27 hasta 35
4	Bus	A partir de 36

**Nota:** Adaptado del Reglamento para el Servicio de Transporte Comercial Escolar e Institucional.

**Art. 24.- Constatación de la flota vehicular.** - La constatación vehicular, deberá ser realizada en los centros de revisión y control técnico vehicular que estén facultados para el efecto por las autoridades competentes, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**Art. 26.- Características de las unidades.** -Las unidades que presten el servicio de Transporte comercial escolar e institucional estarán identificadas con los colores amarillo y negro, reconocidos internacionalmente, llevarán el logotipo de la Operadora a la cual pertenecen y la expresión "ESCOLAR E INSTITUCIONAL", pintado conforme se detalla en el Anexo1 de este reglamento.

#### **Título IV, La contratación de servicio de transporte escolar e institucional:**

**Art. 30.- Obligación de las contratantes.** -Los establecimientos educativos, e instituciones del sector público o privado requerirán obligatoriamente, para poder contratar el servicio de transporte escolar e institucional, el permiso de operación otorgado por el organismo de tránsito competente, el mismo que deberá estar vigente por el plazo de la relación contractual.

**Art. 32.- Contratación.** -La contratación se realizará únicamente y en forma directa con las operadoras de Transporte Escolar e Institucional legalmente autorizadas para brindar este servicio, prohibiéndose cualquier tipo de intermediación.

En el caso de las instituciones educativas, para la contratación del transporte escolar e institucional, se deberá tomar en cuenta los Acuerdos Ministeriales pertinentes, emitidos por el Ministerio de Educación.

**Art. 33.- Duración de los contratos.** -Los contratos de servicio de transporte escolar procurarán suscribirse por el plazo mínimo de dos periodos y de dos años para los contratos de servicios de transporte institucional. Las operadoras de transporte escolar e institucional legalmente autorizadas para prestar su servicio, registrarán obligatoriamente un ejemplar de cada uno de sus contratos de servicios en las Direcciones Provinciales de la Agencia Nacional de Tránsito o en los GADs.

**(Resolución No. 111-DIR-2014-ANT: Cuadro de vida útil para vehículos de transporte terrestre público y comercial)**

**Art. 1.-** Cuadro de vida útil para las unidades destinadas a la prestación de servicio de transporte público y comercial:

**Tabla 2**

*Vida útil vehicular*

Modalidad de transporte	Clase de Vehículo	Tipo de Vehículo	Vida útil total (Años)
Escolar e Institucional	Autobús	Bus, minibús o microbús	20
	Furgoneta	Furgoneta de Pasajeros	15
Intracantonal, Urbano y Rural		Bus o Minibús	20
		Articulado	20

**Nota:** Adaptado de la resolución No 111-DIR-2014-ANT, cuadro de vida útil para vehículos de transporte terrestre.

**Art. 5.-** Los vehículos de transporte público que han cumplido su vida útil serán deshabilitados y dados de baja automáticamente dentro del registro de la ANT. Los vehículos de la clase autobús, en caso de ser deshabilitados antes de cumplir con su vida útil no podrán ser matriculados como particulares ni tampoco podrán ser transformados a otra clase o tipo de vehículo.

## **CAPÍTULO II**

### **MATERIALES Y MÉTODOS**

#### **2.1. Tipo de investigación**

##### **2.1.1. Investigación exploratoria**

El presente trabajo se desarrolló bajo un tipo de investigación exploratoria debido a que se efectuó sobre el tema planteado. Además, permitió establecer un contacto estrecho con la población objeto de estudio y familiarizar con el tema a desarrollar en la compañía Transcomuna Peninsular S.A., lo que significa que, a través de este, se obtuvo información de gran relevancia para el desarrollo del mismo.

##### **2.1.2. Investigación descriptiva**

Se implementó una investigación descriptiva con idea a defender para conocer a fondo ciertos aspectos relacionados al tema planteado y la descomposición teórica de sus variables. Además, permitió realizar un análisis situacional de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., y a su vez identificar la problemática de estudio, para posteriormente plantear la propuesta en beneficio de la misma.

##### **2.1.3. Enfoque cualitativo**

Se realizó bajo un enfoque cualitativo porque se realizó una recolección y análisis de los datos obtenidos a través de los instrumentos de recopilación de información aplicada a la población estudiada la misma que permitió identificar la problemática y situación actual de la compañía.

## **2.2. Método de la investigación**

### **2.2.1. Método teórico:**

#### **2.2.1.1. Analítico**

Se empleó este método porque se desarrolló un procedimiento lógico que posibilitó descomponer las partes del trabajo para un estudio profundo del comportamiento de las variables en relación a la problemática que enfrenta la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

#### **2.2.1.2. Sintético**

Se aplicó este método, debido a que, una vez obtenido los resultados de las entrevistas y fichas de observación aplicadas, se combinó las partes previamente analizadas y posibilitó descubrir relaciones y características generales de la problemática que enfrenta la compañía, obteniendo de esta manera información importante para comprender el objeto de estudio y establecer posibles soluciones para la compañía.

#### **2.2.1.3. Deductivo**

Es deductivo, porque la presente investigación está desarrollada partiendo de información general a lo particular en el cual se consideró diversas problemáticas, relacionadas con el tema de estudio lo que permitió deducir que ciertos aspectos generales también inciden en la presente investigación. Además de las teorías, conceptos, leyes y reglamentos necesarias para establecer las posibles soluciones a la misma.

## 2.2.2. Método empírico:

### 2.2.2.1. Observación

Se aplicó una ficha de observación lo que permitió conocer de manera directa el objeto de estudio en relación a las variables de investigación de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., para luego describir y analizar situaciones sobre la problemática encontrada.

### 2.2.2.2. Entrevista

La entrevista permitió obtener información y profundizar un poco más el tema tratado, por lo tanto, en la presente investigación se aplicó una guía de preguntas como base de recolección de información cualitativa, las mismas que fueron aplicadas al área administrativa de la Compañía.

## 2.3. Diseño de muestreo

La población hace referencia a todos los elementos sean personas, situaciones y objetos en relación con los cuales se plantea la investigación. Por lo tanto, la población de estudio está representada de la siguiente manera:

**Tabla 3**

*Población*

<i>Cargo</i>	<i>N° de Trabajadores</i>
Gerente	1
Socios	20
Contador	1
Administradora	1
<b>Total</b>	<b>23</b>

**Nota:** Población objeto de estudio de la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

Para el desarrollo de la presente investigación y de acuerdo al tipo de investigación, los actores involucrados en el presente estudio fueron seleccionados mediante un muestreo no probabilístico por conveniencia, permitiendo obtener información relevante para consolidar el desarrollo de la investigación.

#### **2.4. Diseño de recolección de datos**

**Como fuentes de investigación.** - Se recopiló información de libros, revistas científicas e informes relacionados a las variables de investigación costos por servicios y fijación de precios, los mismos que permitieron llevar a cabo de manera efectiva la investigación planteada y darle un mayor sustento bibliográfico a la misma.

**Como técnicas de investigación.** - Se implementó la observación y entrevista como principales técnicas de recopilación de información, la misma que están dirigida al gerente, contador y demás personal involucrado en el estudio con la finalidad recopilar información de los hechos y problemática de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A. para su respectiva interpretación y desarrollo de la presente investigación.

**Como instrumento de investigación.** - Se aplicó una ficha de observación y una guía de entrevista, la cual consta de diferentes preguntas enfocadas al tema de estudio y sus variables costos por servicios y fijación de precios con la finalidad de obtener información confiable, relevante y oportuna para el respectivo análisis e interpretación de los resultados obtenidos y obtener posibles relaciones en cuanto a la problemática de la entidad.

## **CAPÍTULO III**

### **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

Este capítulo se sustenta en las entrevistas y la ficha de observación efectuadas en la Compañía Transcomuna Peninsular S.A., con base las variables costos por servicios y fijación de precios. Con la entrevista aplicada al personal administrativo de la compañía se evidencia la necesidad de implementar un modelo de distribución de costos que le permita a los miembros de la empresa y a los socios identificar los costos y gastos efectuados durante cada periodo de tiempo con la finalidad de que estos establezcan un precio razonable con base a los mismos.

#### **3.1. Análisis de datos**

##### **3.1.1. Análisis de la entrevista**

La guía de entrevista fue dirigida al gerente y el contador, involucrados directos en el objeto de estudio de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., esta técnica se aplicó con la finalidad de recopilar información sobre los costos involucrados en el servicio de transporte que se oferta.

###### **3.1.1.1. Entrevista dirigida al gerente**

###### **1. ¿Cuáles son los servicios oferta la compañía y cuál es el más distintivo?**

**Análisis.** - Según la entrevista aplicada al gerente de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó que la empresa está constituida bajo la prestación del servicio de transporte escolar e institucional, siendo el servicio institucional el que mayor representación tiene.

El servicio consiste en la movilización de las personas desde un punto de partida hacia sus lugares de trabajo en jornada matutina y vespertina respectivamente.

**2. ¿Se lleva un control de los costos y gastos que incurren en la prestación del servicio de transporte?**

**Análisis.** - De acuerdo a la entrevista aplicada al gerente de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. indico que la administradora es la encargada de llevar el registro y control de los costos y gastos involucrados en el servicio de transportación, el mismo que a final de cada semestre son entregados al contador externo para el respectivo tratamiento tributario. Es de vital importancia que la compañía lleve un control de los costos y gastos involucrados en la prestación del servicio, de modo que a través de estos se identifique los elementos del costo como; materia prima, mano de obra y los costos indirectos del servicio.

**3. ¿Cómo establece el precio de venta del servicio de transporte la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?**

**Análisis.** - Según la entrevista aplicada al gerente de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó que el precio de venta del servicio de transporte este fijado con base al precio de otras compañías y la distancia de recorrido. Además, indico que no se ha tomado en cuenta los costos involucrados para la prestación de dicho servicio. Al establecer los precios con base a la competencia y sin ningún nivel técnico de costeo la compañía se vería afectada en cuanto a la sobrevaloración y subvaloración de los precios colocando en riesgo los ingresos de la empresa y su rentabilidad en el mercado.

**4. ¿Con cuántos empleados cuenta la empresa para desarrollar sus actividades y el sueldo de cada uno?**

**Análisis.** - De acuerdo a la entrevista aplicada al gerente de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó que actualmente se cuenta con 20 personas desglosada de la siguiente manera: 1 gerente general, 1 administradora, 1 contador externo y 16 choferes los cuales son socios a la vez de la compañía. Con relación al sueldo percibido, por política interna el gerente general no percibe un sueldo, la administradora percibe un sueldo de 586 dólares americanos cada mes, el contador 150 dólares y los choferes 656,70 dólares incluido el seguro.

**5. ¿Cuántas unidades de transporte posee la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?**

**Análisis.** - Según la entrevista aplicada al gerente de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. declaró que actualmente la empresa cuenta con 16 unidades de transporte alineadas con las normas y permisos de funcionamiento regida por la agencia nacional de tránsito. Además, indico que existe 1 unidad de transporte esta fuera de servicio por motivo de mantenimiento y reparación.

**6. ¿Considera que las unidades de transporte que posee la compañía satisfacen la demanda del cliente?**

**Análisis.** - De acuerdo a la entrevista aplicada al gerente de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó que las 15 unidades de transporte que actualmente están en estado activo satisfacen las necesidades de los clientes a quienes se les presta el servicio.

## **7. ¿Qué políticas existen para valorar los precios del servicio?**

**Análisis.** - Según la entrevista aplicada al gerente de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. indico que dentro de sus políticas internas no tienen directrices para atribuir un valor específico al servicio que se oferta, el mismo se establece con base a la distancia del recorrido y apoyándose en los precios que manejan otras empresas dedicadas al mismo servicio de transporte institucional y escolar. Es importante que la empresa una vez identificados sus costos establezca un margen porcentual para determinar los precios de venta de tal manera que este permita obtener un ingreso.

## **8. ¿En que influye la competencia para la asignación de precios en los servicios de transporte?**

**Análisis.** - De acuerdo a la entrevista aplicada al gerente de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó la competencia si influye de manera considerable en la asignación de precios por los servicios de transporte. Actualmente existe una competencia desleal donde las demás compañías por aceptar un contrato disminuyen sus precios que a largo plazo no le generará ganancia. Sin embargo, la compañía Transcomuna sobresale entre las compañías de la provincia porque esta presta un servicio de calidad y cumpliendo con los horarios establecidos en el contrato y ese es un factor clave para tener mayor acogida en el mercado. El establecer los precios de venta con base a la competencia no garantiza que la compañía este cubriendo todos sus costos incurridos, por lo tanto, es necesario realizar un modelo de costo que permita establecer de manera correcta un precio de venta.

**9. ¿Considera usted que las ganancias que se obtiene con los precios actuales es el apropiado?**

**Análisis.** - Según la entrevista aplicada al gerente de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó que, hasta el momento las ganancias que maneja la compañía con los actuales precios son aceptables en comparación a los años anteriores en donde el negocio tenía mayor rentabilidad y no había mucha competencia. Además, indicó que dado a el aumento de la oferta de otras empresas en la prestación del servicio menor precio, la compañía Transcomuna si se visto afectada.

**3.1.1.2. Entrevista dirigida al contador**

**1. ¿Qué métodos de costeo utiliza la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?**

**Análisis.** - De acuerdo a la entrevista aplicada al contador de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó que en la compañía no se ha implementado un método de costeo como tal, por motivo de que los activos fijos o vehículos no pertenecen a la empresa, sino que corresponden a los socios y la labor de la compañía es administrar sus activos, pero estando a nombre de los dueños. Al no utilizar un método de costeo la compañía no identificaría los costos involucrados en la prestación del servicio, por lo tanto, es de gran importancia utilizar un método de costeo que permita a la empresa llevar un control adecuado de los valores y a la vez determinar el precio de venta de manera más razonable con un nivel técnico de costeo ajustado a los requerimientos de la empresa y la realidad económica de la misma.

**2. ¿Qué elementos de costos se consideran para la prestación del servicio de Transporte?**

**Análisis.** - Según la entrevista aplicada al contador de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó que dado a que no se maneja ningún tipo de costeo dentro de la compañía si están involucrados ciertos elementos como la mano de obra asumida por el conductor del vehículo, elemento necesario para la prestación del servicio como tal. Al no considerar los elementos del costo la compañía no tendría como referencia de cuanto es el valor que se consume por concepto de materia prima mano de obra y los costos indirectos del servicio, por lo tanto, su aplicación serviría para que la compañía establezca un mejor control sobre sus recursos.

**3. ¿Cómo distribuye los elementos del costo de servicio de transporte en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?**

**Análisis.** - De acuerdo a la entrevista aplicada al contador de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó que actualmente no existe una distribución de los costos como tal, esos costos son asumidos por los dueños de los vehículos y no por la compañía Transcomuna Peninsular S.A., al no poseer una distribución adecuada de los costos la compañía establecería de manera errónea el precio de venta perjudicando a la misma en cuanto a sus ingresos percibidos. Por lo tanto, es necesario que la empresa establezca una distribución adecuada de los costos con la finalidad de determinar cuánto es lo que se está invirtiendo por cada elemento identificado y a la vez establecer un correcto precio de venta con base a los costos incurridos en la prestación del servicio.

**4. ¿Considera usted que la compañía Transcomuna Peninsular S.A. posee el stock de unidades vehiculares convenientes para la prestación del servicio de transporte?**

**Análisis.** - De acuerdo a la entrevista aplicada al contador de la compañía Transcomuna Peninsular S.A. manifestó actualmente las 15 unidades de transporte activas que posee la empresa satisfacen las necesidades y las demandas de los diferentes clientes a quienes se le presta el servicio, por lo tanto, ese es un indicador que refiere a que la empresa posee un stock conveniente de vehículos.

**5. ¿Considera importante la aplicación de un sistema de costos por servicios que le permita identificar y distribuir dichos costos como base para la determinación del correcto precio de venta?**

**Análisis.** - De acuerdo a la entrevista aplicada al contador de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., manifestó que sería lo ideal porque un sistema de costos le permite saber cuánto se está gastando en mantenimiento y reparación además de otros costos involucrados en la prestación del servicio que pasan desapercibido.

El modelo de costos de servicios por km recorrido será un apoyo fundamental para la compañía, a través de su diseño los directivos de la misma conseguirán controlar de manera efectiva todos sus costos y a su vez establecer un precio de venta razonable de acuerdo a los costes involucrados en otras palabras el diseño de la propuesta permitirá alcanzar el desarrollo integral de la compañía en cuanto al manejo de sus operaciones.

### 3.1.1.3. Análisis de la ficha de observación

**Figura 1**

*Resultados de ficha de observación*

FICHA DE OBSERVACIÓN				
<b>Objetivo:</b> Identificar la situación de la empresa relacionado con los costos de servicio y fijación de precios.				
<b>Fecha:</b> 15/ Septiembre/2019			<b>Hora:</b> 11:00 am	
<b>Observador:</b> Marlon Gracia Pacheco				
<b>Lugar:</b> La Libertad, Compañía Transcomuna Peninsular S.A.				
Nº	Detalle	Si	No	Observación
Costo de Servicios				
1	¿La compañía cuenta con un sistema de costos?		X	No cuenta con un sistema de costos
2	¿Cuenta con un responsable para el registro de los costos y gastos involucrados en el servicio?	X		La administradora es la responsable del registro de los costos y gastos.
3	¿Posee un control de los costos y gastos incurridos en la prestación del servicio?	X		
4	¿Se conoce la cantidad de combustible consumido por viaje?		X	No dispone de un registro de consumo de combustible por viaje.
5	¿Existe una identificación de los elementos de los costos involucrados en el servicio de transporte?		X	No están identificados los elementos del costo
6	¿Existe un control para los conductores y cuantas horas trabaja?	X		
7	¿Se realiza mantenimiento a las unidades vehiculares?	X		
8	¿Los estados financieros reflejan información respecto a los costos generados por la compañía?		x	Los costos de transporte no están reflejados en los estados financieros.
Fijación de Precios				
1	¿Cuenta con alguna política de fijación de precios?		x	No dispone de políticas para la fijación de precios
2	¿En la fijación del precio de venta se identifican los principales competidores del entorno?	X		
3	¿Los precios de venta actuales permiten cubrir todos los costos y gastos que genera la compañía?	X		
4	¿Existe un valor agregado que marque la diferencia entre la competencia?	X		
5	¿Cuenta con estrategias de marketing para consolidar la posición de la compañía en el mercado?	X		

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco

Una vez aplicada la ficha de observación se determinó que la compañía Transcomuna Peninsular, no cuenta con un sistema de costos con relación al servicio prestado, que le permita controlar los costos y gastos generados por la actividad económica y por cada unidad vehicular.

Actualmente, y en relación con la pregunta número 2 de la entrevista dirigida al gerente, la administradora de la compañía es la encargada de llevar el registro de los costos y gastos involucrados en la prestación del servicio de transporte, información que luego es destinada al contador para la respectiva declaración de impuesto. Cabe recalcar que los costos generados por las unidades vehiculares son presentados en las declaraciones de cada uno de los socios quienes son dueños de los vehículos.

Por otra parte, no disponen de un registro de cuanto se gasta por el consumo de combustible por vehículo en su respectivo recorrido, información que es importante para la determinación del precio de venta. Así mismo, a través de la ficha de observación y en relación a la pregunta 3 de la entrevista dirigida al contador se determinó que la entidad no dispone de una correcta identificación de los costos que le permita diferenciar cada elemento y aplicar los respectivos controles en beneficio de la compañía.

Además, los costos generados por las unidades vehiculares no se encuentran reflejadas en los estados financieros porque los vehículos no se encuentran a nombre de la compañía, estos están a nombre de los socios. En este caso la función de la empresa es administrar dichos vehículos.

En el cual se le asignan los contratos respectivos para la prestación del servicio. Con respecto a la fijación de precios, la compañía no dispone de una política para la determinación del precio de venta. Estos están fijados de acuerdo al tipo de recorrido y en concordancia con los competidores miembros de la Unión Provincial de Transporte Escolar e Institucional de Santa Elena UPROTEI-SE.

Sin embargo, eso no implica que los precios sean siempre los mismos dado que estos varían dependiendo a las políticas internas de cada compañía. El método de la entrevista y la observación sirvió para contrastar los hechos de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., en cuanto a sus variables de estudio para la correcta ejecución de la propuesta de investigación.

De la observación directa y de la entrevista realizada, se identificó que los problemas fundamentales de la empresa se centran en tres aspectos: la identificación de los costos, la distribución de valores a cada elemento del costo y la determinación del precio de venta del servicio de transporte, por lo tanto, la propuesta de investigación se enfoca en solucionar dichos aspectos en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

### **3.2. Limitaciones**

Con respecto al trabajo de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A., se presentó ciertos inconvenientes al momento de recopilar información debido a que, el gerente de la empresa se encontraba en múltiples ocupaciones y el contador es externo lo que dificultó la recopilación de información de manera conjunta.

Por otra parte, la compañía no disponía de un registro de los costos y gastos por el desgaste del vehículo, estos pertenecen a los socios, siendo ellos quienes asumen los valores incurridos en la reparación y mantenimiento de los vehículos. Sin embargo, la administradora de la compañía disponía de un folder en el cual constan las facturas por dichos costos y gastos lo que contribuyó de manera positiva para el desarrollo del estudio.

### **3.3. Resultados**

Posterior al análisis de las entrevistas y la ficha de observación aplicadas al gerente y contador de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., se comprobó que la empresa establece los precios de venta sin ningún nivel técnico de costeo. En este sentido, se hace mención que la empresa carece de una distribución adecuada de los elementos del costo que le permitan establecer de manera adecuada los precios del servicio de transporte.

Por lo tanto, es importante que la compañía, en función de su actividad de transporte escolar e institucional controle sus recursos y distribuya eficientemente sus costos, porque dichas falencias conllevan a la compañía a tener ingresos mínimos que no cubren el total de los costos incurridos por vehículo.

A continuación, se expresan los resultados encontrados durante el proceso de recolección de datos en la compañía, el mismo, que está basado en los costos y precios del servicio de transporte institucional, siendo este el servicio con más demanda y representativo de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., debido a su calidad de atención.

### 3.3.1. Descripción del personal

El personal que labora en la compañía de Transcomuna Peninsular S.A., está integrado por el gerente, y el personal contratado como: el contador y la administradora. Dentro de la compañía, los socios incluido el gerente realizan la función de chofer llevando al personal del cliente a su lugar de destino.

### 3.3.2. Descripción de flota vehicular

La precedente tabla 4, muestra que la compañía cuenta con 16 unidades de transporte, entre los cuales están buses, minibuses y furgonetas. Dentro del cual 2 unidades (disco 15 y disco 16) se encuentran con un contrato por viaje y 1 unidad (disco 07) está en proceso de reparación y mantenimiento.

**Tabla 4**

*Descripción de flota vehicular Transcomuna Peninsular S.A.*

No	Placa	Disco	Marca	Año	Capacidad pasajeros	Subclase
1	YAA1696	01	Foton	2019	17	Furgoneta
2	HAK0168	02	Mercedes Benz	2005	45	Bus
3	PUC0294	03	Volkswagen	2004	29	Mini Bus
4	IAG0901	04	Hino	2003	40	Bus
5	YAA1422	06	Yutong	2015	26	Mini Bus
6	GSE7576	07	Hyundai ( <b>en reparación</b> )	2012	24	Mini Bus
7	PAA5785	08	Kia	2010	42	Bus
8	GSI3571	09	Kia	2013	17	Furgoneta
9	PAA4149	10	Joylong	2008	33	Bus
10	YAA1307	11	Hino	2015	18	Furgoneta
11	GBG0941	12	Mercedes Benz	2003	45	Bus
12	LAH0853	13	Mercedes Benz	2007	40	Bus
13	TAV0716	14	Hino	2009	34	Bus
14	EAH0557	15	Chevrolet ( <b>sin contrato</b> )	2003	39	Bus
15	GBN0152	16	Volkswagen ( <b>sin contrato</b> )	2006	50	Bus
16	PZG0088	17	Hino	2002	43	Bus

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

### 3.3.3. Método de fijación de precios

La compañía de transporte Transcomuna Peninsular S.A., determina el precio de venta del servicio de transporte con base a la distancia o el tipo de recorrido siendo este corto, largo y fuera de la provincia. Cabe recalcar que estos precios están determinados sin ningún método de costeo y en ciertas ocasiones tomando como referencia los precios de la competencia.

De acuerdo con la entrevista realizada al gerente los precios referencia por el tipo de recorrido establecidos mediante sesión con los miembros de la Unión Provincial de Transporte Escolar e Institucional de la Provincia de Santa Elena – UPROTEI-SE, son los siguientes:

**Tabla 5**  
*Precios de referencia*

<b>Tipo de vehículo</b>	<b>Tipo de recorrido</b>	<b>Precio de venta</b>
Bus	Recorrido Corto	\$ 100,00
	Recorrido Largo	\$ 130,00
	Fuera de la Provincia	\$ 250,00 a 300,00
Minibús	Recorrido Corto	\$ 75,00
	Recorrido Largo	\$ 130,00
	Fuera de la Provincia	\$ 250,00 a 300,00
Furgoneta	Recorrido Corto	\$ 55,00
	Recorrido Largo	\$ 130,00
	Fuera de la Provincia	\$ 250,00 a 300,00

**Nota:** Precios establecidos por los miembros de la UPROTEI-SE.

Los precios establecidos como referencia por los miembros de la UPROTEI -SE., sirven como base para la determinación del precio de venta, sin embargo, cabe recalcar que dichos precios están establecidos sin ningún nivel técnico de costeo.

A continuación, en la precedente tabla se presentan los precios actuales del servicio de transporte institucional que mantiene la compañía Transcomuna Peninsular S.A., con las empresas contratantes del servicio con quienes la compañía ha establecido un contrato de trabajo de prestación de servicios.

**Tabla 6**

*Tarifa de precios del servicio de transporte institucional*

N° Ruta	Vehículo	N° de placa	Tipo de recorrido	Contratante	P.V. por día	P.V. por mes
Ruta 1	Bus	PAA5785	Recorrido Corto	Yacht Club Salinas	\$ 35,00	\$ 700,00
Ruta 2	Furgoneta	GSI3571	Recorrido Corto	Hoteles Royal Decamerón	\$ 200,00	\$ 4.000,00
Ruta 3	Bus	PAA4149	Recorrido Corto	Hoteles Royal Decamerón	\$ 200,00	\$ 4.000,00
Ruta 4	Furgoneta	YAA1307	Recorrido Corto	Sanlúcar S.A.	\$ 100,00	\$ 2.000,00
Ruta 5	Bus	GBG0941	Recorrido Corto	De rose S.A.	\$ 100,00	\$ 2.000,00
Ruta 6	Mini Bus	YAA1422	Recorrido Fuera de la Provincia	De rose S.A.	\$ 300,00	\$ 6.000,00
Ruta 7	Furgoneta	YAA1696	Recorrido Largo	Sanlúcar S.A.	\$ 100,00	\$ 2.000,00
Ruta 8	Bus	HAK0168	Recorrido Largo	Sanlúcar S.A.	\$ 100,00	\$ 2.000,00
Ruta 9	Mini Bus	PUC0294	Recorrido Largo	Sanlúcar S.A.	\$ 100,00	\$ 2.000,00
Ruta 10	Bus	IAG0901	Recorrido Largo	Microempresa de Conservación Vial Jambelí	\$ 130,00	\$ 2.600,00
Ruta 11	Bus	LAH0853	Recorrido Largo	De rose S.A.	\$ 100,00	\$ 2.000,00
Ruta 12	Bus	TAV0716	Recorrido Largo	Sanlúcar S.A.	\$ 35,00	\$ 700,00
Ruta 13	Bus	EAH0557	Recorrido Largo	Sanlúcar S.A.	\$ 100,00	\$ 2.000,00

**Nota:** Los precios de los vehículos PAA5785 y TAV0716, establecidos por la administración, están por debajo de los precios de referencia.

A diferencia del servicio de transporte institucional, el precio de venta del servicio escolar se encuentra establecido mediante el contrato de prestación de servicios firmado con la unidad educativa contratante, además los precios se encuentran establecidos de acuerdo a la cantidad de estudiantes transportados, como se observa en la precedente tabla.

**Tabla 7***Tarifa de precios del servicio escolar*

N° Ruta	Vehículo	N° de placa	Tipo de recorrido	Contratante	N° de estudiantes	Costo unitario	Total, diario
Ruta 1	Furgoneta	GSI3571	Recorrido Corto	Unidad Educativa academia naval Cap. Leonardo Abad Guerra.	16	\$2,25	\$36,00
Ruta 2	Furgoneta	YAA1696	Recorrido Largo	Unidad Educativa academia naval Cap. Leonardo Abad Guerra.	10	\$3,00	\$30,00
Ruta 3	Bus	EAH0557	Recorrido Largo	Unidad Educativa Vicente Rocafuerte.	20	\$1,25	\$25,00
	Bus	GBG0941					

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

Debido a que el servicio de transporte institucional es el más representativo para la compañía Transcomuna Peninsular S.A., el desarrollo de la propuesta de la presente investigación está direccionada hacia ese sector.

### 3.3.4. Descripción de Kilómetro Recorrido por vehículo

En la tabla 8, se detallan los kilometrajes recorridos por cada vehículo, cabe destacar que las unidades que laboran de lunes a viernes realizan 2 viajes por día, dando un total de 40 viajes al mes, a excepción de un furgón que realiza 1 solo viaje por día. En consecuencia, a los datos reflejados en la tabla, el kilometraje recorrido al día, es el resultado de la multiplicación del N° de viajes por día con la celda de km recorridos por viaje, el mismo que multiplicado para los 40 viajes realizados por mes da como resultado el kilómetro recorrido al mes. Los datos de la tabla que se muestra a continuación forman parte de la información obtenida en la compañía Transcomuna Peninsular S.A., y de los contratos suscritos con los clientes.

**Tabla 8***Descripción de kilómetro recorrido por vehículo*

N° Ruta	Vehículo	N° de placa	Recorrido	Tipo de Recorrido	N° de viajes	Km por día	Km por mes
Ruta 1	Bus	PAA5785	Palmar - Jambelí - Hotel Royal Decamerón y retorno	Recorrido Corto	2	47	940
Ruta 2	Furgoneta	GSI3571	Salinas - Santa Elena - Prosperidad - Atahualpa "ida"	Recorrido Corto	1	35	702
Ruta 3	Bus	PAA4149	Palmar - Hotel de Cameron y retorno	Recorrido Corto	2	46	916
Ruta 4	Furgoneta	YAA1307	La Libertad - El Azúcar - Sanlúcar y retorno	Recorrido Corto	2	75	1504
Ruta 5	Bus	GBG0941	La Libertad - Hacienda De rose S.A., y retorno	Recorrido Corto	2	71	1412
Ruta 6	Mini Bus	YAA1422	Milagro - Progreso - Hacienda De rose S.A. y retorno	Recorrido Fuera de la Provincia	2	194	3876
Ruta 7	Furgoneta	YAA1696	La Libertad - Progreso - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	2	151	3016
Ruta 8	Bus	HAK0168	Colonche- Cruce de Palmar - El Azúcar - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	2	124	2484
Ruta 9	Mini Bus	PUC0294	La Libertad - San Rafael - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	2	139	2784
Ruta 10	Bus	IAG0901	Comuna Jambelí- Monteverde- Manantial de Guangala-San Marcos- Javita-Cruce de Palmar-Santa Elena- Zapotal- Buenos Aires-Olmedo y retorno	Recorrido Largo	2	140	2792
Ruta 11	Bus	LAH0853	Salinas - Hacienda De rose S.A., y retorno	Recorrido Largo	2	119	2376
Ruta 12	Bus	TAV0716	Atahualpa - entrada Chanduy - San Rafael - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	2	77	1544
Ruta 13	Bus	PZG0088	Colonche- Cruce de Palmar - El Azúcar y retorno	Recorrido Largo	2	124	2484

**Nota:** Los vehículos realizan 2 viajes por día y 40 por mes, a excepción de la Furgoneta de placa GSI3571, la misma que realiza 1 viaje por día y 20 al mes.

Los recorridos realizados por las unidades vehiculares de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., son de lunes a viernes en horarios matutino y vespertino respectivamente, el cual consiste en llevar a su destino y punto de partida al personal de la empresa contratante.

Por otra parte, los socios que integran la compañía de transporte Transcomuna Peninsular S.A., deben aportar una cuota de \$ 110,00 dólares mensuales por cada unidad vehicular que posee dentro de la empresa. Dicha cuota se encuentra establecida bajo reglamento interno de la compañía y dicho rubro es utilizado para cubrir los gastos administrativos y de gestión tales como: remuneración del personal administrativos, alquiler del local, servicios básicos, servicio de teléfono, servicio de internet, útiles de oficina, mantenimiento y limpieza, afiliación a gremio, publicidad, movilización y gestión administrativa.

### **3.4.Propuesta**

Modelo de distribución de costos de servicios por km recorrido y fijación de precio en la compañía de transporte Transcomuna Peninsular S.A.

#### **3.4.1. Objetivos**

##### **3.4.1.1. Objetivo general**

Diseñar un modelo de distribución de costos de servicios por km recorrido mediante la aplicación de técnicas contables para la fijación de precio de venta en la compañía de Transporte Transcomuna Peninsular S.A.

##### **3.4.1.2. Objetivos específicos**

- Ordenar la información recopilada de los costos que intervienen en el servicio de transporte de la compañía Transcomuna Peninsular S.A.
- Asignar los costos reales por cada elemento para la determinación del costo unitario de cada unidad vehicular de la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

- Fijar el precio de venta del servicio de transporte mediante los métodos de costo más margen, por competencia y demanda para la evaluación del mismo.

### **3.4.2. Justificación de la propuesta**

En la actualidad las exigencias del mercado competitivo en el que se desenvuelven las compañías de transporte, hacen necesario estructurar un modelo de distribución de costos que contribuya a la determinación de un correcto precio de venta ajustado a la realidad del mercado. Es así que, mediante esta propuesta, se pretende incorporar una estructura de costos direccionada a los requerimientos de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., la cual contenga todos los aspectos relacionados a los costos involucrados en la prestación del servicio de transporte a sus clientes.

Por lo tanto, al utilizar el modelo de distribución de costos por kilómetro recorrido, la empresa conseguirá controlar eficientemente sus recursos. El modelo no se trata solo de distribución de costos, sino que también esta direccionada hacia la toma de decisiones por parte de la gerencia sobre todo en el proceso de identificación y asignación de los costos. Por lo tanto, la compañía Transcomuna S.A., se vería directamente beneficiada del desarrollo de la siguiente propuesta.

Para determinar el precio de venta del servicio de transporte prestado por cada unidad vehicular, se utilizó un documento denominado “Hoja de Costos” (figura 2), el cual contiene detallado en su encabezado el nombre de la empresa, además incluirá ciertas especificaciones del vehículo asignado tales como: la marca del vehículo, la subclase a la que pertenece, el número de disco y la placa.

También incluirá la fecha de contratación del vehículo y los importes provenientes del consumo de materia prima directa (combustible), mano de obra directa (sueldo del conductor) y los costos indirectos del servicio el cual está integrado por aquellos costos que inciden de manera indirecta en la prestación del servicio. Elementos necesarios para la determinación del costo unitario por vehículo.

## Figura 2

*Formato de hoja de costos*



### Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL  
**TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.**  
RUC: 2490007736001

<b>Marca:</b> _____	<b>Recorrido:</b> _____
<b>Vehículo:</b> _____	_____
<b>Disco:</b> _____	_____
<b>N° Placa:</b> _____	_____

Fecha	MPD	MOD	CIS
\$	\$	\$	\$
<b>Totales</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>

**ELEMENTOS DEL COSTO  
RESUMEN**

Materia prima directa	\$
Mano de obra directa	\$
<b>Costos Primos</b>	\$
Costos indirectos del servicio	\$
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$</b>

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco

En cuanto a la identificación de los costos, la tabla precedente describe los elementos del costo involucrados en la prestación del servicio de transporte de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., cabe denotar que dicha distribución permitirá a la empresa disponer de una herramienta que permita controlar eficientemente los costos incurridos con relación al precio de venta establecido.

**Tabla 9**

*Descripción de los costos identificados*

<b>Costos involucrados en el servicio de transporte</b>	
<b>Materia prima directa</b>	Combustible
<b>Mano de obra directa</b>	Pago al conductor
<b>Costos indirectos del servicio</b>	Neumáticos
	Filtros y Lubricantes
	Mantenimiento y reparaciones
	Limpieza y lavado vehicular
	Cuota de Socios
	Matricula vehicular
	Seguro vehicular
	Revisión técnica

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco

La distribución de los costos identificados en la (tabla 9) es una adaptación del modelo utilizado en la investigación realizada por Diana Morales y Ana Ulloa, la misma que se implementó debido al grado de dificultad que tienen los administradores para identificar y asignar los costos fijos, los mismos que, a la larga se convierten en variables, por lo tanto, se aplicó este método sencillo en beneficio de la compañía.

#### **3.4.2.1. Asignación de los costos**

A continuación, se detallará los valores involucrados en la prestación del servicio de transporte para cada elemento del costo identificado en el proceso de operación de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., rubros asignados para cada unidad vehicular en sus respectivos recorridos establecidos mediante el contrato suscrito con los clientes.

### 3.4.2.2. Materia prima directa

En la precedente tabla se detalla el precio del combustible de acuerdo al reglamento de regulación de precios derivados de petróleos el mismo que está en igualdad con los precios establecidos por las empresas expendedoras de combustible en el territorio nacional.

**Tabla 10**

*Precio de combustible*

<b>Diesel</b>		
Precio de terminal (\$/Galón)	\$	0,8042
Margen comercialización	\$	0,1370
IVA 12 %	\$	0,0965
<b>PRECIO VENTA AL PUBLICO (\$/Galón)</b>	<b>\$</b>	<b>1,0377</b>

**Nota:** Adatado del **Decreto** Ejecutivo 338 “Reglamento de regulación de precios de derivados de petróleos”

La materia prima directa consiste en aquellos insumos indispensables para la prestación de un servicio o elaboración de un producto. En este caso, para una compañía de transporte el combustible es el insumo principal para el funcionamiento de cada uno de los vehículos que posee la empresa. Por lo tanto, para el cálculo del costo de la materia prima con relación al kilómetro recorrido se utilizó la siguiente formula:

$$\text{Costos MPD por km recorrido} = \frac{\text{Costo de MPD}}{\text{Total km recorridos}}$$

Posteriormente se procede hacer el cálculo del costo de Materia prima directa de acuerdo al kilómetro recorrido tomando como referencia tres de unidades vehiculares y el tipo de recorrido establecido mediante el contrato de prestación de servicios.

- **Bus Kia PAA5785 - Recorrido corto**

$$\text{Costos MPD por km recorrido} = \frac{277,90}{940}$$
$$= \$ 0,30 \text{ dolares por km recorrido}$$

El bus Kia PAA5785, tiene un costo de materia prima directa de \$ 0,30 centavos de dólar por cada kilómetro recorrido, el mismo que multiplicado por los 47 kilómetros recorridos por día, da como resultado un costo de materia prima directa de \$ 13,89 dólares diarios.

- **Minibús Yutong YAA1422 - Recorrido fuera de la provincia**

$$\text{Costos MPD por km recorrido} = \frac{824,86}{3876}$$
$$= \$ 0,21 \text{ dolares por km recorrido}$$

El minibús Yutong YAA1422, tiene un costo de materia prima directa de \$ 0,21 centavos de dólar por cada kilómetro recorrido, el mismo que multiplicado por los 194 kilómetros recorridos por día, da como resultado un costo de materia prima directa de \$ 41,24 dólares diarios.

- **Furgoneta Foton YAA1696 - Recorrido largo**

$$\text{Costos MPD por km recorrido} = \frac{520,15}{3016}$$
$$= \$ 0,17 \text{ dolares por km recorrido}$$

La furgoneta, tiene un costo de materia prima directa de \$ 0,17 centavos de dólar por cada kilómetro recorrido, el mismo que multiplicado por los 151 kilómetros recorridos por día, da como resultado un costo de materia prima directa de \$ 26,01 dólares diarios.

A continuación, en la siguiente tabla se detalla los costos de materia prima directa por kilómetro recorrido para cada unidad vehicular de la empresa.

**Tabla 11**

*Costo de materia prima directa*

N° Ruta	Vehículo	N° placa	Tipo de Recorrido	Cantidad/ Galones	Costo Unitario	Costo por km R.	Costo por día
Ruta 1	Bus	PAA5785	Recorrido Corto	11,955	\$1,04	\$0,30	\$13,89
Ruta 2	Furgoneta	GSI3571	Recorrido Corto	11,57	\$1,04	\$0,38	\$13,45
Ruta 3	Bus	PAA4149	Recorrido Corto	11,956	\$1,04	\$0,30	\$13,90
Ruta 4	Furgoneta	YAA1307	Recorrido Corto	17,867	\$1,04	\$0,28	\$20,77
Ruta 5	Bus	GBG0941	Recorrido Corto	17,167	\$1,04	\$0,28	\$19,95
Ruta 6	Mini Bus	YAA1422	Recorrido Fuera de la Provincia	35,486	\$1,04	\$0,21	\$41,24
Ruta 7	Furgoneta	YAA1696	Recorrido Largo	22,377	\$1,04	\$0,17	\$26,01
Ruta 8	Bus	HAK0168	Recorrido Largo	20,601	\$1,04	\$0,19	\$23,94
Ruta 9	Mini Bus	PUC0294	Recorrido Largo	24,303	\$1,04	\$0,20	\$28,25
Ruta 10	Bus	IAG0901	Recorrido Largo	27,965	\$1,04	\$0,23	\$32,50
Ruta 11	Bus	LAH0853	Recorrido Largo	22,434	\$1,04	\$0,22	\$26,07
Ruta 12	Bus	TAV0716	Recorrido Largo	18,772	\$1,04	\$0,28	\$21,82
Ruta 13	Bus	PZG0088	Recorrido Largo	28,507	\$1,04	\$0,27	\$33,13

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

### 3.4.2.3. Mano de obra directa

La mano de obra es el elemento esencial para prestar el servicio de transporte, por lo tanto, para la correcta distribución de los costos con respecto a este elemento, se tomó en consideración el sueldo del conductor, quien es el encargado principal del traslado del personal de trabajo a su lugar de destino. Para la determinación del costo de la mano de obra por kilómetro recorrido, se tomó en consideración el pago mensual que la empresa realiza al chofer, información recopilada de las liquidaciones de prestación de servicio que emite la compañía a cada uno de los socios en el mes.

Para el cálculo del costo de la mano de obra directa con relación al kilómetro recorrido se utilizó la siguiente fórmula:

$$\text{Costos MOD por km recorrido} = \frac{\text{Costo de MOD}}{\text{Total km recorridos}}$$

Posteriormente se procede hacer el cálculo del costo de Mano de obra directa de acuerdo al kilómetro recorrido tomando como referencia tres de unidades vehiculares y el tipo de recorrido establecido mediante el contrato de prestación de servicios.

- **Bus Kia PAA5785 - Recorrido corto**

$$\begin{aligned}\text{Costos MOD por km recorrido} &= \frac{656,70}{940} \\ &= \$ 0,70 \text{ dólares por km recorrido}\end{aligned}$$

El bus Kia PAA5785, tiene un costo de mano de obra directa de \$ 0,70 centavos de dólar por kilómetro recorrido, el mismo que multiplicado por los 47 kilómetros recorridos por día, da como resultado un costo de mano de obra directa de \$ 32,84 dólares diarios.

- **Minibús Yutong YAA1422 – Recorrido fuera de la provincia**

$$\begin{aligned}\text{Costos MOD por km recorrido} &= \frac{656,70}{3876} \\ &= \$ 0,17 \text{ dólares por km recorrido}\end{aligned}$$

El minibús Yutong YAA1422, tiene un costo de mano de obra directa de \$ 0,17 centavos de dólar por kilómetro recorrido, el mismo que multiplicado por los 194 kilómetros recorridos por día, da como resultado un costo de mano de obra directa de \$ 32,84 dólares diarios.

- **Furgoneta Foton YAA1696 - Recorrido largo**

$$\text{Costos MOD por km recorrido} = \frac{656,70}{3016}$$

$$= \$ 0,22 \text{ dólares por km recorrido}$$

La furgoneta foton YAA1696, tiene un costo de mano de obra directa de \$ 0,22 centavos de dólar por cada kilómetro recorrido, el mismo que multiplicado por los 151 kilómetros recorridos por día, da como resultado un costo de mano de obra directa de \$ 32,84 dólares diarios.

A continuación, en la siguiente tabla se detalla los costos de mano de obra directa por cada kilómetro recorrido correspondiente a las unidades vehiculares de la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

**Tabla 12**

*Costo de Mano de obra directa*

Nombre Conductor	Vehículo	N° placa	Tipo de Recorrido	Km/ día	Km/ mes	Costos /Km R.	Costo/ Día
Morejón Freddy	Bus	PAA5785	Recorrido Corto	47	940	\$0,70	\$32,84
Perero Hugo	Furgoneta	GSI3571	Recorrido Corto	35	702	\$0,94	\$32,84
García Manuel	Bus	PAA4149	Recorrido Corto	46	916	\$0,72	\$32,84
Caiche Esteban	Furgoneta	YAA1307	Recorrido Corto	75	1504	\$0,44	\$32,84
Ramírez Wilmer	Bus	GBG0941	Recorrido Corto	71	1412	\$0,47	\$32,84
Ramírez Leandro	Mini Bus	YAA1422	Recorrido Fuera de la Provincia	194	3876	\$0,17	\$32,84
Bernardino Adolfo	Furgoneta	YAA1696	Recorrido Largo	151	3016	\$0,22	\$32,84
Barzola Jordán	Bus	HAK0168	Recorrido Largo	124	2484	\$0,26	\$32,84
Dueñas Carlos	Mini Bus	PUC0294	Recorrido Largo	139	2784	\$0,24	\$32,84
González Santo	Bus	IAG0901	Recorrido Largo	140	2792	\$0,24	\$32,84
Dueñas Víctor	Bus	LAH0853	Recorrido Largo	119	2376	\$0,28	\$32,84
Rosales Carlos	Bus	TAV0716	Recorrido Largo	77	1544	\$0,43	\$32,84
Yagual Julio	Bus	PZG0088	Recorrido Largo	124	2484	\$0,26	\$32,84

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

#### 3.4.2.4. Costo indirecto del servicio

La distribución de los costos indirectos del servicio se basa en aquellos detalles que no influyen de manera directa en la prestación del servicio, pero son necesarios para la ejecución de dicha actividad económica, es importante contabilizar todos los costos indirectos involucrados en la prestación del servicio, para obtener una visión general de la situación actual de la compañía.

Para fines de la presente investigación, se detalló un cuadro que refleja los importes correspondientes a cada costo indirecto involucrado en la prestación del servicio de transporte institucional de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., (Anexo 6, Distribución de los costos indirectos), en el cual se encuentra detallado los valores correspondientes a este elemento el cual está representado por: Neumáticos, Filtros y Lubricantes, Mantenimiento y reparaciones, Limpieza y lavado vehicular, Cuota de Socios, Matricula vehicular, Seguro vehicular y Revisión técnica. Para el cálculo del costo indirecto del servicio con relación al kilómetro recorrido se utilizó la siguiente formula:

$$\text{Costos CIS por km recorrido} = \frac{\text{Costo de CIS}}{\text{Total km recorridos}}$$

Para la determinación del CIS por kilómetro recorrido, se tomó en consideración el costo indirecto mensual de cada vehículo, información recopilada durante el proceso de investigación. El cálculo del costo indirecto del servicio se realizó con base al kilómetro recorrido tomando como referencia tres de unidades vehiculares y el tipo de recorrido establecido mediante el contrato de prestación de servicios.

- **Bus Kia PAA5785 - Recorrido corto**

$$\text{Costos CIS por km recorrido} = \frac{609,72}{940}$$

$$= \$ 0,65 \text{ dólares por km recorrido}$$

El bus Kia PAA5785, tiene un costo indirecto de \$ 0,65 centavos de dólar por kilómetro recorrido, el mismo que multiplicado por los 47 kilómetros recorridos por día, da como resultado un costo indirecto de \$ 30,49 dólares diarios.

- **Minibús Yutong YAA1422 – Recorrido fuera de la provincia**

$$\text{Costos CIS por km recorrido} = \frac{492,13}{3876}$$

$$= \$ 0,13 \text{ dólares por km recorrido}$$

El minibús Yutong YAA1422, tiene un costo indirecto de \$ 0,13 centavos de dólar por kilómetro recorrido, el mismo que multiplicado por los 194 kilómetros recorridos por día, da como resultado un costo indirecto de \$ 24,61 dólares diarios.

- **Furgoneta Foton YAA1696 - Recorrido largo**

$$\text{Costos CIS por km recorrido} = \frac{332,50}{3016}$$

$$= \$ 0,11 \text{ dólares por km recorrido}$$

La furgoneta Foton YAA1696, tiene un costo indirecto de \$ 0,11 centavos de dólar por kilómetro recorrido, el mismo que multiplicado por los 151 kilómetros recorridos por día, da como resultado un costo indirecto de \$ 16,63 dólares diarios.

A continuación, en la siguiente tabla se detalla los costos indirectos del servicio por cada kilómetro recorrido correspondiente a cada unidad vehicular de la compañía.

**Tabla 13***Costos indirectos de servicio de transporte*

Nº Ruta	Vehículo	Nº placa	Tipo de Recorrido	Km/día	Km/Mes	CIS por km recorrido	Costo/día
Ruta 1	Bus	PAA5785	Recorrido Corto	47	940	\$0,65	\$30,49
Ruta 2	Furgoneta	GS13571	Recorrido Corto	35	702	\$0,47	\$16,43
Ruta 3	Bus	PAA4149	Recorrido Corto	46	916	\$0,66	\$30,14
Ruta 4	Furgoneta	YAA1307	Recorrido Corto	75	1504	\$0,22	\$16,48
Ruta 5	Bus	GBG0941	Recorrido Corto	71	1412	\$0,43	\$30,13
Ruta 6	Mini Bus	YAA1422	Recorrido Fuera de la Provincia	194	3876	\$0,13	\$24,61
Ruta 7	Furgoneta	YAA1696	Recorrido Largo	151	3016	\$0,11	\$16,63
Ruta 8	Bus	HAK0168	Recorrido Largo	124	2484	\$0,24	\$30,06
Ruta 9	Mini Bus	PUC0294	Recorrido Largo	139	2784	\$0,18	\$24,52
Ruta 10	Bus	IAG0901	Recorrido Largo	140	2792	\$0,21	\$29,54
Ruta 11	Bus	LAH0853	Recorrido Largo	119	2376	\$0,25	\$30,15
Ruta 12	Bus	TAV0716	Recorrido Largo	77	1544	\$0,39	\$30,07
Ruta 13	Bus	PZG0088	Recorrido Largo	124	2484	\$0,24	\$29,54

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

### Resumen de costeo

A continuación, se muestran los cuadros resumen en el cual se encuentran calculados los importes correspondientes a cada elemento del costo como: materia prima directa (MPD), mano de obra directa (MOD) y costos indirectos del servicio (CIS). En las precedentes tablas 14 y 15, se muestran los importes de cada elemento del costo, para que a través de esta información la administración controle de manera más efectiva sus costos. Cabe destacar que la información presentada en los cuadros resumen de costos constituyen la base principal para la determinación del correcto precio de venta del servicio de transporte institucional, debido a que, se está aplicando un nivel técnico de costeo de acuerdo al tipo de recorrido realizado por los vehículos.

Los costos que a continuación se detallan, están ajustado a la realidad económica de la compañía Transcomuna peninsular S.A. En la precedente tabla se define cuanto es el costo por cada elemento y unidad vehicular por cada kilómetro recorrido en desarrollo de la prestación del servicio de transporte.

**Tabla 14**

*Cuadro resumen de costo por kilómetro recorrido*

N° Ruta	Vehículo	Disco	N° placa	Recorrido	Tipo de Recorrido	MPD	MOD	CIS	Costo por km
Ruta 1	Bus	8	PAA5785	Palmar - Jambelí - Hotel Royal Decamerón y retorno	Recorrido Corto	\$0,30	\$0,70	\$0,65	\$1,64
Ruta 2	Furgoneta	9	GSI3571	Salinas - Santa Elena - Prosperidad - Atahualpa <u>"ida"</u>	Recorrido Corto	\$0,38	\$0,94	\$0,47	\$1,79
Ruta 3	Bus	10	PAA4149	Palmar - Hotel de Cameron y retorno	Recorrido Corto	\$0,30	\$0,72	\$0,66	\$1,68
Ruta 4	Furgoneta	11	YAA1307	La Libertad - El Azúcar - Sanlúcar y retorno	Recorrido Corto	\$0,28	\$0,44	\$0,22	\$0,93
Ruta 5	Bus	12	GBG0941	La Libertad - Hacienda De rose S.A., y retorno	Recorrido Corto	\$0,28	\$0,47	\$0,43	\$1,17
Ruta 6	Mini Bus	6	YAA1422	Milagro - Progreso - Hacienda De rose S.A. y retorno	Recorrido Fuera de la Provincia	\$0,21	\$0,17	\$0,13	\$0,51
Ruta 7	Furgoneta	1	YAA1696	La Libertad - Progreso - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	\$0,17	\$0,22	\$0,11	\$0,50
Ruta 8	Bus	2	HAK0168	Colonche- Cruce de Palmar - El Azúcar - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	\$0,19	\$0,26	\$0,24	\$0,70
Ruta 9	Mini Bus	3	PUC0294	La Libertad - San Rafael - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	\$0,20	\$0,24	\$0,18	\$0,61
Ruta 10	Bus	4	IAG0901	Comuna Jambelí- Monteverde- Manantial de Guangala-San Marcos- Javita-Cruce de Palmar-Santa Elena- Zapotal-Buenos Aires-Olmedo y retorno	Recorrido Largo	\$0,23	\$0,24	\$0,21	\$0,68
Ruta 11	Bus	13	LAH0853	Salinas - Hacienda De rose S.A., y retorno	Recorrido Largo	\$0,22	\$0,28	\$0,25	\$0,75
Ruta 12	Bus	14	TAV0716	Atahualpa - entrada Chanduy - San Rafael - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	\$0,28	\$0,43	\$0,39	\$1,10
Ruta 13	Bus	17	PZG0088	Colonche- Cruce de Palmar - El Azúcar y retorno	Recorrido Largo	\$0,27	\$0,26	\$0,24	\$0,77

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

En la precedente tabla se muestra los costos incurridos en el día, el cual es el resultado de la multiplicación del **costo por km** por el kilómetro recorrido sea diario o mensual dependiendo lo que se quiera determinar.

**Tabla 15**

*Cuadro resumen de costo diario*

N° Ruta	Vehículo	Disco	N° placa	Recorrido	Tipo de Recorrido	MPD	MOD	CIS	Costo por día
Ruta 1	Bus	8	PAA5785	Palmar - Jambelí - Hotel Royal Decamerón y retorno	Recorrido Corto	\$13,89	\$32,84	\$30,49	\$77,22
Ruta 2	Furgoneta	9	GSI3571	Salinas - Santa Elena - Prosperidad - Atahualpa <u>"ida"</u>	Recorrido Corto	\$13,45	\$32,84	\$16,43	\$62,71
Ruta 3	Bus	10	PAA4149	Palmar - Hotel de Cameron y retorno	Recorrido Corto	\$13,90	\$32,84	\$30,14	\$76,87
Ruta 4	Furgoneta	11	YAA1307	La Libertad - El Azúcar - Sanlúcar y retorno	Recorrido Corto	\$20,77	\$32,84	\$16,48	\$70,08
Ruta 5	Bus	12	GBG0941	La Libertad - Hacienda De rose S.A., y retorno	Recorrido Corto	\$19,95	\$32,84	\$30,13	\$82,91
Ruta 6	Mini Bus	6	YAA1422	Milagro - Progreso - Hacienda De rose S.A. y retorno	Recorrido Fuera de la Provincia	\$41,24	\$32,84	\$24,61	\$98,68
Ruta 7	Furgoneta	1	YAA1696	La Libertad - Progreso - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	\$26,01	\$32,84	\$16,63	\$75,47
Ruta 8	Bus	2	HAK0168	Colonche- Cruce de Palmar - El Azúcar - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	\$23,94	\$32,84	\$30,06	\$86,84
Ruta 9	Mini Bus	3	PUC0294	La Libertad - San Rafael - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	\$28,25	\$32,84	\$24,52	\$85,60
Ruta 10	Bus	4	IAG0901	Comuna Jambelí- Monteverde- Manantial de Guangala-San Marcos- Javita-Cruce de Palmar-Santa Elena- Zapotal- Buenos Aires-Olmedo y retorno	Recorrido Largo	\$32,50	\$32,84	\$29,54	\$94,88
Ruta 11	Bus	13	LAH0853	Salinas - Hacienda De rose S.A., y retorno	Recorrido Largo	\$26,07	\$32,84	\$30,15	\$89,05
Ruta 12	Bus	14	TAV0716	Atahualpa - entrada Chanduy - San Rafael - Sanlúcar y retorno	Recorrido Largo	\$21,82	\$32,84	\$30,07	\$84,72
Ruta 13	Bus	17	PZG0088	Colonche- Cruce de Palmar - El Azúcar y retorno	Recorrido Largo	\$33,13	\$32,84	\$29,54	\$95,51

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

### 3.4.2.5. Hoja de Costos

A continuación, se presenta el formato de la hoja de costos, en el cual se detalla las características del vehículo Foton placa YAA1696 y el recorrido a realizar. Así mismo, constan los valores de materia prima directa, mano de obra directa y los costos indirectos del servicio calculados durante el proceso de costeo ejecutado anteriormente, y por último se detalla el costo unitario del servicio de transporte.

**Figura 3**

*Hoja de costos furgoneta placa YAA1696*

<b>Hoja de Costos</b>			
COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL			
<b><u>TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.</u></b>			
RUC: 2490007736001			
<b>Marca:</b>	<b>Foton</b>	<b>Recorrido:</b>	
<b>Vehículo:</b>	Furgoneta	La Libertad - Progreso -	
<b>Disco:</b>	01	Sanlúcar y retorno	
<b>Nº Placa:</b>	YAA1696		
<b>Fecha</b>	<b>MPD</b>	<b>MOD</b>	<b>CIS</b>
	\$ 26,01	\$ 32,84	\$ 16,63
<b>Totales</b>	<b>\$ 26,01</b>	<b>\$ 32,84</b>	<b>\$ 16,63</b>
<b>ELEMENTOS DEL COSTO</b>			
<b>RESUMEN</b>			
Materia prima directa			\$ 26,01
Mano de obra directa			\$ 32,84
<b>Costos Primos</b>			<b>\$ 58,84</b>
Costos indirectos del servicio			\$ 16,63
<b>Costo Unitario</b>			<b><u>\$ 75,47</u></b>

Elaborado por: Marlon Gracia Pacheco

La presente hoja de costos está ajustada a los requerimientos de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., de tal manera, que a través de su uso permita a la gerencia controlar y distribuir los elementos de los costos involucrados en la prestación del servicio de una manera más adecuada, dotando de eficiencia a los procesos desde el inicio hasta el fin de la jornada contribuyendo de esta forma a una buena toma de decisión.

**Nota:** Las demás hojas de costos correspondiente a las otras unidades vehiculares se encuentran reflejadas en el **(anexo 8: Presentación de la hoja de costo por unidad vehicular)**

#### **3.4.2.6. Determinación del precio de venta**

Los administradores de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., establecen el precio de venta con base a los precios establecidos por la competencia y el tipo de recorrido sin ningún método de costeo que le permita a la administración identificar el margen de ganancia y los costes reales del servicio prestado. Antes de empezar a determinar el precio es necesario describir los resultados encontrados.

En la precedente tabla 17 se muestra que el vehículo Mercedes Benz de placa TAVO0716 tiene una pérdida de \$ 49,72 dólares diarios con el precio de venta que mantiene actualmente por el servicio prestado, es decir, que dicho vehículo no cubre los costos incurridos en el día. Así mismo, el vehículo Kia de placa GSI3571, el cual tiene una pérdida de \$ 27,71 dólares diarios. Rubros que al mes está generando una pérdida de \$ 1548,69 dólares comprometiendo de esta manera los ingresos de la compañía y a su vez la rentabilidad de la misma en el mercado.

Por lo tanto, se hace necesario establecer un precio razonable, de modo que estos permitan cubrir los costos incurridos y a su vez obtener un margen de ganancia a la empresa por el servicio ofertado.

**Tabla 16**

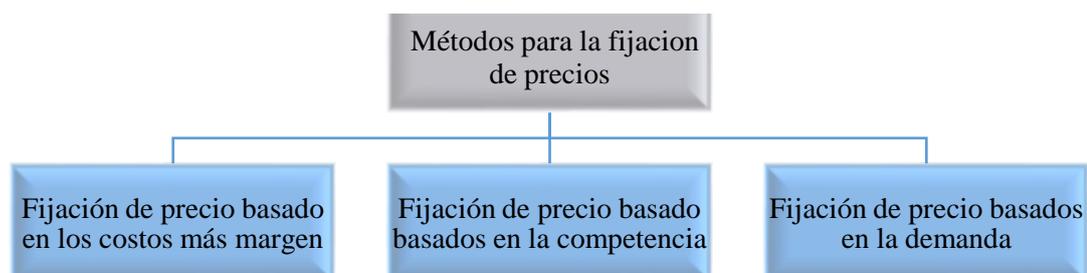
*Precios actuales del servicio de transporte institucional*

N° Ruta	Vehículo	N° placa	Tipo de Recorrido	Precios Actuales	Costo de Servicio	Diferencia
Ruta 1	Bus	PAA5785	Recorrido Corto	\$200,00	\$77,22	\$122,78
Ruta 2	Furgoneta	GS13571	Recorrido Corto	\$35,00	\$62,71	<b>-\$27,71</b>
Ruta 3	Bus	PAA4149	Recorrido Corto	\$200,00	\$76,87	\$123,13
Ruta 4	Furgoneta	YAA1307	Recorrido Corto	\$100,00	\$70,08	\$29,92
Ruta 5	Bus	GBG0941	Recorrido Corto	\$100,00	\$82,91	\$17,09
Ruta 6	Mini Bus	YAA1422	Recorrido Fuera de la Provincia	\$300,00	\$98,68	\$201,32
Ruta 7	Furgoneta	YAA1696	Recorrido Largo	\$100,00	\$75,47	\$24,53
Ruta 8	Bus	HAK0168	Recorrido Largo	\$100,00	\$86,84	\$13,16
Ruta 9	Mini Bus	PUC0294	Recorrido Largo	\$100,00	\$85,60	\$14,40
Ruta 10	Bus	IAG0901	Recorrido Largo	\$130,00	\$94,88	\$35,12
Ruta 11	Bus	LAH0853	Recorrido Largo	\$100,00	\$89,05	\$10,95
Ruta 12	Bus	TAV0716	Recorrido Largo	\$35,00	\$84,72	<b>-\$49,72</b>
Ruta 13	Bus	PZG0088	Recorrido Largo	\$100,00	\$95,51	\$4,49
<b>Totales</b>				<b>\$1.600,00</b>	<b>\$1.080,56</b>	<b>\$519,44</b>

Para efectos de la presente investigación se consideró los costos calculados anteriormente por cada unidad vehicular de la empresa. Existen 3 métodos diferentes para determinar el precio de ventas, tales como:

**Figura 4**

*Métodos de fijación de precios*



**Fuente:** Revista científica “La importancia de una buena estrategia de fijación de precios como herramienta de penetración de mercados”, de Córdova Segovia, Carlos y Moreno Moncayo, David.

### 3.4.2.7. Fijación de precio basado en el costo más margen

Este método es uno de los más utilizados por las empresas debido a su sencillez y fácil aplicación. El procedimiento para determinar el precio de venta con el método del margen consiste en calcular primero el costo unitario, valor obtenido en la ejecución del proceso anterior y que está reflejado en la hoja de costos. Para la presente investigación, se aplicó la siguiente fórmula.

$$\text{Precio de venta (P.V.)} = \text{Costo unitario} / (1 - \% \text{ margen de utilidad})$$

A continuación, se presentan los precios propuestos para cada unidad vehicular, asignando un porcentaje diferencial de manera que este permita estandarizar los precios de acuerdo al tipo de recorrido generado por cada vehículo.

**Tabla 17**

*Fijación del precio basado en el costo más margen*

N° Ruta	Vehículo	Placa	Tipo de recorrido	Precios actuales	Costo	1	%	Precio Propuesto
Ruta 6	Bus	PAA5785	Recorrido corto	\$ 200,00	\$ 77,22	1	0,20	\$ 96,52
Ruta 8	Bus	PAA4149	Recorrido corto	\$ 200,00	\$ 76,87	1	0,20	\$ 96,09
Ruta 10	Bus	GBG0941	Recorrido corto	\$ 100,00	\$ 82,91	1	0,14	\$ 96,41
Ruta 12	Bus	TAV0716	Recorrido largo	\$ 35,00	\$ 84,72	1	0,32	\$ 124,59
Ruta 2	Bus	HAK0168	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 86,84	1	0,31	\$ 125,86
Ruta 4	Bus	IAG0901	Recorrido largo	\$ 130,00	\$ 94,88	1	0,24	\$ 124,84
Ruta 11	Bus	LAH0853	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 89,05	1	0,29	\$ 125,43
Ruta 13	Bus	PZG0088	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 95,51	1	0,24	\$ 125,67
Ruta 7	Furgoneta	GSI3571	Recorrido corto	\$ 35,00	\$ 62,71	1	0,35	\$ 96,48
Ruta 9	Furgoneta	YAA1307	Recorrido corto	\$ 100,00	\$ 70,08	1	0,27	\$ 96,01
Ruta 1	Furgoneta	YAA1696	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 75,47	1	0,40	\$ 125,78
Ruta 5	Mini Bus	YAA1422	Fuera de la Provincia	\$ 300,00	\$ 98,68	1	0,65	\$ 281,96
Ruta 3	Mini Bus	PUC0294	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 85,60	1	0,32	\$ 125,88
<b>Totales</b>				<b>\$ 1.600,00</b>	<b>\$1.080,56</b>			<b>\$ 1.641,51</b>

**Nota:** Se estableció un porcentaje diferencial de acuerdo al tipo vehículo y de recorrido de manera que permita estandarizar los precios propuestos en beneficio de la compañía.

Con respecto a la fijación de precios mediante el método de costo más margen diferencial (tabla 17), se determinó que la compañía Transcomuna Peninsular S.A., con los márgenes aplicados, obtiene controlar sus costos de manera oportuna y a su vez obtener un beneficio económico a futuro.

#### **3.4.2.8. Fijación de precios basados en la competencia**

Algunas empresas de transporte equiparan sus precios a lo que la competencia percibe por sus servicios ofertados y prestan menos atención a sus costos, eso no quiere decir que los precios siempre serán iguales, porque toman como referencia el precio de la competencia como medida para incursionar en el mercado y a veces disminuyendo su valor como medidas para captar más clientes.

Actualmente la compañía Transcomuna Peninsular S.A., establece sus precios de acuerdo a la competencia y el tipo de recorrido sin considerar ciertos costos involucrados en la prestación del servicio. En la provincia de Santa Elena los mayores competidores son: Transelena S.A., y Transnugensa S.A., estas empresas también poseen una disminución en sus tarifas mediante el tipo de carrera.

Es importante resaltar que los precios establecidos por las compañías de transporte escolar e institucional se fijaron previo a un consenso entre los directivos de cada una de las compañías pertenecientes a la Unión Provincial de Transporte Escolar e Institucional de Santa Elena, UPROTEI-SE, pero eso no quiere decir que los precios establecidos por contrato sean iguales, más bien dichos precios son una base para la determinación del monto. A continuación, se detalla en la (tabla 18) los precios de venta establecidos por la competencia.

**Tabla 18***Fijación de precios basados en la competencia*

<b>Nombre Compañía</b>		Compañía De Transporte Escolar E Institucional Transcomuna Peninsular S.A.		Transporte Escolar E Institucional Trespelicsa S.A.	Compañía De Transporte Escolar E Institucional Transelena S.A.	Compañía De Transporte Escolar E Institucional Nueva Generación S.A. Transnugensa		<b>Precio promedio</b>
<b>Gerente General</b>		Dueñas Morillo Carlos Eduardo		Calvachi Ramos Rubén Alfredo	Arias Reyes Ernesto Javier		Piedra Gómez Alejandro Rodolfo	
<b>Ruc</b>		2490007736001		2490005032001	2490006144001		2490009100001	
<b>Tipo de Vehículo</b>	<b>Tipo de recorrido</b>	<b>Precios normales</b>	<b>Precios propuestos</b>	<b>Precio de venta</b>	<b>Precio de venta</b>	<b>Precio de venta</b>		
<b>Bus</b>	<b>Recorrido Corto</b>	\$ 35,00	\$ 96,52	\$ 90,00	\$ 110,00	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00
	<b>Recorrido Largo</b>	\$ 130,00	\$ 125,50	\$ 135,00	\$ 140,00	\$ 130,00	\$ 130,00	\$ 135,00
	<b>Fuera de la Provincia</b>	\$ 300,00	\$ 280,00	\$ 280,00	\$ 300,00	\$ 300,00	\$ 300,00	\$ 293,33
<b>Minibús</b>	<b>Recorrido Corto</b>	\$ 100,00	\$ 96,52	\$ 95,00	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 98,33
	<b>Recorrido Largo</b>	\$ 130,00	\$ 125,50	\$ 130,00	\$ 130,00	\$ 125,00	\$ 125,00	\$ 128,33
	<b>Fuera de la Provincia</b>	\$ 300,00	\$ 280,00	\$ 270,00	\$ 280,00	\$ 280,00	\$ 280,00	\$ 276,67
<b>Furgoneta</b>	<b>Recorrido Corto</b>	\$ 35,00	\$ 96,52	\$ 85,00	\$ 95,00	\$ 75,00	\$ 85,00	\$ 85,00
	<b>Recorrido Largo</b>	\$ 130,00	\$ 125,50	\$ 130,00	\$ 125,00	\$ 130,00	\$ 128,33	\$ 128,33
	<b>Fuera de la Provincia</b>	\$ 300,00	\$ 280,00	\$ 270,00	\$ 280,00	\$ 280,00	\$ 276,67	\$ 276,67
<b>Totales</b>		<b>\$ 1.460,00</b>	<b>\$ 1.506,06</b>	<b>\$ 1.485,00</b>	<b>\$1.560,00</b>	<b>\$1.520,00</b>	<b>\$1.521,67</b>	

**Nota:** Mediante este método se determinó que la compañía Transelena S.A., posee los precios de venta más altos, mientras que la compañía Transcomuna Peninsular S.A., posee los más bajos, en cuanto a la compañía Trespelicsa S.A. y Transnugensa S.A., están en un nivel medio, con los nuevos precios propuestos a la compañía objeto de estudio logrará posicionarse en el mercado debido a su estandarización en referencia a la competencia.

### 3.4.2.9. Fijación de precios basado en la demanda

Este método consiste en el valor que le dan los clientes al servicio que están adquiriendo. Ese valor percibido por el consumidor determinará el límite superior del precio del servicio. A este respecto, es importante que la compañía sea capaz de conseguir un cliente que identifique la importancia que ésta asigna en la prestación del servicio y los atributos que la conforman tales como: calidad, seguridad, responsabilidad y puntualidad.

Por tal razón, en la tabla 19, se resaltan los precios basados en la demanda de acuerdo a la percepción del cliente. Se detallan los precios percibidos con la finalidad de conseguir la aceptación y satisfacción del cliente.

**Tabla 19**

*Fijación de precio basado en la demanda*

Tipo de Vehículo	Tipo de recorrido	Precios por tipo de recorrido			
		Cliente 1	Cliente 2	Cliente 3	Precio promedio
Bus	Recorrido Corto	\$ 95,00	\$ 90,00	\$ 100,00	\$ 95,00
	Recorrido Largo	\$ 120,00	\$ 130,00	\$ 110,00	\$ 120,00
	Fuera de la Provincia	\$ 270,00	\$ 300,00	\$ 280,00	\$ 283,33
Minibús	Recorrido Corto	\$ 95,00	\$ 90,00	\$ 95,00	\$ 93,33
	Recorrido Largo	\$ 110,00	\$ 120,00	\$ 100,00	\$ 110,00
	Fuera de la Provincia	\$ 250,00	\$ 300,00	\$ 270,00	\$ 273,33
Furgoneta	Recorrido Corto	\$ 80,00	\$ 85,00	\$ 85,00	\$ 83,33
	Recorrido Largo	\$ 110,00	\$ 120,00	\$ 100,00	\$ 110,00
	Fuera de la Provincia	\$ 240,00	\$ 270,00	\$ 250,00	\$ 253,33
<b>Totales</b>		<b>\$ 1.370,00</b>	<b>\$ 1.505,00</b>	<b>\$ 1.390,00</b>	<b>\$ 1.421,67</b>

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

### 3.4.2.10. Comparación del precio actual y el propuesto

En la precedente tabla 20, se evidencia la diferencia decreciente que existe entre los precios actuales y los precios propuestos, el mismo que se debe a la distribución adecuada de los costos presentados anteriormente, permitiendo obtener valores reales de acuerdo a cada elemento del costo involucrado en la prestación del servicio de transporte por cada unidad vehicular de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., por lo tanto, la fijación de precios mediante costo marginal, permite obtener mayor ventaja en cuanto a la competencia debido a la consideración de los costos como elemento fundamental para establecer un precio de venta. A continuación, se presentan los respectivos valores por cada unidad vehicular.

**Tabla 20**

*Comparación de precios*

N° Ruta	Vehículo	Placa	Tipo de recorrido	Precios Actuales	Precio Propuesto	Diferencia
Ruta 6	Bus	PAA5785	Recorrido corto	\$ 200,00	\$ 96,52	\$ 103,48
Ruta 8	Bus	PAA4149	Recorrido corto	\$ 200,00	\$ 96,09	\$ 103,91
Ruta 10	Bus	GBG0941	Recorrido corto	\$ 100,00	\$ 96,41	\$ 3,59
Ruta 12	Bus	TAV0716	Recorrido largo	\$ 35,00	\$ 124,59	\$ -89,59
Ruta 2	Bus	HAK0168	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 125,86	\$ -25,86
Ruta 4	Bus	IAG0901	Recorrido largo	\$ 130,00	\$ 124,84	\$ 5,16
Ruta 11	Bus	LAH0853	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 125,43	\$ -25,43
Ruta 13	Bus	PZG0088	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 125,67	\$ -25,67
Ruta 7	Furgoneta	GSI3571	Recorrido corto	\$ 35,00	\$ 96,48	\$ -61,48
Ruta 9	Furgoneta	YAA1307	Recorrido corto	\$ 100,00	\$ 96,01	\$ 3,99
Ruta 1	Furgoneta	YAA1696	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 125,78	\$ -25,78
Ruta 5	Mini Bus	YAA1422	Fuera de la Provincia	\$ 300,00	\$ 281,96	\$ 18,04
Ruta 3	Mini Bus	PUC0294	Recorrido largo	\$ 100,00	\$ 125,88	\$ -25,88
<b>Totales</b>				<b>\$1.600,00</b>	<b>\$1.641,51</b>	<b>\$ -41,51</b>

**Nota:** En algunos recorridos, existe una disminución en el precio de venta, el mismo que será recuperado con otros recorridos contribuyendo de manera positiva sin comprometer los ingresos de la compañía.

**Tabla 21***Comparación de ingresos*

Vehículo	Tipo de recorrido	Antes		Propuesta	
		Precios normales	Método de costo más margen	Método por competencia	Método por demanda
		Ingresos mensuales	Ingresos mensuales	Ingresos mensuales	Ingresos mensuales
Bus	Recorrido corto	\$ 4.000,00	\$ 1.930,39	\$ 2.000,00	\$ 1.900,00
Bus	Recorrido corto	\$ 4.000,00	\$ 1.921,86	\$ 2.000,00	\$ 1.900,00
Bus	Recorrido corto	\$ 2.000,00	\$ 1.928,23	\$ 2.000,00	\$ 1.900,00
Bus	Recorrido largo	\$ 700,00	\$ 2.491,78	\$ 2.700,00	\$ 2.400,00
Bus	Recorrido largo	\$ 2.000,00	\$ 2.517,13	\$ 2.700,00	\$ 2.400,00
Bus	Recorrido largo	\$ 2.600,00	\$ 2.496,83	\$ 2.700,00	\$ 2.400,00
Bus	Recorrido largo	\$ 2.000,00	\$ 2.508,58	\$ 2.700,00	\$ 2.400,00
Bus	Recorrido largo	\$ 2.000,00	\$ 2.513,41	\$ 2.700,00	\$ 2.400,00
Furgoneta	Recorrido corto	\$ 700,00	\$ 1.929,67	\$ 1.700,00	\$ 1.666,67
Furgoneta	Recorrido corto	\$ 2.000,00	\$ 1.920,13	\$ 1.700,00	\$ 1.666,67
Furgoneta	Recorrido largo	\$ 2.000,00	\$ 2.515,58	\$ 2.200,00	\$ 2.200,00
Mini Bus	Fuera de la Provincia	\$ 6.000,00	\$ 5.639,11	\$ 5.533,33	\$ 5.466,67
Mini Bus	Recorrido largo	\$ 2.000,00	\$ 2.517,60	\$ 2.566,67	\$ 2.200,00
<b>Totales</b>		<b>\$ 32.000,00</b>	<b>\$ 32.830,29</b>	<b>\$ 33.200,00</b>	<b>\$ 30.900,00</b>

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

El efecto del precio propuesto es obtener un mayor ingreso para la compañía Transcomuna Peninsular S.A., con base a sus costos. Analizando los tres métodos se determinó que el precio propuesto mediante el costo más margen es el más idóneo para la compañía, porque a través de este la compañía obtendrá un mayor beneficio sin comprometer sus ingresos. Los precios basados en la competencia al ser un poco altos, tienden a que los clientes busquen otras empresas que ofrezcan el mismo servicio con precios más razonables. Por otra parte, los precios basados en la demanda al ser bajos tienden a que la empresa no cubra los costos incurridos por cada unidad vehicular en la prestación del servicio, comprometiendo de esta manera sus ingresos.

Para determinar la rentabilidad de las ventas se implementó el indicador de margen de utilidad bruta. Este indicador mide cuanto es lo que renta la compañía, es decir, las ventas después de deducir todos costos y gastos involucrados en la prestación del servicio, tales como: gastos de operación, publicitarios, administrativos entre otros. Mientras mayor sea el porcentaje, significa que la empresa maneja de manera efectiva sus costos y gastos. A continuación, se presenta la fórmula para determinar la rentabilidad de la empresa sobre las ventas.

$$\text{Margen de utilidad bruta} = \frac{(\text{Ventas} - \text{Costo})}{\text{Ventas}}$$

**Tabla 22**

*Rentabilidad sobre las ventas*

<i>Antes</i>	<b>Propuesta</b>		
	<i>Método costo más margen</i>	<i>Método por competencia</i>	<i>Método por demanda</i>
MUB = (Ventas - Costos) / Ventas			
MUB = (32000,00 - 21611,16) / 32000,00	MUB = (32830,29 - 21611,16) / 32830,29	MUB = (33200,00 - 21611,16) / 33200,00	MUB = (30900,00 - 21611,16) / 30900,00
\$ 0,32	\$ 0,34	\$ 0,35	\$ 0,30
32%	34%	35%	30%

**Nota:** Información recopilada del proceso de investigación realizado en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.

De acuerdo con la tabla 22, la empresa luego de cubrir los costos generales, tenía \$ 0,32 centavos de utilidad por cada dólar generado por el servicio de transporte. Con el precio propuesto y con los márgenes razonables por estrato aplicados en la propuesta, la compañía podrá cubrir sus costes y tener \$ 0,34 centavos de utilidad por cada dólar captado. Comprobando de esta manera que a través del diseño del modelo de distribución de costos por km recorrido se fijó adecuadamente el precio de venta dando el sustento adecuado a la idea a defender.

## CONCLUSIONES

De acuerdo al estudio realizado se establecen las siguientes conclusiones:

- La compañía Transcomuna Peninsular S.A., no identifica los elementos del costo, debido a que no aplica ningún modelo y solo dispone de un archivador con las facturas de gastos efectuados, lo que dificulta conocer de manera detallada los valores de cada elemento involucrado en la prestación del servicio de transporte escolar e institucional.
- Debido a que no existe una adecuada distribución de los costos, el precio que cobra la compañía Transcomuna Peninsular S.A., por el servicio que brinda en las rutas: (Salinas - Santa Elena - Prosperidad - Atahualpa "ida") y (Atahualpa - entrada Chanduy - San Rafael – Sanlúcar y retorno) no cubre el total de los importes incurridos en la prestación del servicio, generando así una pérdida para la compañía de \$ 1 548,69 dólares al mes.
- Los precios establecidos por la gerencia de la compañía son fijados con base a los precios que maneja la competencia y el tipo de recorrido establecido, los mismos que se encuentran fijados sin ningún nivel técnico de costeo que permita identificar otros valores que no han sido tomados en cuenta y que están implícitos en la prestación del servicio de transporte escolar e institucional.

## **RECOMENDACIONES**

Luego de establecer las respectivas conclusiones a la investigación desarrollada, se efectúan las siguientes recomendaciones:

- Hacer uso de un formato de costos y gastos que contenga los valores involucrados en la prestación del servicio tales como: consumo de combustible, costos de mantenimiento y reparación entre otros, que permita identificar y controlar de manera efectiva la utilización de los recursos y evitar de esta manera desviaciones de los valores incurridos en cada elemento y unidad vehicular.
- Emplear el modelo de distribución de costos de servicios propuesto, para que, a través de este la compañía tome en cuenta los valores de materia prima, mano de obra y los costos indirectos del servicio, con el fin de ajustar dichos rubros a la realidad económica de la compañía y el servicio prestado. Y a su vez determinar qué tan eficiente se están asignando los costos, el cual es un factor clave para la fijación del precio de venta y toma de decisiones.
- Para la fijación del precio de venta, es importante que la compañía Transcomuna Peninsular S.A., establezca sus montos de acuerdo al costo con un margen estratificado, de tal manera que permita maximizar sus utilidades e incrementar su rentabilidad, evitando pérdidas por la asignación de importes de manera inadecuada.

## BIBLIOGRAFÍA

- Morillo Moreno, M., & Morillo Moreno, M. (2017). Determinación de precios en el marco de la Ley Orgánica de precios justos en Venezuela. *Economía, XLII*, 141-174. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1956/195654622006.pdf>
- Agencia Nacional de Tránsito. (31 de Diciembre de 2014). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. *Ultima modificación: 31-dic.-2014*. Registro Oficial Suplemento 398. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Agencia Nacional de Transito. (2014). Resolución No. 111-DIR-2014-ANT: Cuadro de vida útil para vehículos de transporte terrestre público y comercial. Resolución No. 111-DIR-2014-ANT.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). Resolución No. 112-DIR-2014-ANT: Reglamento para el Servicio de Transporte Comercial Escolar e Institucional.
- Agencia Nacional de Tránsito. (14 de Noviembre de 2016). Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 731, el 25 de junio de 2012, Última modificación 14 de nov de 2016. Obtenido de <http://diccionario.administracionpublica.gob.ec/adjuntos/rlotttsv.pdf>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2017). Reglamento de Procedimientos y Requisitos para la Emisión de Títulos Habilitantes.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2018). Resolución No. ANT-NACDSGRD118-0000041: Instructivo que determina el procedimiento para la utilización obligatoria del dispositivo "Disco Pare" en el transporte terrestre comercial escolar e institucional. Quito, Ecuador.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2019). Resolución N° 025-ANT-DIR-2019: Reglamento de revisión técnica vehicular. Quito.
- Álvarez Valencia, C., & Grajales Medina, J. (2015). *Diseño de una estructura de costos de servicios del transporte para el Cálculo del precio óptimo en base al WACC aplicado en la Empresa Icoltrans S.A*. Medellín: Universidad de Medellín.

- Azadian, F., & Murat, A. (2017). Service Location Grouping and Pricing in Transportation: Application in Air Cargo. *European Journal of Operational Research*, 267, 933-943. doi:<https://doi.org/10.1016/j.ejor.2017.12.031>
- Banco Mundial. (07 de Febrero de 2013). *Banco Mundial BIRF-AIF*. Obtenido de ¿Por qué el transporte de mercancías es tan caro en centroamérica?: <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/02/07/costos-del-transporte-en-centroamerica>
- Bernal Torres, C. (2010). *Metodología de la investigación administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (Tercera Edición ed.). Colombia: Pearson Educación.
- Camisón Haba, S., & Clemente, J. (2019). A global model for the estimation of transport costs. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 27. doi:<https://doi.org/10.1080/1331677X.2019.1584044>
- Cárdenas y Nápoles, R. A. (2016). *Costos II La gestión gerencial* (Primera edición ed.). México, A.C.: Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Castillo Gallo, C., & Reyes Tomalá, B. (2015). *Guía Metodológica de Proyectos de Investigación Social*. Santa Elena: Universidad Estatal Península de Santa Elena.
- Chen, Y., & Wang, H. (Enero de 2018). Pricing for a Last-Mile Transportation System. *Transportation Research Part B*, 107, 57-69. doi:<https://doi.org/10.1016/j.trb.2017.11.008>
- Choquesaca Pacheco, E., & Lara Sánchez, J. (2017). *Costos de Servicios de Transporte de Carga y Fijación de los Fletes de la empresa de Transportes de carga Leiva H.E.I.R.L.* Cusco: Universidad Andina del Cusco.
- Consejo Nacional de Planificación. (22 de Septiembre de 2017). Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. *Toda una Vida*. Quito, Ecuador: Sistema de Información de Tendencias Educativas en America Latina.
- Constitución de la República del Ecuador. (20 de Octubre de 2008). Ecuador.
- Córdova Segovia, C., & Moreno Moncayo, D. (2017). La importancia de una buena estrategia de fijación de precios como herramienta de penetración de mercados. *Tendencias(XVII)*, 58-68. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/tend/v18n2/v18n2a04.pdf>
- Eras Agila, R., Burgos Burgos, J., & Lalangui Balcázar, M. (2016). *Contabilidad de costos*. Machala: Universidad Técnica de Machala.

- Ferrell, O., & Hartline, M. (2012). *Estrategia de Marketing* (Cuarta ed.). México: Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.,.
- Fischer, L., & Espejo, J. (2011). *Mercadotecnia* (Tercera ed.). México: Mc Graw Hill Interamericana editores, S.A.
- Gallardo Echenique, E. (2017). *Metodología de la Investigación: Manual Autoformativo Interactivo*. Huancayo: Universidad Continental.
- Gallardo Echenique, E. (2017). *Metodología de la Investigación: Manual Autoformativo Interactivo*. Huancayo: Universidad Continental.
- Garrido, Y., Merino, L., & Colcha, R. (2018). *Casos prácticos resueltos de contabilidad de costos por órdenes de producción con aplicación de NIIF*. Riobamba: La Caracola Editores.
- Guerrero Garzón, P., Hernández Losada, D., & Díaz Monroy, L. (2012). Metodología para la fijación de precios mediante la utilización de la elasticidad precio-demandaI. caso tipo: Repuestos del Sector Automotor. *Apuntes de CENES*, 9-36. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4795/479548635002.pdf>
- Halkin, A., Skrypin, V., Kush, E., Vakulenko, K., & Dolia, V. (2017). Invest Approach to the Transportation Services Cost Formation. *Procedia Engineering; 16th Conference on Reliability and Statistics in Transportation and Communication*, 435-442. doi:<https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.01.086>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta ed.). México D.F.: Interamericana editores, S.A.
- Horngren, C. T. (2012). *Contabilidad de costos. Un enfoque gerencial* (Decimocuarta edición ed.). México: PEARSON EDUCACIÓN.
- Hurel Franco, G., & Palacios Morales, J. (2017). Los Costos Variables y su Incidencia en el Margen de Contribución. *Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador*, 7. Obtenido de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/costos-ecuador.htm>
- Jácome Jácome, L. (2015). *Los Costos de Producción y la Fijación de los Precios de Venta en la Empresa IMPACTEX*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. Obtenido de <http://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/17005/1/T2923i.pdf>

- Jiménez Lemus, W. (2010). *Contabilidad de costos*. Bogotá, Colombia: Fundación para la educación superior San Mateo.
- Lazo Palacios, M. (2013). *Contabilidad de los costos I*. Lima: Imprenta Unión de la Universidad Peruana .
- López Alcántara, M., & Gómez Agundiz, X. (2018). *Gestión de costos y precios*. México: Grupo Editorial Patria.
- Magallón Vázquez, R. (2015). *Costos de comercialización*. México: Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Monferrer Tirado, D. (2013). *Fundamentos de marketing* (Primera ed.). Sapientia: Publicacions de la Universitat Jaume I. doi: DOI: <http://dx.doi.org/10.6035/Sapientia74>
- Montenegro Herrera, K. (2015). *Costos del Servicio de Transporte de Mercadería por Km de recorrido para la empresa AGENCOMEX S.A.* Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Morales Navarrete, D., & Ulloa Torres, A. (2019). Costos y Gastos de la Empresa de Servicios de Transporte Transullomor S.A. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 1-11. Obtenido de <https://www.eumed.net/rev/oel/2019/04/costos-gastos-transullomorsa.html>
- Navarro Asencio, E., Jiménez García, E., Rappoport Redondo, S., & Thoilliez Ruano, B. (2017). *Fundamentos de la Investigación y la Innovación Educativa* . Logroño (La Rioja): Universidad Internacional de La Rioja, S. A.
- Ordoñez Muñoz, M., & Puma Pasato, R. (2015). *Evaluación del Impacto de los Impuestos que rigen la Actividad de Transporte Pesado por Carretera en la Ciudad de Cuenca, Análisis 2014. Caso Práctico*. Cuenca: Universidad de Cuenca. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/21515/1/TESIS.pdf>
- Passos Simancas, E. (2015). *Metología para la presentacio de trabajos de investigación: "Una manera práctica de aprender a investigar, investigando"*. Bolívar: Institución Tecnológica Colegio Mayor de Bolívar.
- Polo García, B. (2017). *Contabilidad de costos en la alta gerencia*. Bogotá, D.C.: Grupo Editorial Nueva Legislación SAS.
- Reino Vivanco, A., & Torres Valdez, K. (2012). *Modelo para la fijación de precios en la industria del comercio de electrodomesticos aplicado a MARCIMEX*. Cuenca: Universidad Politecnica Salesina. Obtenido de

<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/3313/1/UPS-CT002541.pdf>

- Rivero Zanatta, J. (2015). *Costos y presupuestos: reto de todos los días*. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).
- Sangri Coral, A. (2014). *Introducción a la mercadotecnia*. México: Grupo editorial patria, S.A. de C.V.
- Segovia Pacheco, J., & Baca Pareja, H. (2017). *Los Costos de Servicios y los Aspectos Legales y Tarifarios de la Empresa de Transporte de Pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba*. Cusco: Universidad Andina del Cusco.
- Sepúlveda Atehortúa, L. (2019). *Manual para la asignatura de costos: empresas de producción y servicios* (Primera edición ed.). Medellín: Corporación Universitaria Remington.
- Vallejos Orbe, H., & Chilibingua Jaramillo, M. (2017). *Costos modalidad órdenes de producción*. Ibarra: Universidad Técnica del Norte.
- Vivas Pacheco, H. (2014). Fijación Óptima de Precios de Transporte Urbano: Transporte Público y Privado. *Revista de Economía y Administración*, 133-147.
- Zans Arimana, W. (2018). *Contabilidad de Costos I*. Lima: Editorial San Marcos E. I. R. L.

## ANEXOS

### Anexo 1: Matriz de consistencia

TEMA	PROBLEMA	OBJETIVOS	IDEA A DEFENDER	VARIABLES	INDICADORES
<b>COSTOS POR SERVICIO Y FIJACIÓN DE PRECIOS EN LA COMPAÑÍA TRANSCOMUNA PENÍNSULAR S.A., CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2018</b>	<p>¿Cómo los costos por servicios aportan a la fijación de precios de transportación de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A., año 2018?</p> <p>¿Cuáles son los elementos del costo que intervienen en el servicio de transporte?</p> <p>¿Cómo se encuentran distribuidos los costos por servicios de transporte de la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?</p> <p>¿Cómo establecen el precio de venta del servicio de transporte en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?</p>	<p>Establecer los costos de servicio mediante la aplicación de técnicas contables para la fijación del correcto precio de venta de transporte de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A., año 2018.</p> <p><b>Tareas Científicas:</b></p> <p>Identificación de los elementos del costo que intervienen en el servicio de transporte de la compañía Transcomuna Peninsular S.A.</p> <p>Distribución de los costos ligados a la prestación del servicio de transportación de la compañía Transcomuna Peninsular S.A.</p> <p>Fijación del precio de venta en la compañía de la Transcomuna Peninsular S.A., mediante un modelo de distribución de costos por km recorrido.</p>	<p>A través del diseño de un modelo de distribución de costos por servicios se fijará adecuadamente el precio de venta del servicio de transporte de la compañía Transcomuna Peninsular S.A., Cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena, año 2018.</p>	<p><b>INDEPENDIENTE</b></p> <p>Costos por servicios</p>	<p>Reconocimiento de los Costos</p> <p>Mano de obra</p> <p>Costos indirectos</p> <p>Costos Fijos</p> <p>Costos Variables</p>
					<p><b>DEPENDIENTE</b></p> <p>Fijación de Precios</p>

## Anexo 2: Modelo de entrevista dirigida al gerente



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



### Entrevista

Entrevista dirigida al gerente de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A.

**Objetivo:** Obtener información sobre los costos de servicios de transporte escolar e institucional para la determinación del precio de venta.

#### Preguntas:

1. ¿Cuáles son los servicios oferta la compañía y cuál es el más distintivo?
2. ¿Se lleva un control de los costos y gastos que incurren en la prestación del servicio de transporte?
3. ¿Cómo establece el precio de venta del servicio de transporte la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?
4. ¿Con cuántos empleados cuenta la empresa para desarrollar sus actividades y el sueldo de cada uno?
5. ¿Cuántas unidades de transporte posee la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?
6. ¿Considera que las unidades de transporte que posee la compañía satisfacen la demanda del cliente?
7. ¿Qué políticas existen para valorar los precios del servicio?
8. ¿En que influye la competencia para la asignación de precios en los servicios de transporte?
9. ¿Considera usted que el margen de ganancia que se obtiene con los precios actuales es el apropiado?

### Anexo 3: Modelo de entrevista dirigida al contador



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



#### Entrevista

Entrevista dirigida al contador de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A.

**Objetivo:** Obtener información sobre los costos de servicios de transporte escolar e institucional para la determinación del precio de venta.

#### Preguntas:

1. ¿Qué métodos de costeo utiliza la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?
1. ¿Qué elementos de costos se consideran para la prestación del servicio de Transporte?
2. ¿Cómo distribuye los elementos del costo de servicio de transporte en la compañía Transcomuna Peninsular S.A.?
3. ¿Considera usted que la compañía Transcomuna Peninsular S.A. posee un stock de unidades convenientes para la prestación del servicio de transporte?
4. ¿Considera importante la aplicación de un sistema de costos por servicios que le permita identificar y distribuir dichos costos como base para la determinación del correcto precio de venta?

## Anexo 4 Ficha de observación



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



FICHA DE OBSERVACIÓN				
<b>Objetivo:</b> Identificar la situación de la empresa relacionado con los costos de servicio y fijación de precios.				
<b>Fecha:</b> _____		<b>Hora:</b> _____		
<b>Observador:</b> _____				
<b>Lugar:</b> _____				
Nº	Detalle	SI	No	Observación
Costo de Servicios				
1	¿La compañía cuenta con un sistema de costos?			
2	¿Cuenta con un responsable para el registro de los costos y gastos involucrados en el servicio?			
3	¿Posee un control de los costos y gastos incurridos en la prestación del servicio?			
4	¿Se conoce la cantidad de combustible consumido por viaje?			
5	¿Existe una identificación de los elementos de los costos involucrados en el servicio de transporte?			
6	¿Existe un control para los conductores y cuantas horas trabaja?			
7	¿Se realiza mantenimiento a las unidades vehiculares?			
8	¿Los estados financieros reflejan información respecto a los costos generados por la compañía?			
Fijación de Precios				
1	¿Cuenta con alguna política de fijación de precios?			
2	¿En la fijación del precio de venta se identifican los principales competidores del entorno?			
3	¿Los precios de venta actuales permiten cubrir todos los costos y gastos que genera la compañía?			
4	¿Existe un valor agregado que marque la diferencia entre la competencia?			
5	¿Cuenta con estrategias de marketing para consolidar la posición de la compañía en el mercado?			

## Anexo 5 Modelo de liquidación de servicios y Resumen de pago a chofer

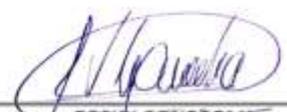


**TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.**  
RUC: 2490007736001  
**LIQUIDACIÓN DE SERVICIOS**

NOMBRE SOCIO: VICTOR DUEÑAS MORILLO      FECHA: DEL 4 AL 8 DE NOVIEMBRE 2019  
 CEDULA O RUC:      DEL 11 AL 15 DE NOVIEMBRE DE 2019  
 CTA.AH. 3716572600      BCO. PICHINCHA      26,27,28 NOVIEMBRE 2019  
 DISCO NO.- 02      MERCEDES BENZ

---

DETALLE						
INGRESOS			EGRESOS			
	# DIAS	VALOR	TOTAL			
DIAS TRABAJADOS:	10	100	\$ 1.000,00			
DIAS TRABAJADOS:	50	3	\$ 150,00	CUOTA ADM DIC	DISCO 13	\$ 110,00
RETENCION FUENTE QUILZIOLI 1%			\$ 11,50	CUOTA ADM DIC	DISCO 02	\$ 110,00
				PAGO DE CHOFER		\$ 32,84
				CUOTA DE LLANTAS 1 DE 5		\$ 232,66
<b>TOTAL INGRESOS</b>			<b>\$ 1.138,50</b>	<b>TOTAL DESCUENTOS</b>		<b>\$ 485,50</b>
<b>NETO A RECIBIR</b>			<b>\$ 653,00</b>			

  
 RECIBI CONFORME  
 C.I.

N°	Nombre Conductor	N° Cedula	Tipo Licencia	Sueldo mensual	Dias trabajados	Pago a chofer por día
1	Bernardino Alejandro Adolfo	0906510615	"C"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
2	Barzola Zambrano Jordán	1001595808	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
3	Dueñas Morillo Carlos	1001595808	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
4	González Gonzabay Santo	0915535595	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
5	Ramírez Mateo Leandro	1001595808	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
6	Morejón García Freddy	1200633657	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
7	Perero Panchana Hugo	0907754394	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
8	García Bayas Manuel	0907754394	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
9	Caiche Esteban	0906110168	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
10	Ramírez Sánchez Wilmer	1002427498	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
11	Dueñas Morillo Víctor	1001595808	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
12	Rosales Abad Carlos	0912907656	"C"	\$ 656,70	20	\$ 32,84
15	Yagual Orrala Julio	1001595808	"E"	\$ 656,70	20	\$ 32,84

## Anexo 6 Distribución de los costos indirectos

Costos Indirectos de Servicio	Furgoneta		Bus		Mini Bus		Bus		Mini Bus		Bus		Furgoneta	
	YAA1696		HAK0168		PUC0294		IAG0901		YAA1422		PAA5785		GSI3571	
	Costo Mensual	Costo Anual												
Neumáticos	\$ 43,33	\$ 520,00	\$ 190,00	\$ 2.280,00	\$ 100,00	\$ 1.200,00	\$ 190,00	\$ 2.280,00	\$ 100,00	\$ 1.200,00	\$ 190,00	\$ 2.280,00	\$ 43,33	\$ 520,00
Filtros y Lubricantes	\$ 57,82	\$ 627,23	\$ 133,97	\$ 1.474,53	\$ 142,34	\$ 1.574,97	\$ 123,15	\$ 1.344,63	\$ 142,34	\$ 1.574,97	\$ 133,97	\$ 1.474,53	\$ 57,82	\$ 627,23
Mantenimiento y reparaciones	\$ 25,00	\$ 300,00	\$ 50,00	\$ 600,00	\$ 33,33	\$ 400,00	\$ 50,00	\$ 600,00	\$ 33,33	\$ 400,00	\$ 50,00	\$ 600,00	\$ 25,00	\$ 300,00
Limpieza y lavado vehicular	\$ 20,00	\$ 240,00	\$ 40,00	\$ 480,00	\$ 30,00	\$ 360,00	\$ 40,00	\$ 480,00	\$ 30,00	\$ 360,00	\$ 40,00	\$ 480,00	\$ 20,00	\$ 240,00
Cuota de Socios	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00
Matricula vehicular	\$ 13,02	\$ 156,24	\$ 12,70	\$ 152,37	\$ 10,93	\$ 131,11	\$ 13,13	\$ 157,55	\$ 12,70	\$ 152,41	\$ 21,16	\$ 253,92	\$ 9,17	\$ 110,04
Seguro vehicular	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00
Revisión técnica	\$ 0,83	\$ 10,00	\$ 2,08	\$ 25,00	\$ 1,25	\$ 15,00	\$ 2,08	\$ 25,00	\$ 1,25	\$ 15,00	\$ 2,08	\$ 25,00	\$ 0,83	\$ 10,00
<b>Totales</b>	<b>\$ 332,50</b>	<b>\$ 3.923,47</b>	<b>\$ 601,25</b>	<b>\$ 7.081,90</b>	<b>\$ 490,35</b>	<b>\$ 5.751,08</b>	<b>\$ 590,86</b>	<b>\$ 6.957,18</b>	<b>\$ 492,13</b>	<b>\$ 5.772,38</b>	<b>\$ 609,72</b>	<b>\$ 7.183,45</b>	<b>\$ 328,65</b>	<b>\$ 3.877,27</b>

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Marlon Gracia Pacheco.

Costos Indirectos de Servicio	Bus		Furgoneta		Bus		Bus		Bus		Bus	
	PAA4149		YAA1307		GBG0941		LAH0853		TAV0716		PZG0088	
	Costo Mensual	Costo Anual										
Neumáticos	\$ 190,00	\$ 2.280,00	\$ 43,33	\$ 520,00	\$ 190,00	\$ 2.280,00	\$ 190,00	\$ 2.280,00	\$ 190,00	\$ 2.280,00	\$ 190,00	\$ 2.280,00
Filtros y Lubricantes	\$ 133,97	\$ 1.474,53	\$ 57,82	\$ 627,23	\$ 133,97	\$ 1.474,53	\$ 133,97	\$ 1.474,53	\$ 123,15	\$ 1.344,63	\$ 123,15	\$ 1.344,63
Mantenimiento y reparaciones	\$ 50,00	\$ 600,00	\$ 25,00	\$ 300,00	\$ 50,00	\$ 600,00	\$ 50,00	\$ 600,00	\$ 50,00	\$ 600,00	\$ 50,00	\$ 600,00
Limpieza y lavado vehicular	\$ 40,00	\$ 480,00	\$ 20,00	\$ 240,00	\$ 40,00	\$ 480,00	\$ 40,00	\$ 480,00	\$ 40,00	\$ 480,00	\$ 40,00	\$ 480,00
Cuota de Socios	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 1.320,00
Matricula vehicular	\$ 14,33	\$ 171,97	\$ 10,20	\$ 122,41	\$ 13,99	\$ 167,89	\$ 14,36	\$ 172,37	\$ 23,63	\$ 283,56	\$ 13,13	\$ 157,55
Seguro vehicular	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00	\$ 62,50	\$ 750,00
Revisión técnica	\$ 2,08	\$ 25,00	\$ 0,83	\$ 10,00	\$ 2,08	\$ 25,00	\$ 2,08	\$ 25,00	\$ 2,08	\$ 25,00	\$ 2,08	\$ 25,00
<b>Totales</b>	<b>\$ 602,89</b>	<b>\$ 7.101,50</b>	<b>\$ 329,68</b>	<b>\$ 3.889,64</b>	<b>\$ 602,55</b>	<b>\$ 7.097,42</b>	<b>\$ 602,92</b>	<b>\$ 7.101,90</b>	<b>\$ 601,36</b>	<b>\$ 7.083,19</b>	<b>\$ 590,86</b>	<b>\$ 6.957,18</b>

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Marlon Gracia Pacheco.

## Anexo 7 Detalle del pago de matrícula vehicular

Importe de matrícula Vehicular													
Disco	Vehículo	Impuesto a la Propiedad de vehículos motorizados de transporte terrestre				Impuesto ambiental a la contaminación vehicular			Impuesto al rodaje	Tasas ANT	Tasa Seguro SPPAT	Totales	
		Impuesto	(-) Exoneración por chofer profesional 100%	(-) Exoneración por Servicio Público 80%	Rebaja Especial (2)	Impuesto	(-) Exoneración Ambiental por Chofer Profesional y Transporte Público	Diferencia					
01	YAA1696	\$ 979,40	\$ 734,55	\$ 195,88	\$ 48,97	\$ 143,00	\$ 143,00	\$ -	\$ 30,00	\$ 36,00	\$ 41,27	\$ 156,24	
02	HAK0168	\$ 32,64	\$ 32,64	\$ -	\$ -	\$ 1.052,80	\$ 1.052,80	\$ -	\$ -	\$ 41,00	\$ 111,37	\$ 152,37	
03	PUC0294	\$ 18,10	\$ -	\$ 14,40	\$ 3,70	\$ 330,00	\$ 330,00	\$ -	\$ 5,00	\$ 41,00	\$ 81,41	\$ 131,11	
04	IAG0901	\$ 25,92	\$ -	\$ 20,74	\$ 5,18	\$ 918,40	\$ 918,40	\$ -	\$ -	\$ 41,00	\$ 111,37	\$ 157,55	
06	YAA1422	\$ 857,60	\$ 857,60	\$ -	\$ -	\$ 1.050,00	\$ 1.050,00	\$ -	\$ 30,00	\$ 41,00	\$ 81,41	\$ 152,41	
08	GSE7576	\$ 33,99	\$ -	\$ 27,19	\$ 6,80	\$ 303,28	\$ 303,28	\$ -	\$ 10,00	\$ 41,00	\$ 81,41	\$ 139,21	
10	PAA5785	\$ 345,23	\$ -	\$ 276,18	\$ 69,05	\$ 1.032,31	\$ 1.032,31	\$ -	\$ 32,50	\$ 41,00	\$ 111,37	\$ 253,92	
12	GSI3571	\$ 15,00	\$ 15,00	\$ -	\$ -	\$ 173,25	\$ 173,25	\$ -	\$ 5,00	\$ 41,00	\$ 64,04	\$ 110,04	
14	PAA4149	\$ 48,00	\$ -	\$ 38,40	\$ 9,60	\$ 808,50	\$ 808,50	\$ -	\$ 10,00	\$ 41,00	\$ 111,37	\$ 171,97	
11	YAA1307	\$ 200,00	\$ 200,00	\$ -	\$ -	\$ 89,82	\$ 89,82	\$ -	\$ -	\$ 41,00	\$ 81,41	\$ 122,41	
12	GBG0941	\$ 27,60	\$ 22,08	\$ -	\$ 5,52	\$ 858,17	\$ 858,17	\$ -	\$ 10,00	\$ 41,00	\$ 111,37	\$ 167,89	
13	LAH0853	\$ 164,00	\$ 164,00	\$ -	\$ -	\$ 1.636,25	\$ 1.636,25	\$ -	\$ 20,00	\$ 41,00	\$ 111,37	\$ 172,37	
14	TAV0716	\$ 20,02	\$ 14,91	\$ 2,65	\$ 2,46	\$ 703,16	\$ 641,25	\$ 61,91	\$ -	\$ 41,00	\$ 178,19	\$ 283,56	
15	EAH0557	\$ 35,33	\$ -	\$ 28,11	\$ 7,22	\$ 2.205,60	\$ 2.205,60	\$ -	\$ -	\$ 41,00	\$ 111,37	\$ 159,59	
16	GBN0152	\$ 57,50	\$ -	\$ 46,00	\$ 11,50	\$ 952,88	\$ 952,88	\$ -	\$ 15,00	\$ 41,00	\$ 111,37	\$ 178,87	
17	PZG0088	\$ 25,92	\$ -	\$ 20,74	\$ 5,18	\$ 918,40	\$ 918,40	\$ -	\$ -	\$ 41,00	\$ 111,37	\$ 157,55	

Fuente: Servicio de Rentas Internas – Matriculación vehicular.

Elaborado por: Marlon Gracia Pacheco.



## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL  
**TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.**  
 RUC: 2490007736001

**Marca:** Hino **Recorrido:**  
**Vehículo:** Bus Comuna Jambelí- Monteverde-  
**Disco:** Manantial de Guangala-San  
 Marcos- Javita-Cruce de  
 04 Palmar-Santa Elena- Zapotal-  
 Buenos Aires-Olmedo y retorno  
**N° Placa:** IAG0901

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$32,50	\$32,84	\$29,54
<b>Totales</b>	<b>\$32,50</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$29,54</b>

### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$32,50
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$65,34</b>
Costos indirectos del servicio	\$29,54
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$94,88</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.  
**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL  
**TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.**  
 RUC: 2490007736001

**Marca:** Yutong **Recorrido:**  
**Vehículo:** Mini Bus Milagro - Progreso -  
**Disco:** 06 Hacienda De rose S.A. y  
 retorno  
**N° Placa:** YAA1422

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$41,24	\$32,84	\$24,61
<b>Totales</b>	<b>\$41,24</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$24,61</b>

### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$41,24
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$74,08</b>
Costos indirectos del servicio	\$24,61
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$98,68</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.  
**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL

### TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.

RUC: 2490007736001

**Marca:** Kia **Recorrido:**  
**Vehículo:** Bus Palmar - Jambelí - Hotel  
**Disco:** 08 Royal Decamerón y retorno  
**N° Placa:** PAA5785

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$13,89	\$32,84	\$30,49
<b>Totales</b>	<b>\$13,89</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$30,49</b>

#### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$13,89
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$46,73</b>
Costos indirectos del servicio	\$30,49
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$77,22</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL

### TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.

RUC: 2490007736001

**Marca:** Kia **Recorrido:**  
**Vehículo:** Furgoneta Salinas - Santa Elena -  
**Disco:** 09 Prosperidad - Atahualpa  
 "ida"  
**N° Placa:** GSI3571

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$13,45	\$32,84	\$16,43
<b>Totales</b>	<b>\$13,45</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$16,43</b>

#### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$13,45
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$46,28</b>
Costos indirectos del servicio	\$16,43
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$62,71</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL  
**TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.**  
 RUC: 2490007736001

**Marca:** Joylong **Recorrido:**  
**Vehículo:** Bus Palmar - Hotel de Cameron  
**Disco:** 10 y retorno  
**N° Placa:** PAA4149

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$13,90	\$32,84	\$30,14
<b>Totales</b>	<b>\$13,90</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$30,14</b>

### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$13,90
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$46,73</b>
Costos indirectos del servicio	\$30,14
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$76,87</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.  
**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL  
**TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.**  
 RUC: 2490007736001

**Marca:** Hino **Recorrido:**  
**Vehículo:** Furgoneta La Libertad - El Azúcar -  
**Disco:** 11 Sanlúcar y retorno  
**N° Placa:** YAA1307

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$20,77	\$32,84	\$16,48
<b>Totales</b>	<b>\$20,77</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$16,48</b>

### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$20,77
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$53,60</b>
Costos indirectos del servicio	\$16,48
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$70,08</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.  
**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL

### TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.

RUC: 2490007736001

**Marca:** Mercedes Benz                      **Recorrido:**  
**Vehículo:** Bus                                      La Libertad - Hacienda De  
**Disco:** 12    rose S.A., y retorno  
**N° Placa:** GBG0941

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$19,95	\$32,84	\$30,13
<b>Totales</b>	<b>\$19,95</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$30,13</b>

#### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$19,95
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$52,79</b>
Costos indirectos del servicio	\$30,13
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$82,91</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL

### TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.

RUC: 2490007736001

**Marca:** Mercedes Benz                      **Recorrido:**  
**Vehículo:** Bus                                      Salinas - Hacienda De rose  
**Disco:** 13    S.A., y retorno  
**N° Placa:** LAH0853

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$26,07	\$32,84	\$30,15
<b>Totales</b>	<b>\$26,07</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$30,15</b>

#### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$26,07
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$58,91</b>
Costos indirectos del servicio	\$30,15
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$89,05</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL  
**TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.**  
 RUC: 2490007736001

**Marca:** Hino **Recorrido:**  
**Vehículo:** Bus Atahualpa - entrada Chanduy  
**Disco:** 14 - San Rafael - Sanlúcar y  
 retorno  
**N° Placa:** TAV0716

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$21,82	\$32,84	\$30,07
<b>Totales</b>	<b>\$21,82</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$30,07</b>

### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$21,82
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$54,65</b>
Costos indirectos del servicio	\$30,07
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$84,72</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Hoja de Costos

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL  
**TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.**  
 RUC: 2490007736001

**Marca:** Hino **Recorrido:**  
**Vehículo:** Bus Colonche- Cruce de Palmar -  
**Disco:** 17 El Azúcar y retorno  
**N° Placa:** PZG0088

Fecha	MPD	MOD	CIS
	\$33,13	\$32,84	\$29,54
<b>Totales</b>	<b>\$33,13</b>	<b>\$32,84</b>	<b>\$29,54</b>

### ELEMENTOS DEL COSTO RESUMEN

Materia prima directa	\$33,13
Mano de obra directa	\$32,84
<b>Costos Primos</b>	<b>\$65,97</b>
Costos indirectos del servicio	\$29,54
<b>Costo Unitario</b>	<b>\$95,51</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

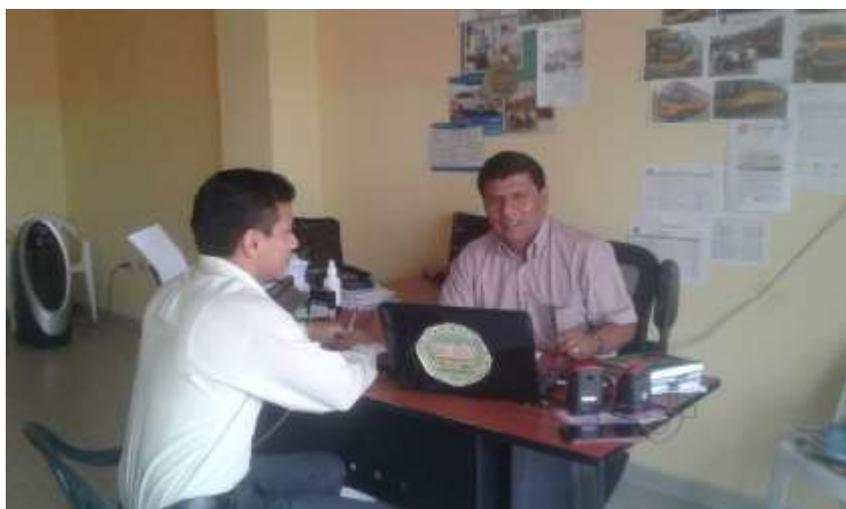
## Anexo 9 Registro único de contribuyentes sociedades

		<b>REGISTRO ÚNICO DE CONTRIBUYENTES SOCIEDADES</b>			
<b>NÚMERO RUC:</b>		24900773601			
<b>RAZÓN SOCIAL:</b>		TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.			
<b>NOMBRE COMERCIAL:</b>					
<b>REPRESENTANTE LEGAL:</b>		DUEÑAS MORELLO CARLOS EDUARDO			
<b>CONTADOR:</b>		BÉLTRAN CATUTO TEFILO ALBERTO			
<b>CLASE CONTRIBUYENTE:</b>		OTROS		<b>OBLIGADO LLEVAR CONTABILIDAD:</b> SI	
<b>CALIFICACIÓN ARTESANAL:</b>		SI		<b>NÚMERO:</b> SI	
<b>FEC. NACIMIENTO:</b>		<b>FEC. INICIO ACTIVIDADES:</b>		19/12/2012	
<b>FEC. INSCRIPCIÓN:</b> 19/12/2012		<b>FEC. ACTUALIZACIÓN:</b>		11/01/2018	
<b>FEC. SUSPENSIÓN DEFINITIVA:</b>		<b>FEC. FINICIO ACTIVIDADES:</b>			
<b>ACTIVIDAD ECONÓMICA PRINCIPAL:</b>					
ACTIVIDADES DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL					
<b>CONICILIO TRIBUTARIO</b>					
Provincia: SANTA ELENA Cantón: LA LIBERTAD Parroquia: LA LIBERTAD Barrio: 28 DE MAYO Calle: CALLE 4 Numeric: SI/ Intersección: AVENIDA 20 Y 21 Piso: 1 Oficina: 2 Referencia Ubicación: DIAGONAL A DISENSA PERUGACHI Teléfono Trabajo: 042902202 Email: contranipe@outlook.com Celular: 0998520709					
<b>OBLIGACIONES TRIBUTARIAS</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>* ANEXO ACCIONISTAS, PARTICIPES, SOCIOS, MIEMBROS DEL DIRECTORIO Y ADMINISTRADORES</li> <li>* ANEXO DE DIVIDENDOS, UTILIDADES O BENEFICIOS - ADI</li> <li>* ANEXO RELACION DEPENDENCIA</li> <li>* ANEXO TRANSACCIONAL SIMPLIFICADO</li> <li>* DECLARACIÓN DE IMPUESTO A LA RENTA SOCIEDADES</li> <li>* DECLARACIÓN DE RETENCIONES EN LA FUENTE</li> <li>* DECLARACIÓN MENSUAL DE IVA</li> </ul>					
<p>Los derechos de los contribuyentes: Derechos de trato y confidencialidad, Derechos de asistencia o colaboración, Derechos económicos, Derechos de información, Derechos procedimentales; para mayor información consulte en <a href="http://www.sri.gob.ec">www.sri.gob.ec</a>.</p> <p>Las personas naturales tipo capital, ingresos anuales o costos y gastos anuales sean superiores a los límites establecidos en el Reglamento para la aplicación de la ley de régimen tributario interno están obligados a llevar contabilidad, constituirse en agentes de retención, no podrán acogerse al Régimen Simplificado (RISF) y sus declaraciones de IVA deberán ser presentadas de manera mensual.</p> <p>Recuerde que sus declaraciones de IVA podrán presentarse de manera semestral siempre y cuando no se encuentre obligado a llevar contabilidad, transfere bienes o presta servicios únicamente con tanto 0% de IVA y/o sus ventas con tanto diferente de 0% sean objeto de retención del 100% de IVA.</p>					
<b># DE ESTABLECIMIENTOS REGISTRADOS</b>					
<b># DE ESTABLECIMIENTOS REGISTRADOS:</b>		1		<b>ABIERTOS:</b> 1	
<b>JURISDICCIÓN:</b>		ZONA SI, SANTA ELENA		<b>CERRADOS:</b> 0	
					
Código: RIMRUC2019001494333					
Fecha: 11/08/2019 19:05:19 PM					

## Anexo 10: Aplicación de entrevista



**Fuente:** Proceso de investigación - Compañía Transcomuna Peninsular S.A.  
**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.



**Fuente:** Proceso de investigación - Compañía Transcomuna Peninsular S.A.  
**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

## Anexo 11: Flota vehicular



**Fuente:** Proceso de investigación - Compañía Transcomuna Peninsular S.A.  
**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.



**Fuente:** Proceso de investigación - Compañía Transcomuna Peninsular S.A.  
**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.



**Fuente:** Proceso de investigación - Compañía Transcomuna Peninsular S.A.  
**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.



## Anexo 13 Presupuesto

<b>Recursos Humanos</b>				
<b>N°</b>	<b>Denominación</b>	<b>Tiempo</b>	<b>Costo Unitario</b>	<b>Total</b>
1	Investigador	340	\$ 1,75	\$ 595,00
<b>Subtotal</b>				<b>\$ 595,00</b>
<b>Recursos Materiales</b>				
<b>N°</b>	<b>Denominación</b>	<b>Costo Unitario</b>	<b>Total</b>	
3	Resma de papel bond	\$ 3,75	\$ 11,25	
2	Esferos	\$ 0,35	\$ 0,70	
2	Carpeta Manila	\$ 0,30	\$ 0,60	
5	Anillados	\$ 1,00	\$ 5,00	
4	Cartuchos de Tinta	\$ 18,00	\$ 72,00	
<b>Subtotal</b>				<b>\$ 89,55</b>
<b>Recursos Tecnológicos</b>				
<b>N°</b>	<b>Denominación</b>	<b>Costo Unitario</b>	<b>Total</b>	
1	Computadora	\$ 490,00	\$ 490,00	
1	Impresora	\$ 216,00	\$ 216,00	
1	Pendrive	\$ 15,00	\$ 15,00	
4	CD	\$ 1,25	\$ 5,00	
3	Internet	\$ 25,00	\$ 75,00	
<b>Subtotal</b>				<b>\$ 801,00</b>
<b>TOTAL</b>				<b>\$1.485,55</b>

**Fuente:** Proceso de investigación.

**Elaborado por:** Marlon Gracia Pacheco.

Anexo 14: Carta aval



COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL  
**TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.**

RESOLUCION No. 002-CPO-002-2015-GADMCLL-DTTTISV  
FUNDADA EL 22 DE FEBRERO DEL 2012  
RUC 2490007736001

Oficio No.- 006-TRASC-PENIN-2019

La Libertad, 06 de Febrero de 2019

**CARTA AVAL**

Yo, **CARLOS EDUARDO DUEÑAS MORILLO**, con cédula de ciudadanía N°1001595808, gerente de la Compañía Transcomuna Peninsular S.A., ubicado en el Cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena, permito comunicarle que a petición del Sr. **Gracia Pacheco Marlon Iván**, con cedula de identidad N° 245012986-7, estudiante de la Carrera de **Contabilidad y Auditoría** de la **Universidad estatal península de Santa Elena**, se le brindara todas las facilidades para que pueda desarrollar su trabajo de titulación denominado "**COSTOS POR SERVICIO Y FIJACIÓN DE PRECIOS EN LA COMPAÑÍA TRANSCOMUNA PENÍNSULAR S.A., CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2018**".

Por la atención a la presente, le retiro mis agradecimientos.

Atentamente,

  
Sr. **CARLOS DUEÑAS MORILLO**  
GERENTE  
TRANSCOMUNA PENINSULAR S.A.



**DIR: BARRIO 28 DE MAYO, CALLE 8 AV. 20 Y 21 DIAGONAL A PERUGACHI**  
**TELEF: 0999520709-0969881743-0992615648**  
E-MAIL: comtranspe@outlook.com  
LA LIBERTAD-SANTA ELENA