



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

TEMA:

**COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA RENTABILIDAD DE
LA COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A. TURISWIL DE LA
PARROQUIA JOSÉ LUIS TAMAYO, CANTÓN SALINAS, PROVINCIA
DE SANTA ELENA, AÑO 2017.**

**TRABAJO DE TITULACIÓN EN OPCIÓN AL TÍTULO DE
LICENCIADA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA, CPA**

AUTORA:

Carolina Janeth Fernández Muñoz

LA LIBERTAD – ECUADOR

2019



**COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA RENTABILIDAD DE
LA COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A. TURISWIL DE LA
PARROQUIA JOSÉ LUIS TAMAYO, CANTÓN SALINAS, PROVINCIA
DE SANTA ELENA, AÑO 2017.**

AUTORA:

Fernández Muñoz Carolina Janeth

TUTORA:

Ing. Suárez Mena Karla, MCFA

Resumen

Las empresas del sector turístico en el Ecuador desempeñan un papel fundamental en su economía, puesto que esta actividad productiva genera mayores fuentes de ingresos que aportan al crecimiento y desarrollo del país. El presente trabajo de investigación tiene como objetivo evaluar los costos del servicio de transporte a través de ratios financieros que mejoren la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, considerando que la problemática radica en la inadecuada distribución de los costos incurridos por el servicio de transporte, afectando la rentabilidad de la compañía. En relación a esta situación, el estudio se lo realiza con la finalidad de determinar los costos reales que intervienen en el servicio de transporte, mediante la implementación de un sistema de costo por órdenes que permita fijar el precio adecuado por ruta, para cubrir sus costos y gastos, y de esta manera mejorar su rentabilidad. La metodología de investigación utilizada es descriptiva –cualitativa; aplicando técnicas como la entrevista. Los resultados indican que la compañía turística con respecto al servicio de transporte, distribuye sus costos de manera incorrecta, afectando directamente su rentabilidad.

Palabras claves: Costos de servicio, Rentabilidad, Transporte turístico, Sistema de costeo.



**COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA RENTABILIDAD DE
LA COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A. TURISWIL DE LA
PARROQUIA JOSÉ LUIS TAMAYO, CANTÓN SALINAS,
PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2017.**

AUTORA:

Fernández Muñoz Carolina Janeth

TUTOR:

Ing. Suárez Mena Karla, MCFA.

Abstract

Companies in the tourism sector in Ecuador play a fundamental role in its economy. The objective of this research work is to evaluate the costs of the transport service through financial relationships that improve the profitability of the company Turistica Wilson SA Turiswil, the service of the problem lies in the inadequate distribution of the costs incurred by the service of transport, affecting the profitability of the company. In this situation, the study is carried out in order to determine the real costs involved in the transportation service, by implementing a cost system so that you can obtain the appropriate price for the route, to cover your costs AND expenses, and in this way improve their profitability. The research methodology is classified descriptive -qualitative; Applying techniques like the interview. The results indicate that the company is related to the transport service, distributes its costs in an incorrect manner, directly affecting its profitability.

Keywords: Service costs, Profitability, Transportation, Costing system.

APROBACIÓN DE LA PROFESORA GUÍA

En mi calidad de Profesora Guía del trabajo de titulación, "COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A. TURISWIL DE LA PARROQUIA JOSÉ LUIS TAMAYO, CANTÓN SALINAS, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2017", elaborado por la Srta. Carolina Janeth Fernández Muñoz, egresada de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Península de Santa Elena, previo a la obtención del título de Licenciada en Contabilidad y Auditoría, CPA., me permito declarar que luego de haber dirigido científicamente y técnicamente su desarrollo y estructura final del trabajo, éste cumple y se ajusta a los estándares académicos y científico, razón por la cual la apruebo en todas sus partes.

Atentamente



Ing. Karla Suárez Mena, MCFA
PROFESORA GUÍA


DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD

El presente Trabajo de Titulación con el Título de "COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A. TURISWIL DE LA PARROQUIA JOSÉ LUIS TAMAYO, CANTÓN SALINAS, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2017", elaborado por Fernández Muñoz Carolina Janeth 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,


Fernández Muñoz Carolina Janeth
C.C. No.: 245013605-2

AGRADECIMIENTOS

Mi gratitud a Dios por la vida, por ser mi guía durante todo este trayecto para cumplir mis metas.

A las distinguidas autoridades de la Universidad Estatal Península de Santa Elena por su contribución en mi formación profesional, y a los docentes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría por brindarme conocimientos y asesoría necesaria para la elaboración del presente trabajo de investigación.

Al personal que labora en la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil que me abrieron sus puertas y me brindaron la información necesaria para el desarrollo del trabajo de investigación.

A toda mi familia en especial por brindarme su apoyo incondicional y motivación para culminar con el trabajo de titulación, y a mis compañeros por compartir esfuerzos, y experiencias para alcanzar la meta de ser profesionales.

Carolina Janeth Fernández Muñoz

DEDICATORIA

A Dios Todo Poderoso, por ser luz en mi vida, quien me guía espiritualmente en todo momento, y me llena de sabiduría cada día.

A mi familia por sus consejos y palabras de aliento, en especial a mi madre por ser el pilar y ejemplo de superación, por permitirme perseverar y no caer frente a tantas dificultades presentadas.

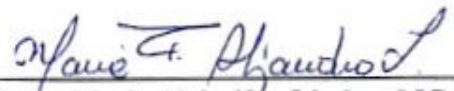
A mis hermanos, quienes siempre han estado a mi lado apoyándome y brindándome fuerza y ánimos de superación.

Carolina Janeth Fernández Muñoz


TRIBUNAL DE GRADO



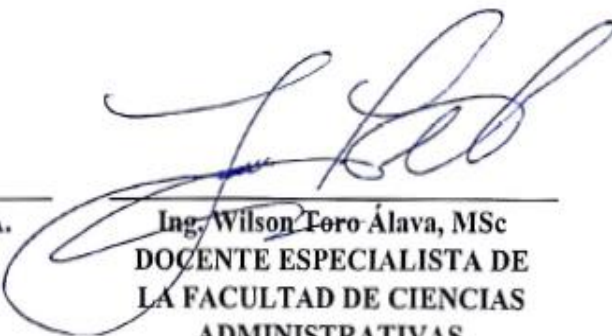
**PhD. Lilia Valencia Cruzaty.
DECANA (E) DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**



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



**Ing. Karla Suárez Mena, MCFA.
DOCENTE TUTORA DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS
ADMINISTRATIVAS**



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



**Ab. Victor Coronel Ortiz, MSc.
SECRETARIO GENERAL (E)
UNIVERSIDAD ESTATAL DE
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

ÍNDICE GENERAL

PORTADA.....	i
Resumen.....	ii
Abstract	iii
AGRADECIMIENTOS	vi
DEDICATORIA	vii
TRIBUNAL DE GRADO	viii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xi
ÍNDICE DE CUADROS.....	xii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	8
MARCO TEÓRICO.....	8
1.1. Revisión de la literatura.....	8
1.2. Desarrollo de las teorías y conceptos	12
1.2.1. Contabilidad de Costos	12
1.2.2. Costo	13
1.2.3. Sistemas de Costos.....	20
1.2.4. Empresa de servicio	24
1.2.5. Costo de servicio.....	26
1.2.6. Elementos del costo.....	27
1.2.7. Hoja de costos	32
1.2.8. Fijación de precios	34
1.2.8.3. Métodos basados en la competencia.....	37
1.2.9. Rentabilidad	38
1.3. Fundamentos Legales.....	48
CAPÍTULO II	59
MATERIALES Y MÉTODOS	59
2.1. Tipo de Investigación	59
2.2. Métodos de la Investigación.....	60
2.3. Diseño de muestreo	60

2.4. Diseño de recolección de datos	61
CAPÍTULO III	62
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	62
3.1. Análisis de datos.....	62
3.1.1. Análisis de la entrevista	62
3.2. Limitaciones	67
3.3. Resultados.....	67
3.4. Propuesta	71
3.4.1. Objetivos	71
3.4.2. Descripción de la propuesta	72
CONCLUSIONES	82
BIBLIOGRAFÍA.....	84
ANEXOS.....	87

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1: Hoja de costo.....	33
Figura N° 2: Fijación de precios	34
Figura N° 3: Método del costo más margen	36
Figura N° 4: Método del beneficio objetivo	36
Figura N° 5: Método basado en el valor percibido	37
Figura N° 6: Tipos de servicio turístico de la Compañía Turística Wilson S.A. ..	68

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Vida útil de las unidades móviles	56
Cuadro N° 2: Población	60
Cuadro N° 3: Muestra	61
Cuadro N° 4: Personal de la Compañía Turística Wilson S.A.....	68
Cuadro N° 5: Flota Vehicular	69
Cuadro N° 6: Identificación de los costos del servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A.	69
Cuadro N° 7: Tarifa de precios del servicio de transporte turístico.....	70
Cuadro N° 8: Indicadores Financieros	70
Cuadro N° 9: Costos del servicio de transporte	73
Cuadro N° 10: Total Kilómetro recorrido por ruta.	74
Cuadro N° 11: Total Costo Unitario de MPD (Transfer).....	74
Cuadro N° 12: Total Costo Unitario de MPD (Excursión).....	74
Cuadro N° 13: Total Costo Unitario por ruta de MOD.....	75
Cuadro N° 14: Total Costo Unitario por ruta de CIF.....	76
Cuadro N° 15: Hoja de costos, Servicio Transfer	77
Cuadro N° 16: Hoja de costo, Servicio Excursión	77
Cuadro N° 17: Fijación de precios servicio.	78
Cuadro N° 18: Estado de Resultados Integral Proyectado.....	79
Cuadro N° 19: Indicadores de Rentabilidad	80

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo N° 1: Matriz de Consistencia.....	88
Anexo N° 2: Entrevista al Gerente.....	89
Anexo N° 3: Entrevista al Contador	91
Anexo N° 4: Estado de Resultados Integral, AÑO 2017	92
Anexo N° 5: Estado de Situación Financiera, AÑO 2017	93
Anexo N° 6: Oficina de gerencia	94
Anexo N° 7: Vehículos de la Compañía	95
Anexo N° 8: Cronograma de trabajo.....	96
Anexo N° 9: Presupuesto	97
Anexo N° 10: Carta Aval	98

INTRODUCCIÓN

El estudio de investigación denominado: **COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A. TURISWIL DE LA PARROQUIA JOSE LUIS TAMAYO, CANTÓN SALINAS, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2017**, se basa en la determinación de los costos de uno de los servicios con mayor demanda turística como es el transporte, que a lo largo de los años ha tenido un crecimiento de nivel significativo en el sector turístico. El desarrollo de esta actividad constituye un elemento fundamental para la economía del país, por lo tanto, es necesario que las empresas del sector turístico, cuenten con herramientas de control que identifiquen sus costos y mejoren su rentabilidad.

La contabilidad de costos hoy en día se presenta como una de las herramientas fundamentales para todo tipo de empresas, puesto que, al conocer los costos de cada producto o servicio, los inversionistas tomen decisiones gerenciales en base a información oportuna que permitan buscar estrategias sobre el desempeño presente y futuro de la entidad.

A nivel mundial, el turismo se ha convertido en un fenómeno social y cultural, puesto que esta actividad ha tenido un continuo crecimiento, según la Organización Mundial del Turismo (2017) indica: Los ingresos por turismo internacional obtenidos por los destinos de todo el mundo han mantenido una evolución favorable; los ingresos han pasado de 2.000 millones de dólares de los EE.UU. en el año 1950 a 1.220.000 millones en el año 2016. Por lo tanto, es una

de las actividades que genera fuentes de ingresos favorables para el mundo, puesto que es necesario que las empresas del sector turístico cuenten con herramientas de control, que identifiquen sus costos reales para mejorar su rentabilidad.

Dentro de la economía del Ecuador, el turismo ha generado mayores fuentes de ingresos aportando a su crecimiento y desarrollo. Según el (Ministerio del Turismo, 2010) establece: “En el actual Gobierno, este sector es considerado como uno de los ejes estratégicos del desarrollo económico, social y ambiental del Ecuador”. Por eso, es importante la creación de compañías para el sector turístico, con el objetivo de brindar servicios de calidad, generando empleo y recursos que permitan el desarrollo económico del país.

El Ministerio de Turismo, en su rendición de cuentas del año 2016, indicó que el número de visitantes ascienden a 1'418.159, con ingresos de \$ 1.449,3 millones por el turismo, y debido a la necesidad del incremento de visitantes al país, según las estadísticas turísticas se han creado hasta el año 2016, 25.931 establecimientos turísticos, brindando diferentes tipos de servicios como: alimentos y bebidas, alojamiento, operación, intermediación, entre otros, donde las empresas se encargan de brindar servicio de calidad, comodidad, seguridad y atención al cliente a cambio de una contraprestación económica. Cabe recalcar que para una mejor atención y servicio a los turistas es importante que las compañías cuenten con un sistema adecuado que permita controlar y determinar los costos reales para la fijación de precios, y a su vez conocer la rentabilidad real que le genera cada servicio, proporcionando información a la gerencia que es el encargado de tomar

decisiones con respecto a producción, tomando en cuenta en primera instancia al costo.

La provincia de Santa Elena cuenta con una variedad de atractivos turísticos, arqueológicos, históricos, naturales, culturales y hermosas playas; entre ellos se menciona los hallazgos arqueológicos de la cultura Valdivia; playas como Olón, Salinas, Montañita, Ayangue, la Chocolatera, Ruta del Sol; sitios recreativos como el Parque Ecológico, Acuario, Mirador de la Caleta, y La Lobería, además ofrece gran diversidad de paisajes, deportes, gastronomía y hoteles de primera categoría, según el Ministerio de Turismo en el año 2017, esta provincia es considerada como uno de los balnearios más visitados por turistas nacionales e internacionales, y debido a la demanda de turistas se crearon compañías de este sector; entre ellas se encuentra la Compañía Turística Wilson S.A Turiswil.

La Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, se constituyó el 08 de julio del 2008, esta entidad está orientada a ofrecer toda clase de actividad turística, entre ellos se encuentran juegos recreativos como son: paseos en yates, paseos en lanchas, paseos en botes, y paseos en transporte turístico, el servicio de transporte turístico se encuentra clasificado por el transfer o traslado a turistas entre dos puntos, y el traslado de turistas a diferentes puntos. El desarrollo de esta actividad turística ha tenido un incremento de nivel significativo por lo que es importante que la empresa cuente con un sistema de costos que permita llevar un control de los recursos que intervienen en el proceso para la prestación del servicio, pues el incremento de los costos se ve repercutido dentro de las utilidades de la empresa,

y la compañía desconoce los costos reales que le genera cada servicio, por ende, carece de una base real para la fijación de un margen de adecuado afectando directamente su rentabilidad.

A continuación, se detallan las problemáticas que se presentan en la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil relacionadas al costo de servicio y la rentabilidad:

- La inadecuada distribución de los costos influye en la rentabilidad de la compañía, debido a que desconocen los costos reales generados por el servicio de transporte y, el nivel de la rentabilidad dentro de un determinado periodo.
- La fijación de precios es efectuada de manera empírica, y no mediante un adecuado método que permita asignar el margen de utilidad razonable, para cubrir sus costos y gastos, afectando la rentabilidad de la compañía.
- La ausencia de un sistema para el control de los costos del servicio de transporte turístico, impide asignar correctamente los recursos y mejorar la eficiencia en los procesos, productividad y rentabilidad de la empresa.

Por lo tanto, la inexistencia de un sistema de costeo impide la distribución correcta de los costos incurridos en el servicio de transporte, generando un efecto en la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

Para el presente estudio se plantea la siguiente pregunta de investigación: ¿De qué manera el costo de servicio de transporte afecta la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson SA Turiswil, año 2017?

Además, responde a las siguientes interrogantes para el presente estudio:

- ¿Cómo distribuye los costos del servicio de transporte la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil?
- ¿Qué método utiliza para la fijación del precio del servicio de transporte la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil?
- ¿Cuál es el nivel de rentabilidad que le genera el servicio de transporte la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, año 2017?

El objetivo general del proyecto de investigación consiste en: Evaluar los costos del servicio de transporte mediante ratios financieros que mejoren la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, año 2017. Para la consecución del objetivo general, se desarrollan las siguientes tareas científicas: Identificación de los elementos del costo del servicio de transporte mediante la implementación de un sistema por órdenes para su correcta distribución; Fijación del precio del servicio de transporte mediante el método de costos que determinen el margen de utilidad adecuado; Medición del nivel de rentabilidad mediante indicadores de rendimientos que permitan la correcta toma de decisiones.

El presente estudio de investigación se justifica debido a la necesidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, en determinar los costos reales que le genera el servicio de transporte turístico, por lo que presenta debilidad al momento de distribuir sus costos, generando información incierta que impida alcanzar resultados favorables.

El uso de un sistema adecuado para el control de costos, permitirá la optimización de recursos, el manejo de costos reales, y la identificación de manera clara de cada elemento que interviene en el costo para la elaboración de un bien o para la prestación de un servicio, por lo tanto, mediante el manejo de este sistema se presentará información útil y razonable a la gerencia para la toma de decisiones que mejoren el rendimiento de la compañía.

Por otra parte, el presente estudio de investigación, se lo realizó con la finalidad de brindar información acerca de los costos del servicio y la rentabilidad, a compañías dedicadas a brindar servicio de transporte en el sector turístico en la provincia de Santa Elena con el fin de tener una guía para la determinación correcta de los costos, y a la vez ser eficiente al momento de brindar un servicio, logrando maximizar su rentabilidad y ser competentes en el mercado.

Además, es importante que la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, a través de un sistema de costo mejore el control de sus recursos, asignando el margen adecuado para la fijación del precio, determinando el costo real para mejorar su rentabilidad, esto ayudará a la gerencia a manejar información real para la toma de decisiones.

El presente estudio de investigación es de carácter descriptiva – cualitativa, y cuya metodología es inductiva y sintética, la técnica a utilizar es la entrevista, la cual está dirigida al Gerente y al Contador de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil con el fin de obtener información oportuna y relevante que permitan el alcance de los objetivos planteados en el desarrollo de la investigación.

Por otra parte, se detallan las variables de estudio como son: variable independiente identificada como “costos del servicio” y variable dependiente que se refiere a “rentabilidad”; además, describe la forma de cómo el costo del servicio de transporte afecta la rentabilidad de la Compañía Wilson S.A Turiswil, ubicada en la parroquia José Luis Tamayo, cantón Salinas, provincia de Santa Elena, año 2017.

Esta investigación está compuesta por tres capítulos, que describen la problemática del estudio, hasta los resultados de la investigación:

Capítulo I, está compuesto por el marco teórico, referente a las variables de estudio, así como sus dimensiones e indicadores relacionados al tema, además consta del marco legal relacionado con el problema de investigación.

Capítulo II, hace referencia a la metodología de la investigación desarrollada; es decir, el tipo de investigación, métodos, diseño de muestreo, y técnicas de recolección de datos para lograr los objetivos planteados.

Capítulo III, muestra la Interpretación, Discusión y Análisis de los resultados, que, mediante entrevistas aplicadas al gerente y contador, se muestran mediante tablas y gráficos, las mismas que llevan a concluir con la investigación, y finalmente, la propuesta que se llevó a cabo.

Por último, se muestran las conclusiones y recomendaciones, basadas en los objetivos específicos que representan los principales resultados de la investigación en la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. Revisión de la literatura

Según Johan Quispe Bustinza (2015), en su trabajo de titulación de la Universidad Nacional del Altiplano de Puno, mostró como objetivo principal: Determinar la influencia de los costos operativos en la rentabilidad de las empresas de transporte terrestre en las rutas de la ciudad de Lampa y Juliaca ida y vuelta; en donde se aplicó el método inductivo y deductivo, técnicas e instrumentos para la recolección de datos como la revisión y análisis de documentos, observación directa, y encuestas; la cual obtuvo como resultado que la estructura de costos son casi similares en cuanto a las prestación de servicios de transporte terrestre, pero varían por la aplicación del sistema de costos, además se demostró que la empresa Halanoca SRLTDA obtuvo mayor rentabilidad que la empresa El Veloz en la misma ruta, debido a que ésta última tuvo gastos superiores.

El reconocimiento del costo en las empresas de servicio es necesario porque permite identificar el valor de cada elemento, para ello se necesita determinar el costo unitario en la prestación de servicios por km./hora, para cada empresa, implementado un adecuado sistema de costo para el control de recursos. Además, es importante realizar un estudio minucioso sobre los elementos que conforman la estructura de costos, para la fijación de precios, y así, determinar la rentabilidad que le genera cada servicio.

Br. Alvarez Castañeda, Nycoll Malena; Br. Pérez Meléndez, Claudia Lorely (2016), en su trabajo de investigación de la Universidad Privada del Norte, presentó como objetivo principal: Determinar el costo del servicio de transporte y medir su efecto en la utilidad en la empresa de Transporte Meléndez S.R.L., de Cajamarca, Año 2016; cuyo diseño de investigación se basó en el diseño no experimental, utilizando técnicas como la observación, la entrevista, y el análisis documental, e instrumentos como el programa Excel, tablas y figuras para el análisis de datos; así mismo, se demostró mediante resultados costos elevados, debido a la ausencia de un sistema de costeo, posteriormente, se realizó la respectiva distribución de los costos, para la valoración del precio y la utilidad, demostrando mediante resultados el costo de pasaje la cual generó un efecto positivo en la utilidad operacional de la empresa Cajamarca. S.R.L. permitiéndole la correcta toma de decisiones, y por supuesto siendo competitiva en el mercado.

El manejo de un sistema de costeo permite a las empresas controlar sus recursos, para posteriormente determinar los precios de venta de cada producto o servicio, obteniendo una utilidad representativa para la correcta toma de decisiones. Cabe recalcar que la determinación de costos a través de un sistema de costo es fundamental, debido a que permite la asignación adecuada de cada elemento del costo como materiales directos, mano de obra, y costos indirectos de fabricación que intervienen en el proceso para la prestación del servicio de transporte, y que sirven como base para la toma de decisiones por parte del personal administrativo, conllevando a obtener el margen de utilidad adecuado para la fijación del precio de venta y la maximización de la utilidad de la empresa,

Irene Ballena Alcántara (2017) en su estudio de investigación de la Universidad César Vallejo, presentó como objetivo principal: Determinar el nivel de influencia del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de Transportes Turismo Señor de Huamantanga SRL, Chiclayo 2016., cuya metodología se basó en la investigación descriptiva, explicativa, y aplicada, diseño de investigación pre experimental, transversal y descriptivo, se utilizó técnicas como: la observación, análisis documental, entrevista, e instrumentos de la investigación como: la ficha de análisis y guía de entrevista, además, se realizó el respectivo análisis cualitativo y cuantitativo; la cual, se diagnosticó que la empresa calcula sus costos de manera empírica, además, mediante el análisis de rentabilidad se determinó que existe una influencia sobre el margen de utilidad bruta, debido a que sus costos disminuyeron en 1%, y se determinó el costo real del servicio de la Empresa de Transporte Turismo Señor de Huamantanga SRL.

La determinación del costo real del servicio de transporte facilita el reconocimiento de los elementos del costo, esta información sirve como base para la medición de la rentabilidad de la Empresa de Transporte Turístico Señor de Huamantanga; además, permite obtener el costo real de los servicios prestados y tomar decisiones necesarias para lograr una mayor rentabilidad, puesto que es importante el control de los recursos económicos y financieros para conocer su rendimiento y facilitar la toma de decisiones, por lo tanto, es importante el cálculo de cada elemento del costo, especialmente en las entidades que prestan servicio de transporte, debido a que la producción se lo mide mediante kilometraje recorrido, días que operan, número de unidades móviles, etc.

Augusto Moreno Rodríguez & Landa-Ciro Valladares (2017), en su estudio de investigación de la Universidad César Vallejo presentó como objetivo principal: Analizar la incidencia del Costeo basado por Actividades en la rentabilidad de la empresa Dankas Perú S.A.C. -2016, cuyo diseño de investigación se basó en el diseño no experimental-longitudinal, con tipo de investigación explicativo, donde se utilizó la entrevista y el análisis documental como técnica para la obtención de datos, el método de análisis de datos se utilizó en el análisis descriptivo; por último, se determinó que la empresa posee un bajo nivel de rentabilidad por mantener deudas con instituciones financieras; además, se obtuvo resultados negativos al emplear el método de costeo tradicional, debido a que se detallan los costos de manera globalizada, y sus montos son lejanos a su realidad económica a diferencia del método de costos basados en actividades que se demuestran tener un mejor control de sus costos.

Por lo tanto, en la tesis presentada anteriormente, se determinaron los costos de una empresa de transporte turístico, para el respectivo análisis de la rentabilidad por líneas de negocio, la cual se aplicó un sistema de costos basado en actividades para su manejo y control, obteniendo un beneficio económico en la empresa Dankas Perú S.A.C. Cabe recalcar que este sistema permitió identificar las actividades que consumen recursos de manera detallada; es decir, los costos asociados con cada servicio, enfocándose en los costos indirectos, puesto que son difíciles de cuantificar, este sistema es idóneo para la optimización de recursos, y el análisis de los costos incurridos para la toma de decisiones coherentes que mejoren la rentabilidad de la empresa.

1.2. Desarrollo de las teorías y conceptos

1.2.1. Contabilidad de Costos

Según Benjamín Polo García (2017) define la contabilidad de costos:

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 de un ente, relacionados con la producción de bienes o la prestación de servicios. (pág. 14)

Además, Magdalena Arredondo (2015) menciona:

La contabilidad de costos no solamente se aplica en empresas manufactureras; es un elemento indispensable en las empresas y forma parte importante en empresas de servicio como los hospitales, hoteles, instituciones educativas o instituciones financieras. (pág. 35)

Por otra parte, Ricardo Laporta Pomi (2016) define: “La contabilidad de costos es un aspecto de la Contabilidad General que mediante el registro, acumulación y procesamiento de la información relativa al ciclo productivo posibilita su contabilización.” (pág. 26)

De acuerdo a las definiciones de los autores sobre la contabilidad de costos, menciona que es un sistema que permite llevar un control adecuado de todas las actividades económicas relacionadas con la producción de bienes o prestación de servicios. Es por tal razón que, la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, para ser organizadas deben llevar Contabilidad de costos con el objetivo de controlar

los movimientos económicos que se deriven por la prestación de servicios y tomar decisiones que mejoren la rentabilidad.

1.2.2. Costo

A continuación, se detallan las definiciones de costos según plantean varios autores:

Según Magdalena Arredondo González (2015) definen los costos como: “Es el sacrificio incurrido para obtener bienes o servicios con la finalidad de lograr beneficios presentes o futuros. Al momento de hacer uso de estos beneficios, dichos costos se convierten en gastos. (pág. 8)

Según Viviana Lambretón Torres & Gabriela Garza Fernández (2016) establece: Un costo puede definirse como el sacrificio (en términos de gasto) o la suma de erogaciones que realiza una empresa para la obtención de un bien o un servicio del cual espera obtener beneficios a futuro. (pág. 20)

Además, según Benjamín Polo Gracia (2017) indica que: “El costo se define como las erogaciones y causaciones que son efectuadas en el área de producción, necesarios 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”. (pág. 17)

Según Raúl Andrés Cárdenas & Nápoles, (2016) define: “Es la suma de las inversiones que se han efectuado en los elementos que concurren en la producción y venta de un artículo o desarrollo de una función.” (pág. 31)

Según Ramón Magallón Vázquez (2015) establece: “Es el conjunto de erogaciones pasadas, presentes y futuras para producir un producto.” (pág. 28)

De acuerdo a las definiciones de costos expuesto por varios autores, se concluye que son desembolsos necesarios de la empresa para adquirir un bien, transformarlo en producto, o prestar un servicio, y que a futuro le genere un beneficio económico, puesto que, es importante determinar el costo en el servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A.; porque, servirá de base para la determinación del nivel de la rentabilidad, y así, tomar decisiones en base a información real.

1.2.2.1. Importancia de los Costos

Los costos sirven como herramienta en la toma de decisiones para todo tipo de empresas, a continuación, se detallan su importancia, según varios autores.

Según Sabino Correa León (2018) indica:

La utilización del costo juega un importante rol en la planificación de los recursos materiales, financieros y laborales; tanto de los requeridos en una producción o actividad, como en los consumidos por las diferentes subdivisiones estructurales de las entidades. (pág. 191)

Además, Benjamín Polo García (2017) explica la aplicación de costos:

La aplicación de costos es una herramienta de la administración, que tiene como propósito brindar información a la gerencia acerca de cuánto vale

fabricar un solo artículo o prestar un servicio. Cuando un empresario conoce en manera detallada sus costos unitarios clasificándolos adecuadamente, está en capacidad de conocer hasta dónde se puede disminuir sus precios para no incurrir en una posible pérdida. (pág. 15)

Luego de abordar las opiniones de varios autores, se concluye que la determinación de los costos sirve como una herramienta fundamental en la administración, por lo tanto, su manejo y control permite a la Compañía Turística Wilson S.A. contar con información detallada, para posteriormente fijar el precio adecuado y tomar decisiones que permitan maximizar su rentabilidad, considerando importante su aplicación en todo tipo de empresas.

1.2.2.2. Costo variable

Por otra parte, se menciona las definiciones de costos variables.

Según Hernán Pabón Barajas (2012) Señala: “Los costos tienden a aumentar o disminuir, en total, en proporción directa con los cambios en los niveles de actividad; o sea, aquellos que guardan relación de causalidad directa con respecto a las fluctuaciones en el nivel de producción”.

Según Gustavo Torres Orichuela (2013) establece:

Un costo variable es aquel que varía en relación directa con el nivel de actividad del vehículo, en este caso la cantidad de actividad se mide a través del kilometraje recorrido. Mientras que los costos fijos deben ser reconocidos aun cuando el vehículo no está siendo utilizado, con los costos variables ocurre

lo opuesto, dado que se contabilizan solamente cuando el vehículo está siendo utilizado.

Los costos variables generados por el servicio de transporte son:

Costo de Combustible: El costo de combustible depende el tamaño del motor de las unidades móviles, y se utiliza de acuerdo a los kilómetros recorridos, el tipo de combustible, y el costo por galón del combustible. Este tipo de información se obtiene de la ficha técnica de las unidades móviles, o más bien se deben realizar monitoreo o mediciones directas de rendimiento en el consumo de combustible, porque podría estar relacionado con el motor usado, mala conducción, fugas de combustibles, etc. Por esta razón, es el más significativo de todos los costos variables.

Costos de mantenimientos y reparaciones: Este costo variable es el segundo más significativo de los vehículos, porque son regularmente ingresados al servicio técnico luego de haber recorrido cierta cantidad de kilómetros, por lo tanto, están relacionados con el kilometraje. El mantenimiento de los vehículos está dado por las piezas que están sujetas a fallas debido al desgaste por el uso, por lo tanto, existen dos tipos de mantenimiento que son: mantenimiento preventivo y correctivo.

Neumáticos: El costo se encuentra directamente relacionado con la distancia recorrida del vehículo. por lo tanto, se considera un costo variable operativo, y se deprecian en forma separada del vehículo, su vida útil es corta y oscila entre 25.000 y 40.000 kilómetros, por lo tanto, depende del kilometraje recorrido.

Costo de conductor, Este costo es significativo, y se considera variable, debido a que se calcula en base a las horas trabajadas, el personal es contratado, y trabaja de acuerdo a los contratos que realizan los turistas por lo que no cuentan con un sueldo fijo, ni beneficios sociales.

Costo de peaje, Este costo se lo considera variable, debido a que se lo paga por la circulación de carreteras.

Costo de aceite y lubricantes: Es un costo poco significativo; sin embargo, se lo debe medir durante el uso de la unidad vehicular, puesto que su alto consumo podría generar problemas mecánicos, existen diferentes tipos de aceites y lubricantes que utiliza para el funcionamiento de un vehículo. Entre los costos de lubricantes se encuentra: aceite de motor, aceite para controles hidráulicos, aceites de transmisión, y filtros.

Suministros, repuestos y accesorios: Son aquellos materiales que necesita la empresa para que el vehículo se encuentre en óptimas condiciones para la prestación del servicio, como, por ejemplo, suministros de limpieza, accesorios de vehículos como: pistones, plumillas, entre otros.

Depreciaciones: Este costo se considera como variable debido a que se deprecia de acuerdo al desgaste de la unidad, ya sea por uso, tiempo y obsolescencia.

1.2.2.3. Costo fijo

Los costos fijos son aquellos que no dependen del volumen de producción. Según Hernán Pabón Barajas (2012) indica:

Los costos fijos son aquellos que permanecen constantes para un rango de producción y tiempo definidos, sin importar la fluctuación o el cambio en el nivel de actividad (producción o ventas); es decir, no guardan relación de causalidad directa con las fluctuaciones de la producción en un período de tiempo determinado.

Por otra parte, Gustavo Torres Orichuela (2013) define:

El principal elemento del costo fijo es la inversión realizada en la compra del vehículo y la evolución de esta inversión a lo largo del tiempo, esto se expresa en un costo anual que es reconocido a través de la depreciación:

Por lo tanto, los costos fijos para una empresa de transporte son:

Impuesto: Es una contribución que se cobra al propietario del vehículo, y se calcula a partir de la primera inscripción en registro de propiedad vehicular.

Seguro: Este costo se lo renueva anualmente y el valor lo designa la compañía de seguros, con el fin de cumplir con los requisitos necesarios de acuerdo con la ley, siendo una necesidad para brindar la seguridad a los clientes, estos costos varían en función a diversos factores como: ruta de operación, y la cantidad de vehículos.

1.2.2.4. Costo directo

Según Ricardo Laporta Pomi (2016) indica: “Los costos directos son aquellos que son directamente imputables al objeto o unidad de costeo. Los objetos de costeo pueden ser muy diversos, desde un producto o línea de productos, procesos, secciones, departamentos, proyectos, etc.”

Por otra parte, Hernán Pabón Barajas (2012) establece:

Un costo directo es aquel que se identifica plena y directamente con un producto, un trabajo, un proceso, una actividad o un departamento. Por ejemplo, el costo de la materia prima necesaria para fabricar un mueble de oficina representa un costo directo respecto al producto. El sueldo que devenga el ingeniero de producción, en una determinada empresa manufacturera, constituye un costo directo para el departamento de producción de esa empresa.

Luego de abordar las opiniones de los autores, se concluye que los costos directos son claramente identificables en la fabricación de un producto o la prestación de un servicio, en el caso de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, los costos directos son aquellos que se identifican fácilmente en el servicio de transporte como: el combustible, y el pago al conductor, puesto que estos elementos intervienen directamente en la prestación del servicio de transporte.

1.2.2.5. Costo Indirecto

Según, Ricardo Laporta Pomi (2016) define:

Los costos indirectos son los comunes a varios objetos de costeo y, por tanto, no son imputables directamente a ninguno en particular. Por ejemplo, sueldo del jefe de planta, salario de un mecánico, costo de un departamento de servicios, el mantenimiento o las calderas, etc. Por consiguiente, se torna inevitable recurrir a bases de asignación para su imputación.

Así mismo, C. Rincón & F. Villarreal (2014) establece:

Los costos indirectos no se asocian en forma directa con los productos por lo tanto se dificulta representar con precisión cuanto de los costos indirectos se debe cargar a cada producto, son los costos asociados con la fabricación de los productos, con excepción de los materiales directos, el personal directo y los servicios directos y deben ser prorrateados sobre algún inductor para valorarlo dentro del precio de cada producto.

Según las opiniones de varios autores, el costo indirecto es aquel que no se puede cuantificar, ni asignar fácilmente a un producto o un servicio, para la empresa de transporte turístico, los costos indirectos son: peaje, impuestos, seguros, depreciación vehicular, neumáticos, mantenimiento y reparaciones, repuestos y accesorios, entre otros, puesto que estos elementos intervienen indirectamente en la prestación del servicio de transporte.

1.2.3. Sistemas de Costos

Luego de las definiciones de contabilidad de costos, se presenta los sistemas de costos con el fin de controlar las operaciones de una empresa para la obtención de información útil y razonable.

Asimismo, I. Chambergo (2016) señala:

Toda empresa tiene como objetivos el crecimiento, la supervivencia, y la obtención de utilidades; para el alcance de estos, los directivos deben realizar una distribución adecuada de recursos (financieros y humanos) basados en buena medida en información de costos; de hecho son frecuentes los análisis de

costos realizados para la adopción de decisiones (eliminar líneas de productos, hacer o comprar, procesar adicionalmente, sustitución de materia prima, localización, aceptar o rechazar pedidos, diseño de productos y procesos), para la planeación y el control. Dadas las características y ventajas de los sistemas de costos, es posible su implantación en toda organización que ejecuta actividad económica generadora de bienes y servicios.

Por otra parte, mediante el manejo de este sistema de costos, las empresas obtendrán conocimiento con relación al proceso que involucra la prestación de servicio, lo cuál ayudará como base para la determinación de la rentabilidad y, posteriormente, servirá para la toma de decisiones en base a información real. Por su parte, I. Chambergo (2016) señala: "Toda empresa tiene como objetivos el crecimiento, la supervivencia, y la obtención de utilidades; para el alcance de estos los directivos deben realizar una distribución adecuada de recursos basados en buena medida en información de costos para la adopción de decisiones, la planeación y el control." El sistema de costos ayudará a la Compañía Turística Wilson S.A. manejar información oportuna para la toma de decisiones en base a los costos y la rentabilidad de la empresa.

1.2.3.1. Sistema de costos por órdenes

Según, Magdalena Arredondo González (2015) menciona:

En este sistema se puede calcular fácilmente el costo unitario de cada producto fabricado por la empresa, debido a que las órdenes o pedidos específicos pueden ser plenamente identificables. Una orden es la que se fabrica conforme

especificaciones particulares de los clientes; es decir, son productos únicos, originales, distintos como son los siguientes: Uniformes que utilizan las secretarias en una empresa, vajillas de colección o las agendas que regalan algunas empresas al finalizar un año.

Así mismo, C. Rincón, & F. Villarreal (2014), indica:

En este sistema la unidad de costeo es generalmente un grupo o lote de productos iguales, la fabricación de cada lote se emprende mediante una orden de producción. Los costos se acumulan para cada orden de producción por separado y la obtención de los costos unitarios es cuestión de una simple división de los costos totales de cada orden por el número de unidades producidas en dicho bien, este sistema solo es apto cuando los productos que se fabrican, bien sea para almacén o contra pedido son identificables en todo momento como pertenecientes a una orden de producción específica.

Por otra parte, C. Perleche & K. Tenicela (2015) establece:

Es un sistema de acumulación de costos de acuerdo a las especificaciones de los clientes o en algunos casos para ser llevados al almacén de productos terminados, en el cual los costos que intervienen en el proceso de producción de cantidad específica o definida de productos se acumulan o recopilan sucesivamente por sus elementos (materiales directos, mano de obra directa y costos indirectos), los cuales se cargan a una orden de trabajo, fabricación o producción, sin importar los periodos de tiempo que implica. Además, señala que los objetivos de este sistema son:

- a) Calcular el costo de manufactura de cada artículo que se elabora, mediante el registro adecuado de los tres elementos en las hojas de costos de trabajo.
- b) Mantener en forma adecuada el conocimiento lógico del proceso de manufactura de cada artículo. Así es posible bajo este sistema seguir en todo momento el proceso de fabricación que se puede interrumpir sin perjuicio del producto.
- c) Mantener un control de la producción, aunque sea después de que esta se ha terminado, con miras a la reducción de los costos en la elaboración de nuevos lotes de trabajo.

El sistema de costos por órdenes de producción para el servicio de transporte permite tener un mejor control de sus recursos, distribuyendo adecuadamente cada elemento del costo como: materiales directos o insumos, mano de obra y costos indirectos de fabricación, cabe recalcar que este sistema se lo realiza por medio de pedidos u órdenes, por lo es importante contar con información para determinar el costo de cada unidad producida, puesto que se acumulan los costos de acuerdo a las especificaciones de los clientes. Además, la aplicación de este sistema, es útil para las empresas turísticas, debido a que el servicio de transporte se lo realiza mediante contratos, con el objetivo de conocer las necesidades de los clientes

1.2.3.2. Costeo por procesos

Según, Magdalena Arredondo González (2015) indica:

Este sistema se aplica a empresas manufactureras que producen grandes cantidades de productos similares utilizando la producción en serie. Los

costos de materia prima directa, mano de obra directa, y GIF se asignan a los departamentos de producción. Dentro del costeo por procesos se encuentran los siguientes ejemplos: Fabricar iPad's; lustrador de zapatos color negro marca Nugget de 60 ml, refrescos de 600 ml; yogurt de 1 Lt, etc. (pág. 36)

Así mismo, C. Rincón & F. Villarreal (2014) define:

En este sistema la unidad de costeo es un proceso de producción, los costos se acumulan para cada proceso durante un periodo de tiempo dado, el total de costos de cada proceso dividido por el total de unidades obtenidas en cada pedido en el periodo respectivo, nos da el costo unitario en cada uno de los procesos, este sistema es apto para la producción en serie de unidades homogéneas cuya fabricación se cumple en etapas sucesivas hasta la terminación final.

De acuerdo a las opiniones de los autores, en cuanto al sistema de costo por procesos, se lo aplica a empresas donde su producción es homogénea, y cuya fabricación se la realiza por etapas, por lo tanto, los costos se lo determinan por departamentos o procesos que posee la empresa,

1.2.4. Empresa de servicio

Según, Benjamín Polo García (2017) expresa:

Una empresa de servicio es aquella que suministra apoyo a las demás entidades mediante un producto intangible. Esta clase de empresa no emplea ningún proceso de transformación, por lo tanto su producto no tiene estructura física.

El servicio está compuesto por una actividad física o la venta de alguna información que le interesa a un cliente especial. En todo caso, el servicio tiene naturaleza intangible, y como consecuencia el servicio no se puede almacenar y por lo tanto no habrá inventario de productos terminados. (pág. 7)

Según, Ricardo Laporta Pomi (2016) establece:

La empresa de servicio, cada vez más abundantes, efectúan o venden un servicio a sus consumidores. Las organizaciones de servicio difieren, tanto de las industriales, como de las comerciales fundamentalmente por el hecho de que primero trabajan más bien intangibles (servicios) que tangibles y segundo su producción en forma simultánea a su generación, a diferencia de los bienes industriales que se almacenan. Por otra parte, dependen para su existencia del hecho de brindar servicios competitivos (su propia especialización lleva a tener economías de operación), que representan bajos costos para las organizaciones, como forma de justificar la terciarización de actividades por su contratación. (pág. 35)

Del estudio de varios autores, se concluye que la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil no tiene inventarios de productos terminados, debido a que ofrece bienes intangibles, como es el servicio de transporte que sirve para el traslado o desplazamiento de personas a un lugar o a diferentes atractivos turísticos con los que cuenta la provincia de Santa Elena satisfaciendo sus necesidades de los clientes. Por lo tanto, resulta necesario implementar herramientas de control de sus costos para el mejoramiento de su rentabilidad.

1.2.5. Costo de servicio

Según, Pedro Zapata Sanchez (2015) menciona que:

Es el valor monetario establecido por la empresa oferente de servicios y éste costo está determinado a través de tarifas de servicio que, dependiendo del tipo de servicio variará. Generalmente toma en cuenta a los costos y gastos reales, directos e indirectos en la prestación del servicio, anexando el margen de beneficio económico para la fijación del precio de venta de los servicios.

Además, Juan Rivero Zanatta (2015) establece:

La determinación de los costos de servicios estará en función de la inversión que haya realizado la empresa a través de la adquisición de maquinarias, equipos y la tecnología necesaria para la prestación del servicio, es así que tanto la calidad y el costo del servicio estará sujeto de estas adquisiciones. Es indiscutible que la tecnología es un factor determinante en las empresas de servicios.

Po otra parte, R. Billene (2016) indica:

Los cotos de servicio no se alejan de los llamados elementos del costo, es así que se aplican y consideran estos tres elementos, pero de manera distinta. No existe un sistema de costos exacto, es por ello que la empresa debe analizar adecuadamente su estructura de costeo y encontrar bases juntas para realizar la asignación de costos a los servicios.

Luego de aboradar las opiniones de varios autores, se concluye que los costos de servicios son aquellos que intervienen en empresas dedicadas a ofrecer bienes intangibles, puesto que también deben ser considerados todos los elementos del costo, como materia prima directa, mano de obra directa. Para las empresas que prestan servicio de transporte terrestre los costos se miden por el número de vehículos que operan, ruta, kilometraje, los días de trabajo, y el tiempo en la trayectoria del vehículo.

1.2.6. Elementos del costo

A continuación, se detallan los elementos del costos de servicios, de acuerdo a las apreciaciones de varios autores:

Según, Benjamín Polo García (2017) determina que:

Todo bien producido está formado por tres elementos que son: Costos de los materiales directos, costos de la mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación. En la mayoría de los casos para la prestación de un servicio éstos tienen únicamente costos de mano de obra directa y costos indirectos de prestación del servicio (servicio puro), aunque en algunas ocasiones conllevan materiales directos en menor valor. (pág. 24)

Además, Juan Pablo Rivero Zanatta (2015) establece que:

Los elementos del costo de un producto, bien o servicio son tres: material directo o insumos consumidos, mano de obra directa del personal y costos indirectos de fabricación. La suma de los tres elementos da como resultado el

costo de producción y para hallar el costo del producto terminado se debe considerar los productos en proceso. (pág. 34)

De acuerdo a las definiciones presentadas por varios autores con respecto a los elementos del costo, se concluye que, para las empresas dedicadas a ofrecer servicios de transporte comprenden tres elementos que son: material directo o insumos, mano de obra directa, y costos indirectos de fabricación, en este caso, la Compañía Turística Wilson S.A., Turiswil, ofrece servicio de transporte, por lo tanto, éstos tres elementos son fundamentales para establecer sus costos y que sirvan como base para la determinación del nivel de rentabilidad. Posteriormente, se detallará de cada elemento del costo según los estudios de varios autores.

Según, Benjamín Polo García (2017) clasifica los elementos del costo:

- **Costo de los materiales directos.** Representa el valor de los elementos que son identificados, medidos y valorizados exactamente en una sola unidad de producto terminado, o en un servicio prestado. Por ejemplo, la madera en los muebles, el cuero en el zapato, la tela en el vestido, los discos compactos en un programa de computador.
- **Costo de la mano de obra directa.** Son los salarios y prestaciones y demás pagos que la empresa hace a los operarios y por los operarios que transforman las materias primas o los materiales en un producto totalmente terminado o que prestan un servicio. Por ejemplo, en el caso de producción de bienes están los salarios y prestaciones del contador, del pulidor, del

ensamblador, del pintor, del tornero, etc., y en el caso de la prestación de servicios educativos están los salarios y prestaciones de los profesores.

- **Costos indirectos de fabricación.** Son todas aquellas erogaciones que siendo 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 al servicio prestado. Los Costos Indirectos de Fabricación son absorbidos por la producción en forma de prorrata, de acuerdo con las bases de prorrateos que se asignen en el proceso. (pág. 24)

Según, Juan Pablo Rivero Zanatta (2015) menciona cada elemento del costo:

- a. **Materiales:** Son los principales recursos en la producción y se transforman en productos terminados, adicionándoles el costo de mano de obra y los costos indirectos de fabricación.
 1. **Materiales Directos:** Son aquellos que son plenamente identificables con el bien terminado y representan el principal costo de materiales. En la medida en que las empresas tengan la capacidad para identificar los materiales directos la mayoría lo serán. Para efectos académicos en los casos prácticos presentados se asumirá que los materiales directos representan un costo significativo en relación con el costo total del producto.
 2. **Materiales Indirectos:** Forman parte de los costos indirectos de fabricación, se involucran de manera indirecta en la elaboración del

producto terminado y sus costos no son representativos del costo total del producto.

b. Mano de Obra: Representa el esfuerzo, ya sea físico o mental, en la elaboración de un bien. Se dividen en dos también:

1. Mano de Obra Directa: Se relaciona directamente con la fabricación del bien. Generalmente su costo es la remuneración de los trabajadores que están en contacto directo con los bienes o servicios.

2. Mano de Obra Indirecta: Es parte de los costos indirectos de fabricación porque no interviene en la producción directamente.

3. Costos Indirectos de Fabricación: Aquí se acumulan los siguientes costos que no se asocian directamente con algún producto específico. A continuación, se muestra cómo se dividen.

1. Materiales indirectos

2. Mano de obra indirecta

3. Otros costos indirectos de fabricación: Alquiler, servicios públicos y depreciación de los equipos de planta, entre otros. (págs. 35-36)

Luego de abordar las definiciones de varios autores, con relación a cada uno de los elementos del costo, se concluye que el primer elemento es la materia prima directa o también llamado materiales directos, este elemento interviene de manera

directa en la elaboración de un producto o la prestación de un servicio, por lo tanto, el combustible es el principal insumo que se utiliza para el funcionamiento de las unidades móviles con las que cuenta la Compañía Turística Wilson S.A., por lo tanto se lo denomina como materia prima directa, debido que es un insumo indispensable para el funcionamiento de las unidades móviles con las que cuenta la compañía, este rubro se lo determina de acuerdo al kilometraje recorrido por ruta.

Además, considera a la mano de obra directa como segundo elemento necesario para la empresa, debido a que se requiere del esfuerzo físico como intelectual del hombre, e interviene directamente en la prestación del servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A., en este caso, los conductores se encargan del traslado de turistas a diferentes sitios.

Por último, dentro de los costos indirectos se encuentran los elementos difíciles de cuantificar y que intervienen en la elaboración de un producto o en la prestación de un servicio, entre ellos se encuentra: la mano de obra indirecta, materia prima indirecta y otros gastos indirectos, como materia prima directa se encuentra el costos de aceites y lubricantes, y dentro de otros gastos indirectos está: el impuesto vehicular, seguros, peajes, depreciación, neumáticos, repuestos y accesorios, mantenimiento y reparaciones, que son desembolsos generados por la Compañía Turística Wilson S.A. para brindar el servicio de transporte. El sistema de costos permite la distribución adecuada de cada elemento del costo con el fin de brindar información oportuna para la toma de decisiones.

1.2.7. Hoja de costos

Luego de identificar cada elemento del costo y determinarlos, es importante utilizar una herramienta que permita controlar y clasificar correctamente los costos, la hoja de costos es un documento de contabilidad que permite clasificar los elementos de costos: como insumos o materiales directos, mano de obra y costos indirectos, según Benjamín Polo García (2017) establece:

La hoja de costo constituye un auxiliar de control de la cuenta de Inventario de trabajos en proceso. En ella se registran aquellos costos que afectan las subcuentas de Inventario en procesos, que son los costos de materiales directos, los costos de mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación aplicados a la producción. (pág. 188).

La hoja de costo es considerada como una herramienta de control, porque clasifica cada elemento del costo con el fin de determinar el costo unitario de un producto o servicio, registrando el valor de cada elemento como: materiales directos, mano de obra directa y costos indirectos de fabricación, por lo tanto, el uso de estas herramienta es fundamental para distribuir cada elemento que intervienen en la prestación del servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A., además, es necesario contar con este tipo de instrumentos con el fin de mantener un buen control y manejo de sus recursos, por otra parte, el uso de la hoja de costo permite la determinación del costo unitario para cada servicio, asignando el margen de utilidad esperado por la compañía para la fijación de precios.

Nombre:	
Dirección:	Teléfono:
Descripción del producto:	
Cantidad a producir:	
Fecha de inicio:	Fecha de terminación:
Observaciones:	

MATERIALES DIRECTOS

Fecha	Remisión	Detalle	Cantidad	Costo Unit	Costo Total
TOTAL					

MANO DE OBRA DIRECTA

Fecha	Operación Realizada	Operario	No. Horas	Tasa Horaria	Costo Total
TOTAL					

COSTOS INDIRECTOS DE FABRICACIÓN

Base De Aplicación	Base Real	Tasa Predeter.	Costo Total
TOTAL			

OBSERVACIONES DE LA CARGA FABRIL: _____

RESUMEN

<u>ELEMENTOS</u>	<u>COSTOS</u>
Materiales	\$
Mano de obra	
Costos indirectos de fabricación	
COSTO DE PRODUCCIÓN	\$ _____
Gastos de administración.	
Gastos de ventas	
Gastos no operacionales	
TOTAL GASTOS	\$ _____
COS. PRODUCCIÓN Y VENTAS.	_____
Utilidad deseada	_____
PRECIO VENTA	\$ _____

Figura N° 1: Hoja de costo

Fuente: Libro de Contabilidad de costos en la alta gerencia.

Elaborado por: (Polo García, 2017)

1.2.8. Fijación de precios

Según, Diego Monferrer Tirado (2013) indica:

El precio que una empresa fija puede estar entre un nivel demasiado bajo, que no produce beneficios, o un nivel demasiado alto, que no genera demanda. A continuación, se resume las principales consideraciones a tener en cuenta en la fijación del precio. Así, los costes de un producto determinan su precio por el límite inferior; las percepciones del consumidor del valor del producto determinan el precio máximo. Más aún, para encontrar el precio más adecuado entre estos dos extremos, la empresa debe tener en cuenta los precios fijados por la competencia. (pág. 119)



Figura N° 2: Fijación de precios

Fuente: Libro de Fundamentos de marketing

Elaborado por: (Monferrer Tirado, 2013)

De acuerdo a la definición anterior con respecto al precio, es importante recalcar que este es un valor que se cancela por la adquisición de un producto o la prestación de un servicio, y se lo determina mediante diferentes métodos, sin

embargo, la Compañía Turística Wilson S.A, fija el precio de manera empírica y no mediante un método que establezca el margen adecuado para cubrir todos sus desembolsos, por lo tanto, es necesario involucrar los elementos del costo que intervienen en la prestación del servicio de transporte para la determinación del costo unitario y del margen de utilidad que contribuya al incremento de la rentabilidad. A continuación, se presentan los métodos para la fijación de precios utilizados por las empresas.

Según Diego Monferrer Tirado (2013) indica los siguientes métodos:

1.2.8.1. Métodos basados en el coste

Estos métodos se centran en los datos de costes que posee la empresa para la fijación de los niveles de precios finales de los productos. En este sentido, se consideran los métodos más objetivos y justos, aunque también son criticados porque suponen adoptar una visión demasiado estrecha del concepto de producto en sí mismo, en la que no se tienen en cuenta aspectos adicionales que puedan aportar un valor superior al producto. Dentro de estos métodos, dos son las modalidades más utilizadas: el método del coste más margen y el método del beneficio objetivo. (pág. 121)

Por lo tanto, las empresas fijan los precios de sus productos o servicios tomando en cuenta los costos, para el método del costo más margen se suman los costos variables y fijos, para determinar el costo unitario, y de esta manera añadir un margen de beneficio, mientras que para el método de beneficio objetivo se fija el precio en base al costo total unitarios, con el fin de obtener un beneficio, por lo

tanto, es fundamental que la Compañía Turística Wilson S.A. determine los costos de manera correcta para fijar el margen adecuado que genere beneficio económico.

Supone añadir un margen de beneficio al coste total unitario del producto

Coste variable unitario	15 €/ud.....	CVU
Costes fijos	1000 €.....	CF
Producción planificada	500 uds.....	PP

Coste Total Unitario (CTU) = CVU + (CF/PP)

$$CTU = 15 + (1000 / 500) = 17 \text{ €}$$

Precio de Venta (PV) = CTU + Margen sobre el coste

Si se trabaja con un 25% de margen el precio será:

$$PV = 17 \times (1 + 0,25) = 21,25 \text{ €}$$

Figura N° 3: Método del costo más margen

Fuente: Libro de Fundamentos de marketing

Elaborado por: (Monferrer Tirado, 2013)

Supone fijar el precio que permita obtener un beneficio o volumen de ventas dado.

Coste variable unitario	7 €/ud.....	CVU
Costes fijos	500 €.....	CF
Producción planificada	100 uds.....	PP
Beneficio objetivo	500 €.....	BO

Precio de Venta (PV) = CVU + (CF + BO) / PP

$$PV = 7 + (500 + 500) / 100 = 17 \text{ €}$$

El umbral de rentabilidad (punto en el que los costes e ingresos totales se igualan) será:

$$Q = CF / (PV - CVU)$$

$$Q = 500 / (17 - 7) = 50 \text{ uds.}$$

Figura N° 4: Método del beneficio objetivo

Fuente: Libro de Fundamentos de marketing

Fuente: (Monferrer Tirado, 2013)

1.2.8.2. Métodos basados en el valor percibido.

Estos métodos se basan en el valor que los consumidores dan al producto o al prestar un servicio para fijar su precio, y no en su coste.

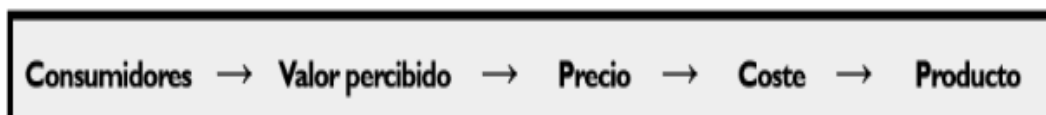


Figura N° 5: Método basado en el valor percibido

Fuente: Libro de Fundamentos de marketing

Fuente: (Monferrer Tirado, 2013)

El valor percibido por el consumidor marcará el límite superior del precio del producto. A este respecto, al ser métodos basados en percepciones su fundamentación es ciertamente subjetiva. Por ello es importante que la empresa sea capaz de conseguir que el comprador identifique la importancia que él asigna a cada uno de los distintos atributos que conforman el producto, con tal de establecer un precio de producto que refleje con la mayor precisión posible el valor del mismo. (pág. 21)

De acuerdo al autor, este método se basa en valor percibido del consumidor, por lo tanto, el comprador debe identificar que el producto o servicio sea asignado de acuerdo a sus propiedades, para que las compañías determinan el precio con exactitud.

1.2.8.3. Métodos basados en la competencia.

Estos métodos se centran en el carácter competitivo del mercado y en la actuación de las demás empresas frente a nuestras acciones. Son más reales y

se encuentran sujetos a un alto componente probabilístico. Por lo general, suelen utilizarse como complemento los anteriores, sobre todo en mercados de elevada competitividad (mayormente aquellos que se encuentran en su etapa de madurez). (pág. 122)

De acuerdo al autor, este método se lo utiliza en base al mercado, por lo tanto, las compañías al determinar su precio, deben tomar en cuenta la competitividad, porque de ella depende el precio de un producto o servicio, debido a que son más reales.

Por lo tanto, es importante distribuir correctamente los costos en la Compañía Turística Wilson S.A. de manera correcta, puesto que se considera un factor fundamental en la fijación de precios del servicio de transporte turístico con el objetivo de incrementar sus ingresos. El método en base al costo es el más utilizado, el mismo que se aplicará en la empresa, asignando el margen de utilidad esperado.

1.2.9. Rentabilidad

Según, José García Nava & Ludgar Paredes Hernández (2014) indica:

La rentabilidad es el resultado del proceso productivo y distributivo, es la utilidad y ganancia del negocio por realizar sus actividades. Mide el éxito de la empresa, así como su eficiencia, es un indicador de rendimiento. Se afirma que la rentabilidad de una empresa mide el rendimiento del capital en un periodo determinado, es una comparación entre los ingresos generados por la empresa

en ese periodo y los recursos utilizados para obtenerlos. De acuerdo con esta comparación, existen empresas rentables y otras que no lo son. Es más, hay empresas muy rentables y otras que apenas si sobreviven con una rentabilidad muy baja. (pág. 241)

Además, José de Jaime Esclava (2013) indica: “La Rentabilidad es el beneficio o renta expresada en términos relativos o porcentuales respecto a alguna magnitud económica como el capital total invertidos o fondos propios como fuentes de financiamiento.” (pág. 75)

Por otra parte, José Antonio Morales (2014) indica que:

Es el resultado de la actuación de la administración en la empresa para dirigirla adecuadamente. Las razones de rentabilidad muestran la influencia que tiene la liquidez, la administración de activos y la deuda sobre los resultados de las operaciones y que precisamente se reflejan en las utilidades de la corporación. (pág. 126)

Según, José Guerrero Reyes & José Galindo Alvarado (2014) define. “Acción de analizar la situación financiera de una entidad con la finalidad de conocer y medir las ganancias o utilidades generadas por la entidad y sus empleados e identificar los dividendos o rendimientos que se repartirán a sus accionistas.” (pág. 95)

Tomando en cuenta las opiniones de varios autores, se deduce que la rentabilidad en la Compañía Turística Wilson S.A., permitirá conocer que tan grande son las utilidades y aplicar un porcentaje de ganancia que cubra sus costos y gastos

incurridos por servicio de transporte turístico, por lo que es importante la correcta distribución de costos porque permitirá conocer el monto real de su inversión y tomar las mejores decisiones.

A continuación, se presenta la importancia de la rentabilidad en las empresas.

Según, Magdalena Arredondo González (2015) establece:

Por otra parte, el incremento en la rentabilidad de las empresas será estrechamente relacionado con la satisfacción que brinde a los clientes, tanto en precio como en calidad del producto o servicio, procurando que siempre sobrepase sus expectativas y la oferta que pueda otorgar la competencia. Ahora más, las empresas necesitan determinar con mayor precisión sus costos para sobrevivir en un mercado cada vez más exigente. (pág. 223)

Además, M. Muñoz & A. Camargo (2015) considera:

La teoría financiera económica, tiene por objetivo final representar la maximización del bienestar, en épocas anteriores era medido a través de la utilidad y en los tiempos actuales se mide mediante el valor económico añadido (EVA), sus siglas en inglés.

Luego de abordar las opiniones de varios autores, en cuanto a la importancia de la rentabilidad, se menciona que la toma de toma de decisiones se basa en la medición de la rentabilidad, por lo tanto, la determinación correcta de los costos permite a la compañía presentar información real a la gerencia, y tomar decisiones para el incremento de rentabilidad y para buscar estrategias para el

desempeño eficiente con el objetivo de generar un beneficio económico, cabe recalcar que para la medición de la rentabilidad, se utilizan indicadores para conocer si se generan ingresos para cubrir sus costos y gastos.

1.2.9.1. Rentabilidad Económica

Según, Marcial Córdoba Padilla (2014) expone:

La rentabilidad económica es una medida de la eficiencia de la inversión que mide la generación de beneficios como consecuencia del despliegue de los activos sin considerar la forma en que estos han sido financiados. Se refiere al beneficio de explotación o utilidad. Antes de intereses e impuestos (UAI); así se elimina la influencia de las distintas formas de financiación y, además, se puede comparar empresas sujetas a distintos regímenes fiscales con el que se han de remunerar a todos los capitales puestos a su disposición. (pág. 248)

Además, José Antonio Morales (2014) afirma que: “La rentabilidad económica estudia la eficiencia operativa del total de la empresa.” (pág. 25)

Por otra parte, José García Nava & Ludgar Paredes Hernández (2014) indica:

Mide el rendimiento de los factores (activos) de una empresa en un periodo determinado, independientemente de la forma en que se hayan financiado dichos activos; es decir, sin importar si la empresa es dueña de sus activos o están financiados total o parcialmente. (pág. 241)

De acuerdo a las apreciaciones de algunos autores, se concluye que la rentabilidad

económica es aquella que mide la capacidad de obtener beneficios con respecto a la administración de los activos totales de la Compañía Turística Wilson S.A. sin tomar en cuenta los costos incurridos y el financiamiento de la compañía, es decir, permite cuan eficiente es en el ámbito del desarrollo de su actividad económica, indicando la productividad con que han sido utilizados sus activos antes de descontar los intereses e impuestos.

1.2.9.2. Rentabilidad Financiera

A continuación, se presentan definiciones de autores con respecto a la rentabilidad financiera.

Según, Víctor Alvarado Verdín (2016) afirma:

En términos matemáticos, la rentabilidad financiera p rentabilidad del capital queda definida así:

$$RF = \frac{Utilidad\ neta}{Capital\ Contable}$$

Para evaluar la rentabilidad financiera, ésta debe compararse con el costo de capital (CK), debido a que éste representa la estructura financiera de la empresa, o, en un caso, contra la tasa mínima atractiva de retorno (TMAR). (pág. 301)

Por otra parte, José Antonio Morales (2014) define: La rentabilidad financiera considera cómo la eficiencia operativa se refleja en los beneficios de los propietarios.” (pág. 126)

De acuerdo a las interpretaciones de los autores, se concluye que la rentabilidad financiera es aquella que refleja el rendimiento propio frente a las inversiones que ha realizado la Compañía Turística Wilson S.A Turiswil; con el fin de comprobar su comportamiento económico, además, para su cálculo se consideran los fondos propios, y se deduce después de los intereses con los que cuenta la compañía, para conocer cómo será distribuido el aporte de capital a cada accionista.

1.2.9.3. Indicadores de Rentabilidad

Además, se presentan las apreciaciones de varios autores con respecto a las ratios de rentabilidad, o también denominados razones de rentabilidad o índices de rentabilidad.

Según, Marcial Córdoba Padilla (2014) determina:

Las razones de rentabilidad o de rendimiento, se emplean para medir la eficiencia de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos en los que debe incurrir y así convertir las ventas en ganancia o utilidades. Las razones de rentabilidad de uso más relevante en el análisis financiero son las siguientes: margen de utilidad bruta, margen de utilidad neta, rentabilidad de los activos, margen de utilidad en operaciones, rentabilidad operativa de los activos, rentabilidad del capital y ganancia por acción. (pág. 253)

Margen de Utilidad Bruta: El margen de utilidad bruta (MUB) establece la relación entre la utilidad bruta en ventas y las ventas, determina el porcentaje promedio de beneficio bruto de las ventas en relación con el costo original de

adquisición de los productos vendidos y permite comparar este margen bruto de ganancia con los de la firma en años anteriores, con otras empresas del ramo y con el promedio de la industria. Se calcula así:

$$\text{Margen de utilidad} = \frac{\text{Utilidad bruta}}{\text{Ventas}}$$

Margen de utilidad neta: El margen de utilidad neta (MUN), también se le conoce como índice de productividad; mide la relación entre las utilidades netas e ingresos por venta y la capacidad de convertir las ventas en ganancias después de impuestos.

$$\text{Margen de utilidad} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}}$$

Rentabilidad de los Activos: La rentabilidad sobre activos (RA) mide la capacidad de la firma para obtener beneficios mediante el uso de sus servicios. Este indicador permite conocer las ganancias que se obtienen en relación con la inversión en activos; es decir, las utilidades que generan los recursos totales con los que cuenta el negocio.

$$\text{Rentabilidad sobre los activos} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Activos totales}}$$

Rentabilidad de las Operaciones: La rentabilidad de las operaciones (RO) mide la capacidad de la firma para producir beneficios antes de ingresos o gastos por intereses e impuestos. Este indicador considera todo lo relacionado a ganancias operativas antes que cualquier otra fuente de ingresos. Tampoco considera los gastos no operativos, como los gastos financieros.

$$\text{Rentabilidad de las operaciones} = \frac{\text{Utilidad operativa}}{\text{Ventas}}$$

Rentabilidad Operativa de los Activos: La rentabilidad operativa de los activos (ROA) mide la eficiencia en el uso de los activos determinando la proporción en que el ingreso neto operativo depende de los activos.

$$\text{Rentabilidad operativa de los activos} = \frac{\text{Utilidad operativa}}{\text{Activo total}}$$

Rentabilidad del Capital Total: La rentabilidad del capital (RCT) es la razón que informa a los propietarios o accionistas de la firma acerca de la rentabilidad de su inversión. Este índice señala la rentabilidad de la inversión de los dueños en el negocio. (págs. 244-246)

$$\text{Rentabilidad del capital} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Capital total}}$$

Además, según las definiciones de Juan Izar Landeta (2016) determina:

Son las razones dinámicas más utilizadas en los análisis financieros, siendo las más conocidas las que a continuación se mencionan.

Margen Bruto: Es deseable un valor alto de esta razón, lo que indica una fabricación eficiente.

$$\text{Margen Bruto} = \frac{\text{Utilidad Bruta}}{\text{Ventas}}$$

Margen Neto: Es el cociente de la utilidad y las ventas, permitiéndose valores más altos.

$$\text{Margen Neto} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

Un margen neto elevado señala eficiencia en la producción de artículos y en la administración de la organización.

Rentabilidad sobre Activos: Es quizás la razón más conocida y utilizada del siglo XX. Viene dada por la ecuación:

$$\text{Rentabilidad sobre Activos} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activo Total}}$$

La empresa corporativa Dupont maneja la siguiente expresión para su cálculo:

$$\text{Rentabilidad sobre Activos} = \text{Margen Neto} \times \text{Rotación del Activo}$$

Que es exactamente la misma ecuación, sólo que al expresarse de esta forma proporciona una mejor idea de los factores que influyen para obtener una buena rentabilidad; lograr un margen neto elevado, o sea una buena ganancia por cada artículo producido, o bien tener una alta rotación; es decir, un buen volumen de ventas.

Rentabilidad sobre Capital (ROE): Es el cociente de la utilidad neta y el capital contable, conforme a la siguiente ecuación:

$$\text{Rentabilidad sobre Capital} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital Contable}}$$

Es usual que esta razón se calcule considerando dentro del capital solo las acciones comunes, no las preferentes. (págs. 33-34)

Por lo tanto, tomando en cuenta las definiciones de varios autores, se menciona que las razones de rentabilidad en la compañía le permitirán medir el rendimiento que le genera el servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A.; es decir, diagnosticar si durante el ejercicio fiscal genera beneficios para cubrir sus costos, obligaciones, y remuneraciones, analizando la situación financiera en la que se encuentra la empresa mediante varios indicadores, para ello existen algunos índices que se consideran relevantes para la determinación de la rentabilidad, lo principales son:

Margen de Utilidad Bruta: Este indicador muestra los ingresos por generado por el servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A., considerando sólo los costos de producción, por lo tanto, mostrará el porcentaje que equivale al costo del servicio de transporte.

Margen de Utilidad Operativa: Es indicador muestra la capacidad para producir beneficios antes de ingresos o gastos por intereses e impuestos; es decir, la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, considera todo lo relacionado a ganancias operativas que le genera el servicio de transporte, antes que cualquier otra fuente de ingresos.

Margen Neto de Utilidades: Muestra que tan rentable es la Compañía Turística Wilson S.A., este indicador permite conocer el porcentaje de utilidad que se genera por cada dólar que se obtiene de los ingresos por servicio de transporte, considerando gastos operacionales, financieros, administrativos, y tributarios.

Rentabilidad sobre los Activos: Muestra si la Compañía Turística Wilson S.A., está administrando los activos de manera correcta, esta ratio indica que por cada dólar de activo que tiene la entidad, se genera un porcentaje de utilidad, es decir, interpreta el rendimiento obtenido por cada unidad invertida.

Rentabilidad Operativa de los Activos: Este indicador, es conocido como la rentabilidad económica, mide la eficiencia en el uso de los activos de la Compañía Turística Wilson S.A, determinando el porcentaje en que el ingreso neto operativo depende de los activos, es decir, mide el éxito empresarial.

Rendimiento sobre el Capital Total: Muestra el rendimiento del patrimonio de la Compañía Turística Wilson S.A.; es decir, mide la rentabilidad del capital, e informa a los propietarios o accionistas acerca de la rentabilidad de su inversión, esta ratio es conocido también como rentabilidad financiera, e indica el porcentaje de utilidad que genera la empresa por cada dólar que posee de patrimonio, siendo importante para los accionistas porque muestra cómo será distribuido su aporte de capital.

1.3. Fundamentos Legales.

Según la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2014) adiciona lo siguiente:

Los indicadores de rendimiento, denominados también de rentabilidad, sirven para medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades.

Desde el punto de vista del inversionista, lo más importante de utilizar estos indicadores es analizar la manera como se produce el retorno de los valores invertidos en la empresa. (pág. 12)

Según la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI) Codificación No. 2004-026. En virtud de lo prescrito por el artículo 153 de la Ley s/n (R.O. 242-3S, 29-XII-2007), en el Capítulo VI Contabilidad y Estados Financieros, indica:

Art. 19.- (Denominación reformada por el Art. 79 de la Ley s/n, R.O. 242-3S, 29-XII-2007) Obligación de llevar contabilidad. - Están obligadas a llevar contabilidad y declarar el impuesto en base a los resultados que arroje la misma todas las sociedades. También lo estarán las personas naturales y sucesiones indivisas que al primero de enero operen con un capital o cuyos ingresos brutos o gastos anuales del ejercicio inmediato anterior, sean superiores a los límites que en cada caso se establezcan en el Reglamento, incluyendo las personas naturales que desarrollen actividades agrícolas, pecuarias, forestales o similares.

Las personas naturales que realicen actividades empresariales y que operen con un capital u obtengan ingresos inferiores a los previstos en el inciso anterior, así como los profesionales, comisionistas, artesanos, agentes, representantes y demás trabajadores autónomos deberán llevar una cuenta de ingresos y egresos para determinar su renta imponible.

Art. 20. Principios generales. - (Reformado por el Art. 80 de la Ley s/n, R.O. 242-3S, 29-XII-2007). - La contabilidad se llevará por el sistema de partida doble, en

idioma castellano y en dólares de los Estados Unidos de América, tomando en consideración los principios contables de general aceptación, para registrar el movimiento económico y determinar el estado de situación financiera y los resultados imputables al respectivo ejercicio impositivo.

Por otra parte, la Constitución de la República del Ecuador (2008), en el Título VII Régimen del Buen Vivir, Capítulo primero, Inclusión y equidad, Sección duodécima, Transporte establece:

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 y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias. (pág. 111)

De acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador, el estado permitirá la libertad del transporte terrestre turístico, por lo tanto, la Compañía Turística estará en libertad de ejercer sus actividades, y promocionar sus servicios de calidad a los turistas nacionales e internacionales que visitan la provincia de Santa Elena con el objetivo de incrementar los ingresos y ayudar al desarrollo económico del país.

Según la Ley de Turismo (2002), en su Capítulo I Generalidades:

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto determinar el marco legal que regirá para la promoción, el desarrollo y la regulación del sector turístico; las

potestades del Estado y las obligaciones y derechos de los prestadores y de los usuarios. (pág. 1)

Además, la Ley de Turismo (2002), en su Capítulo I Generalidades:

Art. 2.- Turismo es el ejercicio de todas las actividades asociadas con el desplazamiento de personas hacia lugares distintos al de su residencia habitual; sin ánimo de radicarse permanentemente en ellos. (pág. 1)

Por lo tanto, la actividad económica principal de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, es brindar excelente servicio a turistas nacionales y extranjeros, está enfocada a ofrecer paseos en yate, paseos en bote, paseos en transporte, entre otras, por lo tanto, se rige a esta norma, debido a que existe la necesidad de incrementar los recursos económico mediante la atracción de turistas para incrementar la economía del país, y así regular el sector turístico.

De acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008), establece:

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 socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos. (pág. 2)

Según el Reglamento de Transporte Terrestre Turístico (2014) en el Capítulo I, Objeto, definición y ámbito de competencia define:

Art. 3.- DEFINICIONES. - Para efectos de aplicación del presente Reglamento, se tendrá en cuenta las siguientes definiciones:

- a. **COMPAÑIA DE TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO.** - Compañía cuyo objeto único es la prestación de servicios de transporte terrestre turístico y que ha obtenido legalmente el Permiso de Operación por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, una vez que ha cumplido con los requisitos exigidos por la normativa vigente.
- b. **PERMISO DE OPERACIÓN.** - Título habilitante mediante el cual la Agencia Nacional de Tránsito enmarcada en la Ley, el Reglamento y las resoluciones emitidas para el efecto, autoriza a una compañía, legal, técnica y financieramente solvente, para prestar servicios de transporte comercial terrestre turístico.
- c. **AGENCIAS DE VIAJES MAYORISTAS.** - Son agencias de viajes mayoristas que organizan y venden en el país toda clase de servicios y paquetes turísticos del exterior, a través de agencias de viajes operadoras y agencias de viajes internacionales.
- d. **AGENCIA DE VIAJE OPERADORA.** - Personas jurídicas que elaboran, organizan, operan y venden, ya sea directamente al usuario o a través de Agencias de Viajes Internacionales o Agencias de Viajes Mayoristas, toda

clase de servicios y paquetes turísticos dentro del territorio nacional, para ser vendidos al interior o fuera del país.

- e. AGENCIAS DE VIAJES INTERNACIONALES. -Personas Jurídicas que comercializan los servicios ofertados por las agencias mayoristas y agencias operadoras, vendiéndolo directamente al usuario; o en, oferta toda clase de servicios y paquetes turísticos.
- f. AGENCIA DE VIAJE DUAL. - Son agencias de viaje que pueden ejercer las competencias otorgadas tanto a las agencias internacionales como a las agencias operadoras.
- g. OPERACIÓN TURÍSTICA. - Comprende las diversas formas de organización y ejecución de viajes y visitas, conforme a las actividades turísticas reconocidas.
- h. LAAF. - Es la Licencia Única Anual de Funcionamiento, que constituye la autorización legal otorgada por la Autoridad Nacional de Turismo o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiese transferido la competencia, a los establecimientos o empresas turísticas dedicadas a actividades y servicios turísticos, sin la cual no podrán operar, y tendrá validez durante el año en que se la otorgue y los sesenta primeros días del año siguiente.
- i. REGISTRO TURÍSTICO. - Consiste en la inscripción del prestador de servicios turísticos, sea persona natural o jurídica, previo al inicio de

actividades y por una sola vez en la Autoridad Nacional de Turismo, o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiese transferido la competencia, cumpliendo con los requisitos que establece el presente Reglamento y demás normativa vigente.

- j. **TURISTA.** - Es un visitante interno, receptor o emisor cuyo viaje incluye al menos una pernoctación.
- k. **EXCURSIONISTA.** - Es aquel visitante que permanece menos de 24 horas en el país o localidad distinto al de su residencia o entorno habitual sin incluir pernoctación en el lugar visitado y cuyo motivo principal no es el de ejercer actividades remuneradas en dicho lugar.
- l. **VEHÍCULOS UTILITARIOS TODO TERRENO.** - Son los vehículos todo terreno liviano con tracción 4x4. (pág. 3)

Además, el Reglamento de Transporte Terrestre Turístico (2014) en el Capítulo I Objeto, definición y ámbito de competencia define:

Art. 4.- TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO. - Se considera como transporte terrestre turístico a la movilización de personas que tengan la condición de turistas o excursionistas, en vehículos de compañías autorizadas a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico, debidamente homologado y habilitado por la Agencia Nacional de Tránsito, para dirigirse a establecimientos o sitios de interés turístico, mediante el pago acordado libremente por las partes. (pág. 3)

Por lo tanto, la Compañía, está considerada como una empresa de transporte turístico y está constituida legalmente por el permiso de operación por la Agencia de Tránsito; además, en el capítulo I, se define uno de los servicios con los que cuenta la compañía como lo es el transporte, cuya actividad permite que los turistas se movilicen a diferentes lugares atractivos que posee el Ecuador.

Además, el Reglamento de Transporte Terrestre Turístico (2014) en el Capítulo II de los Registros y Licencias de Turismo, indica:

Art. 28.- LICENCIA UNICA ANUAL DE FUNCIONAMIENTO. - La licencia única anual de funcionamiento será otorgada por la Autoridad Nacional de Turismo o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiere transferido la competencia, a favor de las compañías de transporte terrestre turístico debidamente autorizadas, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo precedente. Esta licencia tendrá vigencia durante el año que se le otorgue. (pág. 8)

Además, el Reglamento de Transporte Terrestre Turístico (2014) en el Capítulo III de los Vehículos, indica:

Art. 30.- VIDA ÚTIL. - Los vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte terrestre turístico deberán cumplir con las disposiciones contenidas dentro del cuadro de vida útil definido técnicamente por la Agencia Nacional de Tránsito y deberán cumplir con las disposiciones contenidas en el presente Reglamento.

Las compañías de transporte cuyos vehículos estén por cumplir con el tiempo de vida útil total, deben iniciar el trámite de registro de otra unidad con el tiempo mínimo de seis meses antes de la salida del vehículo, sin que sea necesaria la notificación por parte de la ANT. (pág. 9)

Según la Resolución No. 111-DR-2014-ANT (2014) expuesta por la Agencia Nacional de Tránsito en el 2014, muestra el cuadro de vida útil para las unidades destinadas a la presentación del servicio de transporte turístico.

Cuadro N° 1: Vida útil de las unidades móviles

MODALIDAD	CLASE	TIPO DE VEHÍCULO	VIDA ÚTIL	
Turismo	Utilitarios, automóvil o camioneta	Vehículo todo terreno, debe disponer de espacio mínimo de carga de 0,4 metros cúbicos, disponer de 4 o más puertas de acceso y mecanismos necesarios para este tipo de conducción.	10	
	Furgoneta	Furgoneta de pasajeros.	10	
	Autobús	Microbús		10
		Minibús		10
		Bus		10

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito.

Elaborado por: Carolina Fernández.

Por otra parte, el Reglamento de Transporte Terrestre Turístico (2014) en el Capítulo IV de la Regulación y Control, indica:

Art. 41.- REGULACION Y CONTROL. - La ANT ejercerá la regulación y control mediante inspecciones y demás acciones que permitan establecer el fiel cumplimiento de la normativa vigente en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los reglamentos, instructivos, normas técnicas y resoluciones emanadas por esta entidad, dentro del ámbito de operación de las

compañías de transporte terrestre turístico, estableciendo los correctivos y sanciones contenidos en la Ley. La ANT podrá revocar el permiso de operación concedido, de acuerdo a la gravedad de la falta y al interés público, de conformidad al procedimiento establecido la normativa vigente.

De igual forma, la Autoridad Nacional de Turismo, en el ámbito de sus competencias, está facultada para supervisar el fiel cumplimiento de las disposiciones contempladas en este reglamento y en caso de incumplimiento aplicará las sanciones contempladas en la Ley de Turismo, de acuerdo a la gravedad de la falta y en protección del consumidor de servicios turísticos.

Toda sanción impuesta por la ANT o por la Autoridad Nacional de Turismo deberá ser notificada entre sí, con el fin de que quede registrado en el expediente de la prestadora de transporte terrestre turístico. (págs. 12-13)

Según indica la Normas Internacional de Contabilidad - Propiedad, Planta y Equipo (NIC 16), en su párrafo 10 indica que se la utilizará al aplicar el principio de reconocimiento:

La entidad evaluará, acorde con este principio de reconocimiento, todos los costos de inmovilizado material en el momento en que se incurra en ellos. Estos costes comprenden tanto aquellos en que se ha incurrido inicialmente para adquirir o construir un elemento de inmovilizado material, como los costes incurridos posteriormente para añadir, sustituir parte de o mantener el elemento correspondiente. (pág. 4)

Por otra parte, el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 – Toda una Vida (2017) indica:

Objetivo 5: Impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria.

La generación de trabajo y empleo es una preocupación permanente en los diálogos. En ellos se propone la dinamización del mercado laboral a través de tipologías de contratos para sectores que tienen una demanda y dinámica específica. Asimismo, se proponen incentivos para la producción que van desde el crédito para la generación de nuevos emprendimientos; el posicionamiento de sectores como el gastronómico y el turístico con un especial énfasis en la certificación de pequeños actores comunitarios; hasta la promoción de mecanismos de comercialización a escala nacional e internacional.

Ecuador cuenta con una importante base de recursos naturales, renovables y no renovables, que han determinado que su crecimiento económico se sustente en la extracción, producción y comercialización de materias primas (Larrea, 2006). Estos recursos impulsaron un modesto proceso de desarrollo productivo, que generó una estructura productiva de escasa especialización, con una industria de bajo contenido tecnológico y un sector de servicios dependiente de importaciones. Esta situación se recrudeció por la captura del poder por parte de las élites que gobernaron el país en beneficio de grupos económicos aventajados, en detrimento de las grandes mayorías. (pág. 80)

CAPÍTULO II

MATERIALES Y MÉTODOS

2.1. Tipo de Investigación

Para el desarrollo del presente estudio se utilizó la investigación descriptiva, con idea a defender que consistió en examinar y analizar detalladamente los elementos del costo que intervienen en la prestación del servicio de transporte, determinando el costo real y la rentabilidad de manera correcta, para la toma de decisiones de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

En el estudio, también se empleó la investigación de campo, que se realizó en las instalaciones de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil con el propósito de reunir la información necesaria de acuerdo al tema de titulación. Este tipo de investigación permitió recabar información confiable, sobre la realidad que enfrenta la empresa con relación a la actual estructura de costos del servicio de transporte, y la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

Por otra parte, se utilizó la investigación bibliográfica, debido a que se centró en el manejo de las publicaciones impresas, en donde se empleó exclusivamente libros, artículos científicos, revistas, en general todo tipo de material impreso y encontradas en la web, con relación al tema de estudio a investigar, esto sirvió como fuente de información que ampliaron y profundizaron los conocimientos acerca de los costos y la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

Además, se aplicó la investigación cualitativa, de tipo descriptiva, debido a que se realizó entrevistas al personal administrativo para la interpretación de los resultados con respecto a los costos y la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

2.2. Métodos de la Investigación.

Método Inductivo: Permitió sacar conclusiones generales partiendo de hechos particulares, para ello se utilizó la entrevista con la finalidad de recabar información del gerente, y contador de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, para la obtención de soluciones y recomendaciones con relación a los costos y la rentabilidad del servicio de transporte.

Método Sintético: Este método se encargó de integrar los componentes del objeto de estudio. Luego de identificar y distribuir correctamente los elementos del costo por el servicio de transporte de la compañía, se los integró para conocer de qué manera afectan los costos del servicio de transporte en su rentabilidad.

2.3. Diseño de muestreo

Para el desarrollo de la investigación, se determinó la población, compuesta por el gerente y contador, que labora en la Compañía Turística Wilson S.A.

Cuadro N° 2: Población

Empleados	N° de trabajadores	Porcentaje
Gerente	1	50%
Contador	1	50%
Total	2	100%

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz

Para la determinación de la muestra, se tomó en consideración el valor total de la población, compuesto por dos personas directamente relacionadas con el desarrollo del proyecto de investigación.

Cuadro N° 3: Muestra

Empleados	N° de trabajadores	Porcentaje
Gerente	1	50%
Contador	1	50%
Total	2	100%

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz

2.4. Diseño de recolección de datos

Fuentes de Investigación: Se utilizó textos, como artículos científicos, revistas, fuentes de internet, tesis con relación a los costos del servicio de transporte y la rentabilidad, que sirvió de gran ayuda para la comprensión y desarrollo del presente estudio de investigación.

Técnicas de Investigación: Se utilizó la entrevista, como técnica para el proceso de recolección de datos con relación a los costos y la rentabilidad, la misma que se aplicó al gerente y contador de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, para la respectiva interpretación en el desarrollo de trabajo de investigación.

Instrumentos de Investigación: Como instrumento de investigación, se desarrolló una guía de entrevista, que es una herramienta que consta de preguntas con respecto a las variables de estudio, como son: costos del servicio” y “rentabilidad” para el respectivo análisis e interpretación de resultados, en base a información oportuna y confiable.

CAPÍTULO III

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. Análisis de datos

3.1.1. Análisis de la entrevista

La entrevista fue dirigida a los involucrados directos como el gerente y el contador de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, esta técnica se aplicó con la finalidad de recabar información sobre los costos del servicio de transporte y su rentabilidad.

Entrevista al Gerente

1. ¿Cuáles son los servicios de transporte turísticos y las rutas más frecuentes que realiza la Compañía?

Según la entrevista realizada al gerente, la compañía ofrece paseos en transporte, uno de ellos es el programa simple, denominado transfer que incluye la transportación entre dos puntos o destinos y cuya ruta es de Salinas a Guayaquil, la duración del programa es de 2 horas, el otro programa local, se denomina excursión, que incluye transportación a diferentes destinos, y cuyos lugares atractivos a visitar, están las playas de Salinas, Ayangue, Montañita, y Olón, este programa dura 9 horas, e incluye almuerzo. En el mes de diciembre, se realizaron 11 contratos, 5 contratos para el programa siempre denominado “transfer”, y 6 contratos para el programa local, denominado “Excursión”.

2. ¿Cuáles son los elementos del costo que considera la Compañía Turística Wilson S.A. en la prestación del servicio de transporte turístico?

De acuerdo a la entrevista aplicada al Gerente de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, indicó el pago del combustible y el pago a conductor, son los elementos a considerar, esto implica que el costo asignado no es el correcto, puesto que no toman en cuenta los costos indirectos de fabricación que intervienen en la prestación del servicio de transporte turístico, presentando dificultad al momento de la toma de decisiones por parte de la gerencia.

3. ¿Cómo establece el costo unitario del servicio de transporte la Compañía Turística Wilson S.A.?

Según la entrevista aplicada al Gerente de la Compañía Turística Wilson S.A. indicó que desconocer el valor del costo unitario, cabe recalcar que es importante la aplicación de un sistema de costeo para la clasificación de cada elemento que determine el costo unitario por servicio.

4. ¿Cuántos empleados posee la compañía?

La Compañía Turística Wilson S.A. está compuesta por el gerente, que es el dueño de la compañía, el contador trabaja de manera independiente, y los choferes trabajan por contratos, por lo tanto, la compañía no cuenta con personal fijo.

5. ¿Qué método utiliza la Compañía Turística Wilson S.A., para la fijación del precio del servicio de transporte?

Los resultados del instrumento de investigación aplicado al personal administrativo de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, indican que para la

fijación del precio del transporte lo realizan de manera empírica. Por lo tanto, el método que aplica la compañía no es la correcta, puesto que, desconoce el valor real de los costos que le genera cada servicio de transporte.

6. ¿Cuántas unidades móviles posee la Compañía Turística Wilson S.A.?

La Compañía Turística Wilson S.A., posee dos unidades móviles fijas con las que brinda el servicio de transporte a los turistas. La empresa cuenta con un auto Hyundai Elantra, mientras que para el servicio de excursión utiliza un Microbús Hyundai H1 Starex.

7. ¿Considera que la flota vehicular de las unidades con las que cuenta actualmente satisface la demanda del traslado de los turistas?

De acuerdo a la información que se obtuvo de la entrevista al gerente de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, sólo cuentan con dos unidades móviles, el auto con capacidad de 4 personas y el microbús con capacidad de 8 personas; sin embargo, menciona que necesitan buses con capacidad de 20 personas, debido a la demanda de turistas, por tal razón, es importante que la compañía adquiera más unidades móviles con el objetivo de satisfacer las necesidades de los clientes.

8. ¿La entidad conoce el nivel de rentabilidad que le genera el servicio de transporte turístico?

De acuerdo a los datos obtenidos de la entrevista aplicada al gerente de la empresa de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, indica que desconoce el porcentaje de rentabilidad; por lo tanto, es importante mencionar que toda empresa debe conocer la rentabilidad y medirla a través de indicadores financieros

para conocer qué tan rentable es la empresa, y así tomar decisiones en base a ello, obteniendo un beneficio a futuro.

9. ¿Considera usted que la aplicación de un sistema de costeo permitirá el incremento de la rentabilidad de la compañía?

De acuerdo a la entrevista aplicada al gerente, mencionó que desconoce sobre los beneficios del uso de un sistema de costos en la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A., debido a la inexistencia de una herramienta de control de costos que permita establecer el costo real por cada servicio, por lo que es importante que su aplicación permita la planificación de recursos ayudando a la correcta toma de decisiones en base a la productividad y rentabilidad de la compañía.

Entrevista realizada al contador

1. ¿Qué método de costeo utiliza la Compañía Turística Wilson S.A.?

De acuerdo a la entrevista aplicada al Contador, menciona que sólo lleva un registro de los ingresos y gastos que le genera cada servicio, cabe recalcar que la aplicación de un método de costeo permitirá tener un mejor control de sus recursos, mediante la correcta distribución de sus costos.

2. ¿Cómo asigna los elementos del costo para el servicio de transporte la Compañía Turística Wilson S.A.?

De acuerdo a la entrevista realizada al Contador, mencionó que como es una empresa de servicio sólo se asignan los costos por combustible, y el pago al chofer siendo necesarios para el funcionamiento de las unidades móviles, por tanto, no

reconocen los costos indirectos de fabricación que es uno de los elementos importantes que intervienen en la prestación del servicio de transporte turístico.

3. ¿En qué forma beneficia a la compañía el reconocimiento de los costos?

Los resultados obtenidos por parte del Contador, permitieron determinar que la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil no efectúa el reconocimiento de los costos del servicio de transporte que ofrece; esto impide distribuir correctamente los costos, presentando dificultad al tomar decisiones que permitan maximizar su rendimiento.

4. ¿Cómo determina la rentabilidad la Compañía Turística Wilson S.A. y que indicadores considera relevantes para medirla?

Según el Contador mediante la aplicación de la entrevista, mencionó que no utiliza indicadores para medir la rentabilidad, puesto que la compañía la determina de forma empírica; por lo tanto, consideran que en este año su rentabilidad y utilidad disminuyó con respecto al año anterior; sin embargo, menciona que cuenta con liquidez inmediata para cumplir con sus obligaciones tributarias y sociales, además de cumplir con sus objetivos trazados optimizando recursos y proyectándola hacia su desarrollo.

5. ¿Cómo están estructurados los costos en la Cía. Turística Wilson S.A.?

Según la entrevista aplicada al gerente de la compañía, indica que sus costos están estructurados sólo por el costo de combustible, y pago a los conductores, debido a que es una empresa de servicios. Por lo tanto, es importante mencionar que no calculan los costos indirectos para la determinación de sus costos, siendo un elemento fundamental para su reconocimiento.

3.2. Limitaciones

Con respecto al estudio de investigación efectuado a la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, se presentó inconvenientes para la aplicación de la entrevista al contador de la Compañía, debido a que trabaja de manera independiente, dificultando el proceso de investigación al momento de recabar información necesaria para cumplir a cabalidad con los objetivos planteados.

3.3. Resultados

Luego del análisis de las entrevistas aplicadas al gerente y al contador, se determinó que la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, carece de un adecuado sistema de costeo, esto conlleva a tener problemas al momento de su distribución, lo que impide conocer su rentabilidad real.

Por otra parte, los resultados indican que la fijación de precios la realizan empíricamente; es decir, como no efectúan el reconocimiento de los costos presentan información irreal al momento de asignar el margen adecuado dificultando de esta manera la toma de decisiones.

Además, desconoce el porcentaje de rentabilidad por los servicios que ofrece, lo que dificulta la toma de decisiones e impiden el crecimiento y desarrollo de la compañía. Cabe recalcar que es importante la determinación del nivel de rentabilidad mediante indicadores de rendimiento para conocer si se está administrando de manera correcta sus recursos, y así obtener un beneficio económico que permita el desarrollo eficiente de la entidad.

La Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, lleva 9 años en el sector turístico, brindando todo tipo de actividad, como: paseo en yates, paseos en botes, paseos en lanchas, y paseos en transporte, siendo este último la actividad con mayor demanda, este servicio se encuentra clasificado por el programa simple denominado transfer, y el programa local denominado excursión, debido a que es la actividad que genera mayores fuentes de ingresos es importante controlar sus recursos y distribuir correctamente sus costos.

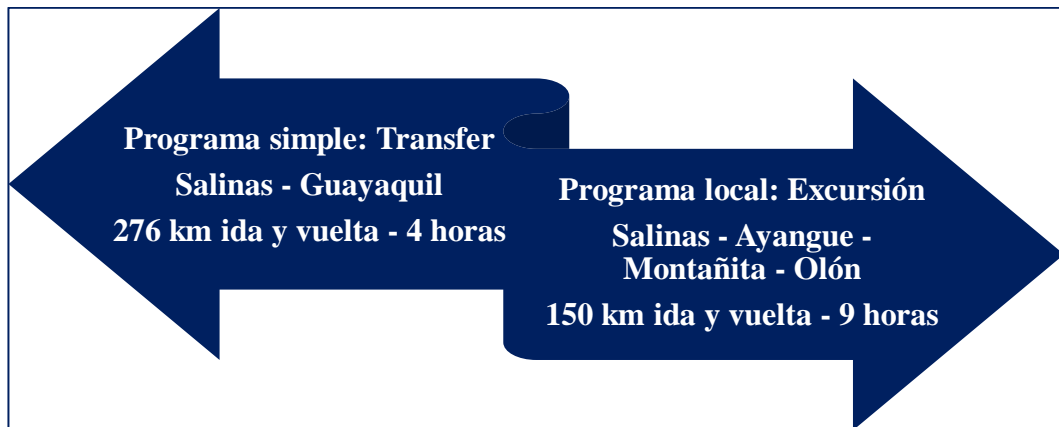


Figura N° 6: Tipos de servicio turístico de la Compañía Turística Wilson S.A.

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

El personal que labora en la Compañía Turística Wilson S.A. está compuesto por el gerente, y el personal contratado como: contador y conductor, debido a que los contratos por transfer y excursión no surgen todos los días, por lo tanto, la entidad no cuenta con personal fijo.

Cuadro N° 4: Personal de la Compañía Turística Wilson S.A.

Departamento	Cargo	Cantidad de personas
Administrativo	Gerente	1
Contable	Contador	1
Operativo	Chofer	1

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

A continuación, se presenta la flota vehicular de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

Cuadro N° 5: Flota Vehicular

Unidad Móvil	Capacidad	# Vehículos
Hyundai Elantra	4 personas	1
Hyundai H1 Starex	8 – 9 personas	1
	Total	2

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz

Por otra parte, se detallan los costos generados por el servicio de transporte.

Cuadro N° 6: Identificación de los costos del servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A.

Costos	Descripción	Precio	Total
Combustible	Se emplea 7 galones de gasolina para el servicio de transfer.	\$ 1,85	\$ 12,95
	Se emplea 5 galones de diesel para el servicio de excursión.	\$ 1,85	\$ 5,15
Conductor	Se paga al conductor por horas trabajadas.		\$ 15,00
	Para el servicio de transfer se trabaja 4 horas.		\$ 35,00
	Para el servicio de excursión se trabaja 9 horas.		
Almuerzos	El servicio de excursión incluye almuerzos.		\$ 11,27

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz

Método de fijación de precios

La Compañía Turística Wilson S.A. determina el precio de manera empírica, a continuación, se presentan los precios de cada servicio: Servicio Transfer con un precio de \$ 60,00 y el Servicio Excursión con un precio de \$ 150,00.

Cuadro N° 7: Tarifa de precios del servicio de transporte turístico

Servicio	Unidad Móvil	Precio
Transfer	Auto	\$ 60,00
Excursión	Microbús	\$ 150,00

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

A continuación, se muestran los indicadores en base a los Estados Financieros de la Compañía Turística Wilson S.A., efectuando un análisis a través de los indicadores de rendimientos, para la medición de la rentabilidad, año 2017, puesto que es importante para la correcta toma de decisiones.

Cuadro N° 8: Indicadores Financieros

ÍNDICE DE RENTABILIDAD	FÓRMULA	2017	%
Margen de utilidad bruta	$\frac{\text{Utilidad Bruta}}{\text{Ventas}}$	$\frac{\$ 6.103,65}{\$ 14.905,06}$	= 41%
Margen de utilidad operativa	$\frac{\text{Utilidad Operativa}}{\text{Ventas}}$	$\frac{\$ 814,99}{\$ 14.905,06}$	= 5%
Margen de utilidad neta	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$	$\frac{\$ 635,69}{\$ 14.905,06}$	= 4%
Rendimiento sobre los activos	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos totales}}$	$\frac{\$ 635,69}{\$ 13.252,65}$	= 5%
Rentabilidad del capital total	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital total}}$	$\frac{\$ 635,69}{\$ 4.810,69}$	= 13%

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Margen de Utilidad Bruta: La compañía muestra un porcentaje de 41%, en el año 2017, es decir, por cada dólar de ingresos por servicios, 0.41 centavos representan el costo total.

Margen de Utilidad Operativa: La Compañía en el año 2017 generó una utilidad operacional de 5%, generando una utilidad de 0.05 centavos por cada dólar invertido, luego de descontar costos y gastos.

Margen de Utilidad Neta: El Estado de Resultados Integral, año 2017 muestra el 4%, que significa que por cada dólar que se obtiene por la prestación de servicios, se genera una utilidad de 0.04 centavos.

Rentabilidad sobre los Activos: Esta ratio, indica cómo la empresa administra sus activos, para el año 2017, muestra un porcentaje de 5%, que significa que, por cada dólar invertido en sus activos, se genera una utilidad de 0,05 centavos.

Rentabilidad del Capital Total: La rentabilidad del capital informa a los propietarios o accionistas acerca de la rentabilidad de su inversión., indicando un porcentaje del 13%, esto significa que, por cada dólar que posee la compañía de su patrimonio, se genera una utilidad 0.13 centavos.

3.4. Propuesta

Implementar un sistema de costeo por órdenes de producción para mejorar la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, de la parroquia José Luis Tamayo, cantón Salinas, provincia de Santa Elena, año 2017.

3.4.1. Objetivos

3.4.1.1. Objetivo General

Implementar un modelo de sistema por órdenes de producción mediante la distribución correcta de los costos que mejoren la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, año 2017.

3.4.1.2. Objetivos Específicos

- Clasificar los elementos del costo que intervienen en la prestación del servicio de transporte turístico, mediante la utilización de datos reales para el control de sus recursos.
- Establecer el costo unitario real por ruta que ofrece el servicio de transporte turístico, mediante la hoja de costo, para la determinación del margen de utilidad.
- Determinar el precio del servicio de transporte turístico a través del método de costeo más margen para mejorar la rentabilidad.

3.4.2. Descripción de la propuesta

La presente propuesta tiene como objetivo implementar un modelo de sistema por órdenes de producción mediante la distribución correcta de los costos que mejoren la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, este sistema se aplica en las empresas donde la producción depende de pedidos u órdenes que realizan los clientes.

La compañía ofrece el servicio de transporte turístico dependiendo de los contratos que realizan los turistas locales y extranjeros; además, permite cuantificar los costos reales de cada uno de los elementos de un producto o servicio, para posteriormente fijar el precio conveniente a los clientes, proporcionando herramientas de control y planeación que permita la eficiencia

dentro del proceso productivo, y presentando información útil y razonable a la gerencia para la correcta toma de decisiones.

Para efectuar el cálculo de los costos, se obtuvo información mediante entrevistas al personal administrativo con respecto a las rutas frecuentes para el traslado de turistas en la provincia de Santa Elena. Cabe recalcar que, para el desarrollo de la propuesta información del mes de diciembre, año 2017.

A continuación, se detallará los costos generados por el servicio de transporte, los kilómetros recorridos por cada ruta o servicio turístico, número de transfer, puesto que la producción se medirá por kilometraje, días de trabajo, y vehículos que operan.

Cuadro N° 9: Costos del servicio de transporte

MPD	
Combustible	\$ 95,65
MOD	
Conductor	\$ 285,00
CIF	
Mantenimiento y reparaciones	\$ 28,59
Neumáticos	\$ 11,99
Peaje	\$ 12,50
Aceites y lubricantes	\$ 16,26
Depreciación de vehículo	\$ 38,12
Repuestos y accesorios	\$ 34,72
Impuesto	\$ 10,00
Seguro	\$ 59,17
Otros gastos	\$ 52,57
Total CIF	\$ 263,92
Total	\$ 644,57

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, diciembre, 2017

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Cuadro N° 10: Total Kilómetro recorrido por ruta.

Ruta	Tipo	N° de transfer	Km recorridos	Total km recorridos
Salinas - Guayaquil	Auto	5	276	1380
Salinas - Olón	Microbús	6	150	900
Total km recorridos				2280

Fuente: Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, diciembre, 2017.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

3.4.2.1. Cálculo de los elementos del costo

3.4.2.1.1. Materia Prima Directa

La materia prima directa son aquellos suministros indispensables para la elaboración de un producto o para la prestación de un servicio, en este caso para el servicio de transporte turístico es el combustible, que es indispensable para el funcionamiento de las unidades móviles con las que cuenta la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil. A continuación, se detalla mediante un cuadro, el costo de combustible por Kilómetros recorridos:

Cuadro N° 11: Total Costo Unitario de MPD (Transfer)

Combustible	Unidad de medida	Cantidad	Costo unitario	Costo total
Gasolina	Galón	7	\$ 1,85	12,95
N° de transfer				5
Costo total de MPD				\$ 64,75

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Cuadro N° 12: Total Costo Unitario de MPD (Excursión)

Combustible	Unidad de medida	Cantidad	Costo unitario	Costo total
Diesel	Galón	5	\$ 1,03	5,15
N° de transfer				6
Costo total de MPD				\$ 30,90

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

3.4.2.1.2. Mano de Obra Directa.

La mano de obra directa es el segundo elemento fundamental en todo el proceso productivo. Para la distribución adecuada de los costos con respecto a la mano de obra directa, se tomó en cuenta a los conductores de las unidades móviles, que es el personal encargado del traslado de turistas a las diferentes rutas, considerado el personal que interviene directamente en el servicio prestado.

El cálculo del costo de la mano de obra directa se lo determina mediante fórmula aplicando valores reales, debido a que los conductores no tienen el sueldo básico, se tomó en consideración el total de mano de obra del mes de diciembre para cada conductor durante el año 2017.

Servicio 1: Transfer “Salinas – Guayaquil”

$$\text{Costo de MOD} = \frac{\text{Costo mensual}}{\text{N}^\circ \text{ de viajes}}$$

$$\text{Costo de MOD} = \frac{\$75,00}{5}$$

$$\text{Costo de MOD} = 15$$

Servicio 2: Excursión “Salinas – Olón”

$$\text{Costo de MOD} = \frac{\text{Costo mensual}}{\text{N}^\circ \text{ de viajes}}$$

$$\text{Costo de MOD} = \frac{\$210,00}{6}$$

$$\text{Costo de MOD} = 35$$

Cuadro N° 13: Total Costo Unitario por ruta de MOD.

Servicio 1: Transfer			
Mano de obra	Costo mensual	N° de viajes	Costo por ruta
Conductor	\$ 75,00	5	\$ 15,00

Servicio 2: Excursión			
Mano de obra	Costo mensual	N° de viajes	Costo por ruta
Conductor	\$ 210,00	6	\$ 35,00

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

3.4.2.1.3. Costos Indirectos de Fabricación

Los costos indirectos de fabricación que intervienen indirectamente en la prestación del servicio de transporte son: depreciación, neumáticos, lubricantes y aceites, mantenimiento y reparaciones, seguros, impuesto vehicular y peajes, siendo necesarios para el control y funcionamiento de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil. El valor que corresponde a los costos indirectos de fabricación incluye la materia prima indirecta y mano de obra indirecta que emplea la compañía para la prestación del servicio de transporte turístico, y se calculan de la siguiente manera.

Cuadro N° 14: Total Costo Unitario por ruta de CIF.

Unidad de medida	Detalle	Servicio 1	Servicio 2
	Materia Prima Indirecta		
Por Kilómetros	Aceites y lubricantes	\$ 4,40	\$ 11,87
	Otros CIF		
Por viaje	Otros gastos	\$ -	\$ 67,59
	Peajes	\$ 3,38	\$ 9,12
Anual	Seguros	\$ 15,99	\$ 43,18
	Impuesto	\$ 2,70	\$ 7,30
	Depreciación de vehículo	\$ 8,42	\$ 4,71
Por Kilómetros	Repuestos y accesorios	\$ 9,38	\$ 25,34
	Mantenimiento y reparación	\$ 7,73	\$ 20,86
	Neumáticos	\$ 3,24	\$ 8,75
Total CIF mensual		\$ 55,24	\$ 198,72
N° de transfer		5	6
Costo total de CIF		\$ 11,05	\$ 33,12


Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

3.4.2.2. Hoja de Costos

Una vez realizado el cálculo de los tres elementos del costo que intervienen en la prestación del servicio turístico, se elabora la hoja de costo, para conocer valor unitario por cada servicio.


Cuadro N° 15: Hoja de costos, Servicio Transfer

COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A.			
			
HOJA DE COSTO			
Tipo deservicio	Salinas - Guayaquil		
Marca de Vehículo	Hyundai Elantra		
FECHA	MPD	MOD	CIF
dic-17	\$ 12,95	\$ 15,00	\$ 11,05
TOTAL	\$ 12,95	\$ 15,00	\$ 11,05
ELEMENTOS DEL COSTO			
Materia prima directa			\$ 12,95
Mano de obra directa			\$ 15,00
Costos Indirectos			\$ 11,05
Costo unitario			\$ 39,00
RESPONSABLE			

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Cuadro N° 16: Hoja de costo, Servicio Excursión

COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A.			
			
HOJA DE COSTO			
Tipo deservicio	Salinas - Olón		
Marca de Vehículo	Hyundai H1 Starex		
FECHA	MPD	MOD	CIF
dic-17	\$ 5,15	\$ 35,00	\$ 33,12
Totales	\$ 5,15	\$ 35,00	\$ 33,12
ELEMENTOS DEL COSTO			
Materia prima directa			\$ 5,15
Mano de obra directa			\$ 35,00
Costos Indirectos			\$ 33,12
Costo unitario			\$ 73,27
RESPONSABLE			

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Luego de distribuir cada elemento del costo, se establece el costo unitario del servicio de transporte. El servicio de Transfer, presenta el costo unitario por \$ 39.00, mientras que el servicio de Excursión, el costo unitario asciende a \$ 73.27.

3.4.2.3. Fijación de precios del servicio de transporte.

Para la fijación del precio del servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, se establecerá mediante el método de costos más margen, esta técnica consiste en añadir un margen de beneficio al costo unitario, aplicando el porcentaje que la empresa desea obtener por cada servicio, considerando el 60%.

$$\text{Precio de venta (PV)} = \text{Costo total unitario (CTU)} + (1 + \%)$$

A continuación, se presenta los precios propuestos mediante el sistema de costos por órdenes de producción, asignando un margen de utilidad del 60%.

Cuadro N° 17: Fijación de precios servicio.

Tipo de Servicio	Precio de venta	Costo	1+%	Precio presupuesto	Diferencia
Transfer	\$ 60,00	\$ 39,00	1,60	\$ 62,40	\$ 2,40
Excursión	\$ 150,00	\$ 73,27	1,60	\$ 117,23	\$ -32,77
Total	\$ 210,00	\$ 112,27	3,20	\$ 179,63	\$ -30,37

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Con respecto a la fijación de precios actuales, para el servicio 1 (Transfer), el precio aumenta a \$ 62.40, con una diferencia de \$ 2,40, mientras que para el servicio 2 (Excursión), el precio disminuye a \$ 117,23, mostrando una diferencia de \$ 32,77.

3.4.2.4. Análisis de la rentabilidad con relación el sistema propuesto.

A continuación, se presenta el Estado de Resultados Integral de la Compañía Turística Wilson S.A., periodo 2017 con relación al sistema de costos por órdenes de producción para la medición de la rentabilidad mediante los indicadores de rendimientos.

Cuadro N° 18: Estado de Resultados Integral Proyectado.

		AÑO 2017		SISTEMA PROPUESTO	
INGRESOS					
Prestaciones de Servicios		\$ 14.905,06		\$ 15.522,53	
TOTAL INGRESOS		\$ 14.905,06	100%	\$ 15.522,53	100%
COSTOS					
Costo de venta		\$ 8.801,41		\$ 10.651,04	
TOTAL COSTOS		\$ 8.801,41	59,05%	\$ 10.651,04	68,62%
UTILIDAD BRUTA		\$ 6.103,65	40,95%	\$ 4.871,49	31,38%
GASTOS OPERATIVOS					
Honorarios profesionales		\$ 1.020,00		\$ 1.020,00	
Suministros, herramientas, materiales y repuestos		\$ 1.430,63		\$ 1.013,97	
Mantenimiento y reparaciones		\$ 1.802,47		\$ 1.120,37	
Impuestos, contribuciones y otros		\$ 404,69		\$ 284,69	
Otros gastos		\$ 630,87		\$ -	
TOTAL GASTOS OPERATIVOS		\$ 5.288,66	35,48%	\$ 3.439,02	22,16%
UTILIDAD OPERATIVA		\$ 814,99	5,47%	\$ 1.432,47	9,23%
Participación a trabajadores		\$ -		\$ -	
TOTAL ANTES DE PART. A TRABAJ		\$ 814,99	5%	\$ 1.432,47	9,23%
Impuesto a la renta		\$ 179,30	1,20%	\$ 315,14	2,03%
UTILIDAD NETA		\$ 635,69	4,26%	\$ 1.117,32	7,20%

Fuente: Carolina Fernández Muñoz

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

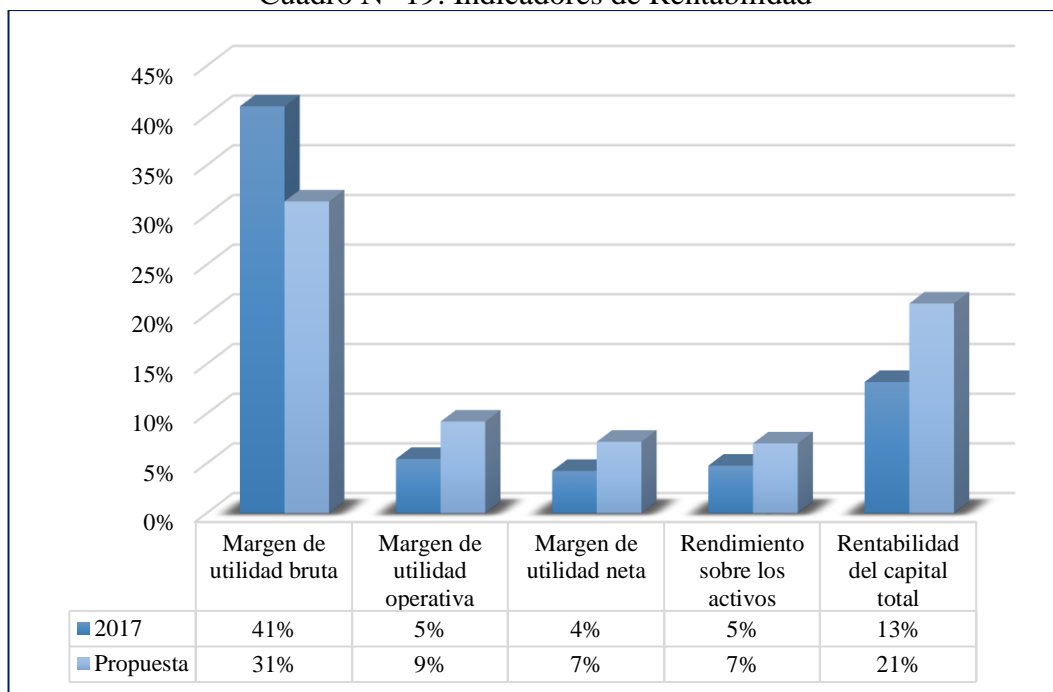
Según el Estado de Resultados Integral, muestra un aumento en los ingresos del año 2017, con un valor de \$ 14.905,06 a \$ 15.522.53, los costos totales han incrementado de 59,05% a 68,62%, debido a la correcta distribución de los costos que genera el servicio de transporte turístico de la compañía.

Terminado el proceso de la implementación del sistema por órdenes de producción, se refleja la utilidad real de la compañía, pues el porcentaje incrementa de 4,26% a 7,20%, mejorando su rentabilidad.

Por lo tanto, la implementación de un sistema de costos en la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, permite controlar sus recursos económicos y financieros, mostrando información razonable a la gerencia, pues toda empresa tiene como fin el crecimiento y maximización de utilidades, para obtener un beneficio económico positivo, para ello los directivos son los encargados de distribuir correctamente sus recursos, y tomar decisiones para su buen funcionamiento.

A continuación, se muestra los indicadores de rendimiento, con relación al sistema propuesto, para la medición de la rentabilidad del año 2017.

Cuadro N° 19: Indicadores de Rentabilidad



Fuente: Proceso de Investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Margen de Utilidad Bruta

Del margen de utilidad bruta se puede inferir que, el porcentaje disminuyó de 41% a 31%, en relación al sistema propuesto, es decir, por cada dólar de ingresos por servicios, 0.31 centavos representan el costo total

Margen de Utilidad Operativa

La Compañía en el año 2017 generó una utilidad operacional de 5%, mientras que con el sistema propuesto el porcentaje asciende a 9%, generando una utilidad de 0.09 centavos por cada dólar invertido, luego de descontar costos y gastos.

Margen de Utilidad Neta

El Estado de Resultados Integral propuesto, indica que el margen de utilidad neta aumentó de 5% a 7%, lo que significa que por cada dólar que se obtiene por la prestación de servicios, se genera una utilidad de 0.07 centavos.

Rentabilidad sobre los Activos: Esta ratio, indica cómo la empresa administra sus activos, para el año 2017, el porcentaje aumenta de 5% a 16%, con relación al sistema propuesto, que significa que, por cada dólar invertido en sus activos, se genera una utilidad de 0,16 centavos.

Rentabilidad del Capital Total

La rentabilidad del capital informa a los propietarios o accionistas acerca de la rentabilidad de su inversión., indicando un aumento del 13% a 21%, esto significa que, por cada dólar que posee la compañía de su patrimonio, se genera una utilidad 0.21 centavos.

CONCLUSIONES

Al finalizar el trabajo de investigación se concluye que:

- La Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, presenta dificultad en la determinación de los costos del servicio de transporte, puesto que su distribución no es la adecuada, debido a que carece de un sistema de costeo, que permita el mejoramiento de la rentabilidad de la compañía.
- La fijación de precios del servicio de transporte en la Compañía Turística Wilson S.A., lo establecen de manera empírica, puesto que, al no conocer el costo real unitario de cada servicio, generan incertidumbre al momento de asignar el porcentaje de utilidad a cada servicio, afectando directamente a la rentabilidad de la compañía.
- La Compañía Turística Wilson S.A, año 2017, muestra una utilidad de 4,26%, mientras que con el sistema propuesto la utilidad aumenta a 7,20%, por lo tanto, al implementar un sistema de costos por órdenes de producción, la compañía genera resultados favorables para la correcta toma de decisiones.

RECOMENDACIONES

A continuación, se presentan las siguientes recomendaciones:

- Determinar los costos mediante un sistema por órdenes de producción para su correcta distribución de cada elemento que intervienen en la prestación de servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, para el incremento de la rentabilidad.

- Distribuir correctamente los costos incurridos por el servicio de transporte para la correcta fijación de precios por rutas turísticas, que permitan asignar de manera correcta el margen de utilidad esperado por la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, y así, cubrir todos los costos y gastos, para mejorar su rendimiento.

- Evaluar la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, mediante indicadores financieros que permitan medir la eficiencia de sus recursos empleados e invertidos, con la finalidad de presentar información real que le permita a la gerencia, tomar decisiones correctas, en cuanto a la productividad y rentabilidad de la compañía.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito. (07 de Agosto de 2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial. Ecuador. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). Resolución No. 111-DIR-2014-ANT. Ecuador.
- Alvarado Verdín, V. M. (2016). *Ingeniería de costos*. México: Grupo Editorial Patria.
- Alvarez Castañeda, B. M., & Pérez Meléndez, B. C. (2016). Análisis del costo del servicio y su efecto en la utilidad en la empresa Transportes Meléndez S.R.L., de Cajamarca, año 2016. Cajamarca, Perú: Universidad Privada del Norte.
- Arredondo González, M. (2015). *Contabilidad y análisis de costos*. México: Grupo Editorial Patria.
- Arredondo González, M. M. (2015). *Contabilidad y análisis de costos*. México: Grupo Editorial Patria.
- Ballena Alcantara, I. M. (Julio de 2017). Costo de servicio y su influencia en la rentabilidad de la empresa de transportes Turismo Señor de Huamantanga SRL, Chiclayo 2016. Pimentel: Universidad César Vallejo.
- Billene, R. A. (2016). *Análisis de Costos*. Argentina: Ediciones Jurídicas Cuyo.
- Cárdenas y Nápoles, R. A. (2016). *Costos I*. México: Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Chambergó, I. (2016). Sistema de costos para empresas de servicios y registros de costos según la interpretación de la SUNAT. *Actualidad Empresarial*(342).
- Constitución de la República del Ecuador. (20 de Octubre de 2008). Ecuador. Obtenido de <https://www.educacionsuperior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/01/Constitucion-del-Ecuador.pdf>
- Constitución de la República del Ecuador*. (2018).
- Córdoba Padilla, M. (2014). *Análisis Financiero*. Bogotá: ECOE Ediciones.
- Correa León, S. (2018). *Sistema Analítico para la Contabilidad, los Costos y la Finanzas*. Argentina: El Cid Editor.

- Esclava, J. d. (2013). *Finanzas para el Marketing y las Ventas*. Madrid: ESIC Editorial.
- García Nava, J. A., & Paredes Hernández, L. M. (2014). *Estrategias financieras empresariales*. México: Grupo Editorial Patria.
- González, A. (2015).
- Guerrero Reyes, J. C., & Galindo Alvarado, J. F. (2014). *Contabilidad 2*. México: Grupo Editorial Patria S.A.
- Herz Ghersi, J. (2018). *Apuntes de contabilidad financiera*. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas UPC.
- Izar Landeta, J. M. (2016). *Contabilidad Administrativa*. México: Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Lambretón Torres, V., & Garza Fernández, G. (2016). *Costos para la toma de decisiones*. México: Pearson.
- Laporta Pomi, R. (2016). *Costos y gestión empresarial: Incluye costos con ERP*. Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Ley de Régimen Tributario Interno*. (s.f.).
- Ley de Turismo*. (2014).
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial*. (s.f.).
- Magallón Vázquez, R. (2015). *Costos de comercialización*. México: Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Ministerio de Turismo. (22 de Diciembre de 2002). Ley de Turismo. Ecuador. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/LEY-DE-TURISMO.pdf>
- Ministerio de Turismo. (31 de Diciembre de 2014). Reglamento de Transporte Terrestre Turístico. Ecuador. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/REGLAMENTO-TRANSPORTE-TERRESTRE-TURISTICO.pdf>
- Ministerio del Turismo. (2010).
- Monferrer Tirado, D. (2013). *Fundamentos de marketing*. Universitat Jaume I.
- Morales, J. A. (2014). *Crédito y Cobranza*. México: Editorial Patria.
- Moreno Rodríguez, A. R., & Ciro Valladares, L. (2017). *Costeo basado en actividades según líneas de negocio y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Dankas Perú S.A.C. Año 2016*. Perú: Universidad César Vallejo.

- Muñoz, D. M., & Camargo, J. (2015). Factoring: una alternativa de financiamiento como herramienta de apoyo para las empresas de transporte de carga terrestre en Bogotá. *Revista Finanzas y Política Económica*.
- OMT. (2017). Panorama OMT del turismo internacional. *UNWTO*, 1-16.
- Pabón Barajas, H. (2012). *Fundamentos de costos*. Colombia: Alfaomega Colombiana.
- Perleche, C., & Tenicela, K. (2015). *Sistema de costos por órdenes específicas, mermas, desmedros*. Lima: Universidad Nacional Federico Villarreal.
- Polo García, B. E. (2017). *Contabilidad de costos en la alta gerencia: Teórico - Práctico*. Bogotá: Grupo Editorial Nueva Legislación SAS.
- Quispe Bustinza, J. R. (2015). Determinación de costo y rentabilidad de las empresas de Transporte Interprovincial de Pasajeros en la ruta de las provincias de San Roman y Lampa, periodo 2012. Puno, Perú: Universidad Nacional del Altiplano de Puno.
- Raúl Andrés Cárdenas y Nápoles. (2016). *Costos I*. México: Instituto Mexico de Contadores Públicos.
- Reglamento de Transporte Terrestre Turístico*. (2014).
- Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno*. (s.f.).
- Rincón, C., & Villarreal, F. (2014). *Contabilidad de Costos I: Componentes del Costo*. Bogotá: Ediciones de la U.
- Rivero Zanatta, J. P. (2015). *Costos y presupuestos: reto de todos los días*. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, Senplades. (22 de Septiembre de 2017). Plan Nacional de Desarrollo 2017 - 2021 - Toda una Vida. *Resolución N.º CNP-003-2017*. Quito, Ecuador: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo - Senplades 2017.
- Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2014). *Tabla de Indicadores*. Guayaquil: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros.
- Torres Orichuela, G. (2013). *Tratado de contabilidad de costos por sectores económicos* (Segunda ed.). Lima: Marketing Consultores S.A.
- Zapata Sanchez, P. (2015). *Contabilidad de Costos: Herramientas para la toma de decisiones*. Colombia: Alfaomega.

ANEXO S

Anexo N° 1: Matriz de Consistencia

Tema	Problema	Objetivos	Idea a defender	Variables	Indicadores
<p>Costos del servicio de transporte y la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, de la Parroquia José Luis Tamayo, cantón Salinas, provincia de Santa Elena, año 2017.</p>	<p>¿Cómo afecta los costos del servicio de transporte en la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, año 2017?</p> <ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuáles son los costos de servicio de transporte que actualmente determina la Compañía? - ¿Qué métodos utiliza para la fijación del precio del servicio de transporte de la Compañía? - ¿Cuál es el nivel de rentabilidad que le genera el servicio de transporte de la Compañía Turística Wilson S.A., año 2017? 	<p>Evaluar los costos del servicio de transporte mediante ratios financieros que mejoren la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, año 2017.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificación de los elementos del costo del servicio de transporte mediante un sistema de costeo por órdenes para su correcta distribución. • Fijación de precios del servicio de transporte mediante el método de costos que determinen margen de utilidad adecuado. • Medición del nivel de rentabilidad mediante indicadores de rendimiento que permitan la correcta toma de decisiones en la Compañía, año 2017. 	<p>Los costos del servicio de transporte afectarán la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. TURISWIL, parroquia José Luis Tamayo, cantón Salinas, provincia de Santa Elena, año 2017.</p>	<p>Costos</p> <p>Rentabilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reconocimiento de los costos • Materia prima • Mano de obra • Costos indirectos de fabricación • Sistema de costeo • Margen de Utilidad bruta • Margen de utilidad operativa • Margen de utilidad neta • Rendimiento sobre los activos • Rendimiento sobre el capital

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Anexo N° 2: Entrevista al Gerente

Objetivo: Obtener información relevante sobre los costos del servicio de transporte y la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A.

1. **¿Cuáles son los servicios de transporte turísticos y las rutas más frecuentes que realiza la Compañía?**

2. **¿Cuáles son los elementos del costo que considera la Compañía Turística Wilson S.A. en la prestación del servicio de transporte turístico?**

3. **¿Cómo establece el costo unitario del servicio de transporte la Compañía Turística Wilson S.A.?**

4. **¿Cuántos empleados posee la compañía? Indique al personal administrativo y operativo.**

Departamento	Cargo	Cantidad de personas

5. **¿Qué método utiliza la Compañía Turística Wilson S.A., para la fijación de la tarifa del servicio de transporte?**

6. ¿Considera que la flota vehicular de las unidades con las que cuenta actualmente satisface la demanda del traslado de los turistas?

7. ¿Cuántas unidades móviles posee la Compañía Turística Wilson S.A.?

8. Clasifique la flota vehicular de acuerdo a los diferentes tipos de unidades móviles.

Flota vehicular	# Vehículos

9. ¿La entidad conoce el nivel de rentabilidad que le genera el servicio de transporte turístico?

10. ¿Considera usted que la aplicación de un sistema de costo permitirá el incremento de la rentabilidad de la compañía?

Anexo N° 3: Entrevista al Contador

Objetivo: Obtener información relevante sobre los costos del servicio de transporte y la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A.

1. ¿Qué método de costeo utiliza la Compañía Turística Wilson S.A.?

2. ¿Cómo asigna los elementos del costo para el servicio de transporte la Compañía Turística Wilson S.A.?

3. ¿En qué forma beneficia a la compañía el reconocimiento de los costos?

4. ¿Cómo determina la rentabilidad la Compañía Turística Wilson S.A. y que indicadores considera relevantes para medirla?

5. ¿Cómo están estructurados los costos en la Compañía Turística Wilson S.A.?

Anexo N° 4: Estado de Resultados Integral, AÑO 2017

COMPañÍA TURÍSTICA WILSON S.A. TURISWIL
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2017

AÑO 2017

INGRESOS	
Prestaciones de Servicios	\$ 14.905,06
TOTAL INGRESOS	\$ 14.905,06
COSTOS	
Costo de venta	\$ 8.801,41
TOTAL COSTOS	\$ 8.801,41
UTILIDAD BRUTA	\$ 6.103,65
GASTOS OPERATIVOS	
Honorarios profesionales	\$ 1.020,00
Suministros, herramientas, materiales y repuestos	\$ 1.430,63
Mantenimiento y reparaciones	\$ 1.802,47
Impuestos, contribuciones y otros	\$ 404,69
Otros gastos	\$ 630,87
TOTAL GASTOS OPERATIVOS	\$ 5.288,66
UTILIDAD OPERATIVA	\$ 814,99
Participación a trabajadores	\$ -
TOTAL ANTES DE PART. A TRABAJ	\$ 814,99
Impuesto a la renta	\$ 179,30
UTILIDAD NETA	\$ 635,69

Fuente: Proceso de investigación

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz

GERENTE

CONTADOR

Anexo N° 5: Estado de Situación Financiera, AÑO 2017

COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A. TURISWIL
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2017

	AÑO 2017
ACTIVO	
ACTIVOS CORRIENTES	
Efectivo y Equivalente de efectivo	\$ 366,24
Cuentas y Documentos por cobrar corrientes	\$ -
Ctas. y Doc. por Cobrar Clientes	\$ 832,23
Crédito Tributario (Impuesto a la Renta)	\$ 204,07
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	\$ 1.402,54
ACTIVOS NO CORRIENTES	
Propiedad, Planta y Equipo	
Maquinaria, Equipo, Instalaciones y Adecuaciones	\$ 1.612,70
Muebles y Enseres	\$ 1.548,00
Equipo de Computación	\$ 1.548,00
Vehículo, Equipo de transporte y Caminero Móvil	\$ 30.955,35
(-) Depreciación Acumulada de P P & E	\$ -23.813,94
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	\$ 11.850,11
TOTAL ACTIVO	\$ 13.252,65
PASIVO	
PASIVOS CORRIENTES	
Ctas. Y doc. por pagar comerciales	\$ 1.084,60
Impuesto a la renta por pagar del ejercicio	\$ 179,30
Otras cuentas por pagar	\$ 7.178,06
TOTAL PASIVOS CORRIENTES	\$ 8.441,96
PATRIMONIO	
Capital Suscrito y/o asignado	\$ 800,00
Resultados Acumulados	
Utilidades Acumuladas de Ejercicios Anteriores	\$ 4.143,24
(-) Pérdidas Acumuladas de Ejercicios Anteriores	\$ -768,24
Utilidad del Ejercicio	\$ 635,69
TOTAL PATRIMONIO	\$ 4.810,69
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 13.252,65

Fuente: Proceso de investigación

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz

GERENTE

CONTADOR

Anexo N° 6: Oficina de gerencia



Fuente: Proceso de investigación – Instalaciones de la Compañía Turiswil.
Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

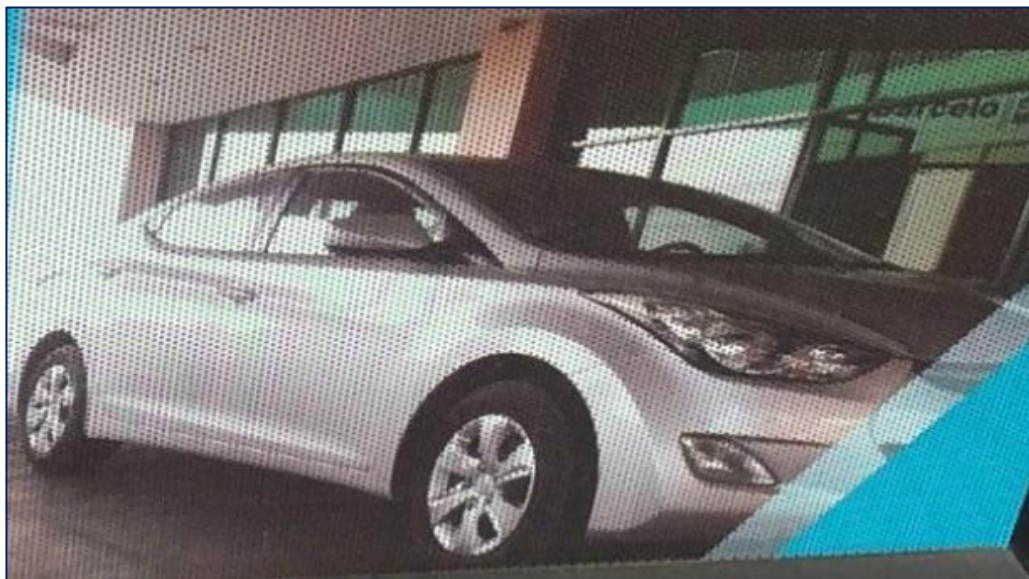


Fuente: Proceso de investigación – Instalaciones de la Compañía Turiswil.
Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Anexo N° 7: Vehículos de la Compañía



Fuente: Proceso de investigación – Instalaciones de la Compañía Turiswil.
Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.



Fuente: Proceso de investigación – Instalaciones de la Compañía Turiswil.
Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Anexo N° 9: Presupuesto

RECURSOS HUMANOS				
N°	DENOMINACIÓN	TIEMPO	COSTO UNITARIO	TOTAL
1	Investigador	340	\$ 1,56	\$ 530,40
SUBTOTAL				\$ 530,40
RECURSOS MATERIALES				
N°	DENOMINACIÓN		COSTO UNITARIO	TOTAL
4	Resmas de papel		\$ 4,50	\$ 18,00
2	Esferográficos		\$ 0,45	\$ 0,90
5	Carpeta Manila		\$ 0,25	\$ 1,25
6	Anillados		\$ 1,50	\$ 9,00
5	Cartuchos de tinta		\$ 25,00	\$ 125,00
SUBTOTAL				\$ 154,15
RECURSOS TÉCNICOS				
N°	DENOMINACIÓN		COSTO UNITARIO	TOTAL
1	Computadora		\$ 489,50	\$ 489,50
1	Impresora		\$ 300,00	\$ 300,00
5	CD		\$ 0,75	\$ 3,75
1	Internet		\$ 60,00	\$ 60,00
SUBTOTAL				\$ 853,25
OTROS GASTOS				
Movilización				\$ 75,00
SUBTOTAL				\$ 75,00
TOTAL				\$1.612,80

Fuente: Proceso de investigación.

Elaborado por: Carolina Fernández Muñoz.

Anexo N° 10: Carta Aval



Salinas, 22 de febrero del 2019

CARTA AVAL

Yo, **Wilson Rodolfo De la Cruz Rocafuerte**, con cédula de ciudadanía N° 0906107750, gerente general de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, ubicada en la parroquia José Luis Tamayo, cantón Salinas, provincia de Santa Elena, permito comunicarle que a petición de la Srta. **Carolina Janeth Fernández Muñoz**, con cédula de ciudadanía N° 245013605-2, estudiante de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, se le concede la respectiva autorización y facilidad para que realice su Trabajo de titulación denominado "COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA TURÍSTICA WILSON S.A. TURISWIL DE LA PARROQUIA JOSE LUIS TAMAYO, CANTÓN SALINAS, PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2017".

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



Wilson Rodolfo De la Cruz Rocafuerte
Gerente General de la Compañía Turiswil

CI: 0906107750