



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

FACULTAD DE ECONOMÍA Y CIENCIAS EMPRESARIALES

**TÍTULO: PROPUESTA PARA UN SISTEMA DE ACUMULACIÓN DE
COSTOS DE UNA EMPRESA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE
TERRESTRE DE CARGA**

**TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO
PREVIO A OPTAR EL GRADO DE
CONTADOR PÚBLICO AUTORIZADO**

**NOMBRE DEL ESTUDIANTE:
GLORIA CORDERO CALLE**

**TUTOR:
MÓNICA ZAMBRANO**

SAMBORONDÓN, FEBRERO, 2014

DEDICATORIA

A Dios Todopoderoso por permitirme alcanzar esta meta.

A Rolando y Daniel Veloz por su apoyo incondicional para que se cumpla este sueño.

A mi familia por su comprensión y ayuda durante estos años de estudio.

A mis amigas por sus palabras de aliento para culminar este proyecto.

AGRADECIMIENTO

A la administración de la empresa Transportes S.A. por permitirme realizar esta investigación.

Al personal que labora en la empresa Transportes S.A. por brindarme la información necesaria para llevar a cabo este proyecto.

Al ingeniero Álvaro Mesa por su incondicional ayuda en el desarrollo de esta propuesta.

A la ingeniera Mónica Zambrano por su guía en la elaboración de este trabajo de titulación.

ÍNDICE GENERAL

<u>DEDICATORIA</u>	<u>I</u>
<u>AGRADECIMIENTO</u>	<u>II</u>
<u>ÍNDICE DE CUADROS.....</u>	<u>VI</u>
<u>ÍNDICE DE GRÁFICOS.....</u>	<u>VII</u>
<u>RESUMEN.....</u>	<u>VIII</u>
<u>INTRODUCCIÓN</u>	<u>1</u>
<u>CAPÍTULO I.....</u>	<u>3</u>
1.1. ANTECEDENTES.....	3
1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	5
1.3. ALCANCE Y DELIMITACIÓN DEL OBJETO	6
1.4. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	6
1.5. OBJETIVOS: GENERAL Y ESPECÍFICOS.....	7
1.5.1. OBJETIVO GENERAL.....	7
1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	7
1.6. JUSTIFICACIÓN	7
<u>CAPÍTULO II.....</u>	<u>9</u>
<u>2. MARCO REFERENCIAL</u>	<u>9</u>
2.1. MARCO TEÓRICO.....	9
2.1.1. LA CONTABILIDAD Y SUS CARACTERÍSTICAS	9
2.1.2. SISTEMAS DE COSTEO	11

2.1.2.1. ELEMENTOS DEL COSTO	12
2.1.2.2. TIPOS DE SISTEMAS	13
2.1.3. COSTOS DE SERVICIOS	13
2.1.4. TRANSPORTE	14
2.1.4.1. EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA	16
2.1.4.2. CLASIFICACIÓN	18
2.1.5. CARGA	19
2.1.6. TRANSPORTE DE CARGA.....	20
2.1.6.1. EL TRANSPORTE DE CARGA EN EL ECUADOR.....	25
2.1.7. IDENTIFICACIÓN DE LA EMPRESA	35
2.1.7.1. RESEÑA HISTÓRICA DE TRANSPORTES S.A.	35
2.1.7.2. MISIÓN DE LA EMPRESA	37
2.1.7.3. VISIÓN DE LA EMPRESA	37
2.1.7.4. POLÍTICA DE SEGURIDAD	38
2.1.7.5. OBJETIVOS DE LA EMPRESA	38
2.1.7.6. ORGANIGRAMA DE LA EMPRESA: ADMINISTRACIÓN.....	38
<u>2.2. MARCO CONCEPTUAL</u>	41
2.2.1. CONTABILIDAD	41
2.2.2. CONTABILIDAD DE COSTOS	41
2.2.3. SISTEMA DE COSTOS	41
2.2.4. TRANSPORTE.....	42
2.2.5. COMODALIDAD.....	42
<u>CAPÍTULO III.....</u>	43
3.1. FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS	43
3.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	43
3.3. POBLACIÓN	44
3.4. MUESTRA.....	48
3.5. INSTRUMENTOS, HERRAMIENTAS Y PROCEDIMIENTOS DE LA INVESTIGACIÓN	

<u>CAPÍTULO IV.....</u>	<u>49</u>
4.1. LA PROPUESTA	49
4.2. PROCESO: DESPACHAR CARGA.....	51
4.2.1. ACTIVIDADES:.....	51
4.3. PROCESO: TRANSPORTAR CARGA	53
4.3.1. ACTIVIDADES:.....	53
4.4. PROCESO: FACTURAR SERVICIO	54
4.4.1. ACTIVIDADES:.....	54
4.5. PROCESO: COBRAR SERVICIO.....	54
4.5.1. ACTIVIDADES:.....	54
4.5.2. PAGO A SUBCONTRATADOS	55
4.6. FLUJOGRAMAS	55
4.7. PROPUESTA DEL SISTEMA DE COSTEO PARA LA EMPRESA TRANSPORTES S.A.....	58
<u>CAPÍTULO V.....</u>	<u>79</u>
5.1. CONCLUSIONES.....	79
5.2. RECOMENDACIONES.....	80
<u>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</u>	<u>82</u>
<u>ANEXOS.....</u>	<u>85</u>

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Resultados del Plan Renova 2008-2012	29
Cuadro 2: Vehículos chatarrizados por modalidad	30
Cuadro 3: Número de vehículos de carga matriculados	32
Cuadro 4: Número de vehículos de carga matriculados según su clase .	33
Cuadro 5: Número de vehículos motorizados matriculados, destinados al transporte de carga, por capacidad de toneladas, según clase	34
Cuadro 6: Conceptualización y operacionalización.....	44
Cuadro 7: Operadoras de Transporte de Carga Pesada hasta julio 2013	45
Cuadro 8: Operadoras de Transporte de Carga Pesada hasta julio 2013	47

ÍNDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1: Resultados del Plan Renova 2008-2012	29
Gráfico 2: Vehículos chatarrizados por modalidad.....	30
Gráfico 3: Beneficiarios Chatarrización.....	31
Gráfico 4: Número de vehículos de carga matriculados	32
Gráfico 5: Número de vehículos motorizados matriculados, destinados al transporte de carga	34
Gráfico 6: Ubicación de Transportes S.A.....	35
Gráfico 7: Vehículo de Transportes S.A.....	36

RESUMEN

Esta investigación tiene como propósito diseñar un sistema de costeo para la empresa de transportes de carga Transportes S.A., la misma que no cuenta con un sistema de costeo en su sistema de contabilidad, situación que se presenta en la mayoría de empresas pequeñas y medianas de transporte de carga a pesar de que este sector es muy importante para la economía del país. El personal que labora en esta empresa tanto a nivel administrativo como operativo nos proporcionó toda la información necesaria que se analizó y permitió elaborar un sistema de costeo acorde a las necesidades de esta empresa. Hoy en día este sector se ha visto favorecido con leyes que lo regularizan y el actual gobierno lo ha incentivado a través de proyectos y financiamiento para que generen más fuentes de trabajo y utilidades para el personal que participa en el proceso de prestación del servicio. Y este beneficio también se traslade al gobierno a través de los impuestos que éste sector genere. Esta investigación demostró que es importante considerar todos los costos que son necesarios en el proceso de prestación del servicio y no sólo los que se pueden identificar en forma directa. Con el sistema de costeo propuesto la Gerencia podrá establecer el costo real del servicio y por lo tanto establecer nuevas políticas comerciales para la captación de nuevos clientes y así conseguir el crecimiento proyectado.

INTRODUCCIÓN

El transporte de carga es una de las actividades que contribuye al desarrollo del comercio tanto nacional como internacional y es una fuente importante tanto de plazas de trabajo como de inversión. Para cualquier empresa de transporte de carga ya sea esta pequeña, mediana o grande es muy importante contar con un sistema de acumulación de costos que le permita saber cuánto le cuesta producir su servicio. En la actualidad es significativo el nivel de competencia que se da en este sector y se aprecia un constante crecimiento en el mismo.

La empresa objeto de este análisis no cuenta con un sistema de costos integrado a su contabilidad, por lo tanto, la Gerencia no cuenta con información confiable para tomar decisiones como reducir costos, mejorar rentabilidad, buscar financiamiento para aumentar su flota, revisar procesos y optimizar recursos, examinar proyectos para apertura de sucursales en otras ciudades, y finalmente para invertir en infraestructura propia como la implementación del taller para el mantenimiento de los vehículos, haciendo que esta empresa sea más competitiva e incluso podría ser líder del mercado.

Actualmente las decisiones se toman en base a la información que suministran los estados financieros con datos de costos totales sin valores pormenorizados por ruta o por cliente; no obstante, el área comercial necesita información sobre los costos detallados para así llevar a cabo las estrategias de ventas que le permita establecer márgenes de rentabilidad adecuados, ayude a captar nuevos clientes y mantener la fidelidad de su actual cartera de clientes incentivándolos con descuentos o promociones.

Para llevar a cabo esta propuesta se analizarán a) los procesos actuales b) el sistema contable y c) los recursos disponibles; partes importantes que se interrelacionan y conducen al éxito o fracaso de una empresa.

En primer lugar se analizarán los procesos que inician desde que el cliente solicita el servicio hasta que la carga llega a las bodegas del mismo o a los puertos para las respectivas exportaciones; para así, determinar si pueden ser mejorados y si no hay ineficiencia en el manejo de tiempo – distancia. En segundo lugar, se revisarán las ventajas y desventajas del actual sistema contable y cuál es su flexibilidad y potencial de adaptación o si debe ser reemplazado. Finalmente, el estudio de los recursos permitirá conocer si existe un deficiente manejo del personal disponible, de los recursos financieros y de los insumos existentes.

Para llevar a cabo este estudio nos sustentaremos en la teoría contable y de costos, y la Ley de Transporte y Seguridad Vial, que nos permitirán establecer los cambios según nuestra propuesta establecida.

La información de los costos permitirá que las decisiones que tomen los encargados de la administración se ajusten a la realidad de la empresa y estos sean determinados de forma ágil y oportuna, y proporcione alternativas de cambios en los procesos, en el sistema contable y en el manejo de los recursos para lograr la eficacia que esté acorde a los estándares del mercado.

CAPÍTULO I

1.1. Antecedentes

En el Ecuador antes de la vigencia de la nueva Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial según datos del Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad se estimaba que la informalidad en el sector del transporte de carga era del 70 al 75%, informalidad motivada en unos casos por evadir al fisco y en otros casos por una necesidad social de sustento.

Esta informalidad significaba que los transportistas no contaban con pólizas de seguros de accidentes para sus vehículos, ni de vida para sus colaboradores, tampoco los choferes y sus ayudantes estaban afiliados al seguro social, no formaban parte de un gremio o federación, y no pagaban ningún impuesto, lo que originaba una competencia desleal para los que si cumplían con estos parámetros de ley.

A pesar de esta situación el transporte de carga es una actividad muy importante para el funcionamiento del comercio nacional e internacional, se regularizó en los últimos años con la nueva Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente desde el 29 de marzo de 2011 fecha que se publicó en el Registro Oficial Suplemento 415. (Anexo 1)

Este sector es una fuente considerable de plazas de trabajo e inversión y en este gobierno ha tenido incentivos para su crecimiento y desarrollo a través de créditos otorgados por la Corporación Financiera Nacional. La

mayoría de las empresas de transporte en el país son pequeñas y medianas es decir PYMES porque inicialmente eran personas naturales las que ejercían la actividad utilizando sus vehículos y luego se constituyeron en personería jurídica ante la obligación legal de obtener el permiso de operación por parte de la Agencia Nacional de Tránsito para poder ejercer su actividad, obtener sus ingresos e incrementar su flota.

Son pocas las empresas que tienen años en el mercado ejerciendo la actividad de transporte de carga desde su constitución, la gran mayoría tenían pocos vehículos e intermediaban el servicio a través de personas naturales que prestaban sus servicios con sus vehículos pero que no estaban afiliados a cooperativa alguna ni tampoco eran parte de una empresa y en muchos de los casos ni siquiera tenían autorización para emitir facturas porque tampoco tenían los permisos que los habilitaban.

El artículo 2 de la Ley indica que el transporte se fundamenta en la equidad y el respeto a la movilidad de las personas y los bienes, es por eso que la Agencia Nacional de Tránsito tiene como “Misión: Planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia” (Tránsito).

El plan de Renovación Vehicular (Renova) impulsado con la vigencia de esta Ley e implementado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) permitió a los propietarios de vehículos muy viejos chatarrizarlos y obtener un valor determinado para la cuota inicial y así adquirir un vehículo nuevo; además, de un crédito en la Corporación Financiera

Nacional con lo cual renovaron sus flotas lo que se tradujo en un alivio para el medio ambiente evitando la contaminación y ahorrando al país grandes cantidades de dinero por el consumo menor de diesel.

Desde el inicio de este plan el Ecuador ha ahorrado 28 millones de dólares en combustible en las 12.996 unidades chatarrizadas hasta el momento y se han entregado 18.578 unidades nuevas. Los beneficiarios de los créditos ascienden a 10 mil, los cuales obtuvieron 100 millones de dólares en desembolsos que han sido bien administrados porque la tasa de morosidad es apenas del 0.11%, el medio ambiente también ha sido beneficiado con la reducción de 10 mil toneladas de CO2 según lo publicado en la página web del MTOP.

1.2. Descripción del problema

En el sector de las empresas de servicio de transporte la mayoría son PYMES y generalmente sus sistemas contables no cuentan con un sistema de costeo que les permita determinar con exactitud el costo de prestar su servicio.

Lo que representa un problema al momento de establecer márgenes de rentabilidad adecuados para competir y captar nuevos clientes, y para mantener a sus clientes actuales a través de incentivos como promociones o descuentos.

La falta de un sistema de costeo adecuado les dificulta la obtención de créditos para renovar o incrementar su flota de camiones y/o extender su infraestructura como talleres o centro de operaciones.

Y al incrementar su flota también se incrementan sus costos y gastos que sin el debido costeo ocasionaría que las empresas pierdan su perspectiva y no puedan pagar su deuda hasta desaparecer del mercado donde la competencia ha crecido en los últimos años.

1.3. Alcance y delimitación del objeto

Esta investigación promueve la implementación de un sistema de costeo que sea provechoso para la empresa de transporte de carga Transportes S.A. ubicada en Junín No. 114 entre Malecón Simón Bolívar y Panamá edificio Torres del Rio mezzanine oficina No. 6 en la parroquia Pedro Carbo, del cantón Guayaquil, en la provincia del Guayas, en la República del Ecuador.

1.4. Preguntas de investigación

¿Cuál es el sistema de costeo más adecuado para las empresas de servicio de transporte de carga?

¿Cuáles son las ventajas de utilizar un sistema de costeo?

¿Cuáles son las características de la empresa Transportes S.A.?

¿Cuáles son los procesos de la empresa Transportes S.A.?

¿Cuál es el sistema de costeo más adecuado para la empresa Transportes?

¿La empresa Transportes S.A. debe cambiar sus procesos?

1.5. Objetivos: General y Específicos

1.5.1. Objetivo General

Proponer un sistema de acumulación de costos para la empresa de transporte terrestre de carga Transportes S.A

1.5.2. Objetivos Específicos

1. Analizar las características que conforman el negocio de Transportes S.A.
2. Describir los procesos para la prestación del servicio de la empresa Transportes S.A.
3. Diseñar un sistema de costeo para la empresa de transportes de carga terrestre Transportes S.A.

1.6. Justificación

En la presente investigación se plantea diseñar un sistema de costeo apropiado para la empresa de transporte de carga Transportes S.A.

El sistema de costos propuesto permitirá a esta empresa reestructurar sus procesos para así optimizar el consumo de los insumos como combustibles o lubricantes; y recursos ya sea humanos o financieros.

La Gerencia será más proactiva ya que tomará sus decisiones en base a información confiable y no en base a un costeo informal e incompleto.

Estas decisiones financieras tomadas en forma ágil y oportuna le permitirá un crecimiento del cual se beneficiarán no sólo sus accionistas sino también sus colaboradores por la mejora de sus salarios, los proveedores que tendrán oportunidad de seguir ofertando sus bienes o servicios, las instituciones del sistema financiero que cobrarán sus créditos y finalmente el Estado que percibirá ingresos a través de los impuestos que genere.

CAPÍTULO II

2. Marco Referencial

2.1. Marco Teórico

2.1.1. La Contabilidad y sus características

La mayoría de los autores la definen como una ciencia que se encarga del registro de las transacciones financieras de una entidad para procesarlas y transformarlas en información importante que servirá para que los administradores o funcionarios encargados de la dirección de las mismas lleven a cabo con éxito sus funciones porque tomarán las decisiones correctas.

La información resultante llamada estados financieros o estados contables no sólo es utilizada por los accionistas o dueños del capital sino también por los bancos, proveedores, clientes, futuros inversores y estado, quienes esperan que la información sea transparente y siga regulaciones y normas de los entes de control.

Hoy en día los reportes financieros no sólo crean un perfil para atraer nuevos inversores o subir el precio de las acciones sino de responsabilidad social: un objetivo adicional que hoy persiguen las

empresas en este nuevo milenio. Por lo tanto, no sólo permite saber la situación actual de la empresa sino también la situación del entorno que afecta la misma y cuanto contribuyen para mejorar problemas sociales como el desempleo, la contaminación ambiental y la pobreza.

Por consiguiente, “esta dimensión abre nuevos espacios de trabajo para la disciplina contable y la articula con la transparencia, la ética y la responsabilidad social de la empresa para con la sociedad en su conjunto” (Rueda Delgado & Uribe Bohórquez, pág. 258) lo que nos predispone a cambiar la perspectiva que teníamos de esta ciencia.

Se puede decir que esta ciencia se clasifica en a) contabilidad administrativa, b) contabilidad financiera y c) contabilidad de costos.

La contabilidad administrativa permite tener información financiera y no financiera para alcanzar las metas de la organización; mientras que la contabilidad financiera proporciona información para los entes externos como bancos, inversionistas, proveedores y organismos gubernamentales y se basan en los principios de contabilidad generalmente aceptados (Horngren, Datar, & Foster, Contabilidad de Costos un enfoque Gerencial, 2007).

Finalmente, la contabilidad de costos nos proporciona información sobre cuánto cuesta producir un bien o un servicio, y los componentes de estos. “La contabilidad de costos proporciona información para dirigir la contabilidad administrativa y financiera. La contabilidad de costos mide, analiza y presenta la información financiera y no financiera relacionada con los costos de adquirir o utilizar recursos en su organización”

(Horngren, Datar, & Foster, Contabilidad de Costos un enfoque Gerencial, 2007, pág. 2).

Esta rama de la contabilidad tiene los siguientes objetivos principales: a) establecer el costo de los inventarios de productos terminados, la producción en proceso, productos terminados y materias primas b) determinar el costo de los productos vendidos para calcular ganancia o pérdida, c) proporcionar a los administradores información para planificar y controlar los costos de producción, d) planificación de inversiones, e) ajustar costos para optimizar utilidades.

Una vez que tenemos claro el concepto de Contabilidad de Costos debemos definir el siguiente concepto que será parte de nuestra investigación: los sistemas de costeo

2.1.2. Sistemas de Costeo

Son las formas como se procesa la información de los componentes de la producción de un bien o un servicio para establecer el valor que cuesta su creación y tienen dos etapas definidas la acumulación y la asignación. La acumulación es la recolección de información a través de un sistema contable y la asignación está conformada por los costos acumulados directos e indirectos.

Asignar los costos indirectos en forma razonable es una situación que no ha sido resuelto en su totalidad, es así que los estudiosos del costeo los han dividido en tradicionales con una duración de más o menos ciento cuarenta años y los contemporáneos que tienen una duración de 20 años

Estos se diferencian por la forma en que asignan los costos indirectos, mientras que en los tradicionales los adjudican con respecto a una base de volumen o de actividad (horas-hombres, horas-máquinas, etc.) mientras que el sistema de costos contemporáneos representado por el sistema de costos por actividad (ABC) o costeo transaccional, asigna en función a las actividades primordiales la empresa (Leon Wong, s.f).

Es importante definir qué son los costos directos e indirectos, los primeros son los que se asocian en forma directa con la creación del producto o servicio y son fácilmente cuantificables, los segundos son más difíciles de asignar al producto o servicio y contribuyen a la elaboración del mismo en forma indirecta.

Los sistemas de costeo que han surgido son los históricos donde no se difiere en fijos y variables, los estándar donde sí se distingue los costos fijos y variable, los de gestión o ABC y finalmente el costeo basado en actividades pero considerando costos estándar y análisis de variaciones.

2.1.2.1. Elementos del Costo

Son tres: a) materiales que son los que se transforman en productos, b) mano de obra que es la intervención del hombre con la ayuda de maquinarias para transformar los materiales, y finalmente c) los costos indirectos que colaboran con la transformación de forma indirecta.

2.1.2.2. Tipos de Sistemas

Se identifica el histórico que registra los costos como ocurren y el predeterminado que es un presupuesto de costos, se llama estimado si su proyección no es muy efectiva y si es probado se llama estándar. Ambos pueden ser acumulados en trabajos específicos que se conocen como costos por órdenes de trabajo y por departamentos que se conocen como costos por procesos.

2.1.3. Costos de Servicios

Los servicios son parte de una industria que aunque son intangibles, es un sector que ha aumentado su incidencia en la economía al contrario de las industrias que han decrecido en su aporte al crecimiento de la misma. Tanto así que hoy en día se exportan ciertos servicios como los de contabilidad, de transporte y los de salud.

Para muchos entendidos en la materia predicen que aumentarán su productividad e importancia, pero también existen otros servicios que tratan de permanecer en el mercado. “El aumento de la competencia ha ocasionado que los administradores de esta industria estén más conscientes de la necesidad de tener información de costos exacta para la planeación, el control, la mejora continua y la toma de decisiones” (Hansen & Maryanne, 2007, pág. 5).

Para producir un bien se conjugan los materiales directos, mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación. Los artículos producidos son tangibles, forman parte del inventario y se llevan desde la planta hasta las

bodegas o plantas del cliente, mientras que los servicios son intangibles, no pueden inventariarse.

Por lo tanto, los estudiosos de los costos le dieron prioridad a la manufactura y no consideraron estudios sobre la contabilidad de los servicios, situación que tuvo que cambiar ya que la economía últimamente gira en torno a los servicios.

Así como se hace seguimiento a los costos de los bienes producidos se debe hacer seguimiento a los costos de la prestación de los servicios.

Por su parte Barfield, Raiborn y Kinney (2005) expresan que las empresas de servicios no tienen una cuenta de inventarios de artículos terminados porque el servicio no puede ser almacenado pero sí tienen cuenta de inventarios de suministros consumidos e inventarios de productos en proceso por lo tanto el producto final de las compañías de servicio de transporte es intangible.

Puede ser utilizado el costeo por órdenes para empresas que ofertan servicios contables, jurídicos, hospitales, talleres, etc., pero también laboratorios o de correo, y el utilizado últimamente en empresas aéreas o de comunicación que es el basado en actividades.

2.1.4. Transporte

Las personas y los bienes se movilizan de un espacio físico a otro utilizando varios medios como los vehículos, buses, metros, barcos,

trenes, aviones, helicópteros, camiones, etc. que a lo largo de la historia fueron creados para satisfacer la necesidad creciente del desplazamiento, convirtiéndose el transporte en parte importante de la economía de cualquier país, región o continente.

La globalización ha contribuido con el crecimiento de esta actividad económica ya que tanto las personas como los bienes pueden movilizarse hoy en día sin los impedimentos que existían hace algunos años.

Por tanto, “sin la capacidad para transportar bienes manufacturados, materia prima, y conocimiento técnico, un país carece de posibilidades para maximizar la ventaja comparativa que pueda tener, ya sea en recursos naturales o humanos” (Garber & Hoel, 2005, pág. 3) relegándolo al subdesarrollo.

No puede prestarse este servicio sino coexisten dos tipos de empresas las que se dedican a la construcción de la infraestructura y las que mueven los vehículos. Es el sector público el encargado de la construcción de la infraestructura porque el sector privado no se aventura a invertir porque no sabe con exactitud cuántos usuarios tendrán y si el tiempo será el adecuado para recuperar su capital.

Las nuevas infraestructuras no sólo deben ahorrar tiempo sino que debe hacerlo a un gran número de usuarios que esté dispuesto a pagar el costo para acceder a ellos (De Rus, Campos, & Nombela, 2003).

El transporte es un factor importante en las interrelaciones físicas y socioeconómicas entre los individuos y grupos de la sociedad, en los movimientos de mercancías, personas e información y en el análisis de las infraestructuras que hacen posible el movimiento (Martínez Perdomo, 2009).

La contaminación, accidentes, ruido, la congestión y saturación de la infraestructura son efectos negativos del transporte. En la producción de servicios de transporte se generan tres tipos de costos: los del productor, que son los gastos de personal, mantenimiento de flota y uso de infraestructura; los de los usuarios que es el tiempo que transcurre en el desplazamiento y los externos que son los impuestos o tarifas.

2.1.4.1. El transporte en América Latina

Para el progreso de este sector en América Latina es fundamental la inversión en infraestructura que comprende los puertos, aeropuertos, ferrocarriles y carreteras; situación que forma parte de las obligaciones de los gobiernos de cada nación que buscan la integración interregionales, y en los últimos años evitar el deterioro del ambiente ya sea por la contaminación, el uso de combustibles y el ruido de los vehículos; preocupación que se ha convertido en un tema a nivel mundial.

Según una publicación de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) los servicios de transporte constituyen un elemento fundamental para el desarrollo económico y la competitividad de los países y como tal, son un componente importante en los presupuestos de inversión.

En este estudio define el termino comodalidad como la eficiencia en el uso de los diferentes modos de transporte de manera que exista una sostenibilidad ambiental, es decir que importa tanto el aspecto económico como el ambiental, situación que en América Latina no es tomada en consideración.

En la comodalidad se hablaría entonces de eficiencia cuando se logre que los usuarios de los modos de transporte decidan, en cada viaje, por una combinación armónica entre la racionalidad económica que gobierna las exigencias de mercado –costos de producción y de servicios de transporte- y las exigencias de la sostenibilidad de los modos que se usan para movilizar los bienes, también internalizados en términos de costos (Cepal, 2012, pág. 3).

Esta investigación de la CEPAL sugiere que para alcanzar esta eficiencia en América Latina existen ocho puntos que deben ser superados por los gobiernos:

- No existen políticas de transporte como existen en Europa e Inglaterra, cada gobierno sólo busca mostrar obras para conseguir votos.
- La mayoría de los países no tienen sus ministerios de infraestructuras unidos a los de transporte, lo que deriva políticas por separado.
- No hay objetivos ministeriales sino prioridades objetivos de los ministros de turno.
- Los gobiernos sólo buscan hacer obras de infraestructura que pueden ser mostrados en sus gobiernos y muchas de las grandes obras toman tiempo y van más allá de un período.
- Cuando inicia un nuevo gobierno este prioriza sus obras y no concluye las de sus antecesores.

- No existe agenda sectorial en la que se priorice los objetivos en forma macro.
- Priorización de la infraestructura en forma independiente del área del transporte.
- Grupos de interés que se oponen a cambios significativos.

Estas dificultades deben cambiar las políticas con relación al sector del transporte para que este tenga el mismo progreso que la actividad comercial.

Este servicio puede ser suministrado tanto por empresas públicas como privadas, siendo el más barato el que se realiza por medio del agua, y el más caro el que se efectúa por aire.

2.1.4.2. Clasificación

El transporte tiene las siguientes clasificaciones: (De Rus, Campos, & Nombela, 2003).

- a) De acuerdo al objeto transportado: transporte de pasajeros y transporte de mercancías
- b) De acuerdo al medio utilizado: transporte aéreo, transporte agua, transporte terrestre.

Sub-clasificaciones:

Transporte agua: transporte marítimo, transporte fluvial (tipo de vía navegable)

Transporte terrestre: transporte por carretera, transporte por ferrocarril, transporte por oleoductos (de acuerdo a la infraestructura utilizada)

- c) De acuerdo al alcance: corta, media, larga distancia lo cual deriva en transporte urbano e interurbano.
- d) De acuerdo al uso: regular, discrecional
- e) Relación entre el transportista y el usuario: privado, publico

2.1.5. Carga

Según Andrés Castellanos la carga es un conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su movilización. En el presente se aprecia que la manipulación de carga con tecnología difiere a la manipulación manual de años anteriores.

La carga se clasifica por su tipo y por su naturaleza (Castellanos Ramirez, 2009).

Por su tipo tenemos:

Carga general que puede ser suelta no unitarizada como fardos, sacos, barriles o carga suelta unitarizada que son paquetes más pequeños que son ubicados en paletas y contenedores para su transportación.

Carga granel que puede ser de líquidos o de gases que se almacenan en tanques o silos y son transportados por tuberías o ductos.

Por su naturaleza:

Carga perecedera: son principalmente los alimentos que con el pasar de los días pierden sus características naturales como la frescura por ello deben ser transportados con aparatos especiales que mantengan un clima adecuado para evitar que se dañe la carga.

Carga frágil: además de su correcto embalaje requiere de una correcta manipulación en la carga, descarga y en el transporte para evitar que se rompan o dañen.

Carga peligrosa: por sus características puede dañar a los que la manipulan, transportan o al medio ambiente.

Carga de dimensiones y pesos especiales: son muy voluminosas o pesadas y necesitan un transporte especial.

2.1.6. Transporte de carga

Es el movimiento de los bienes por medio de camiones, trenes, barcos, y aviones para satisfacer la necesidad de las empresas de trasladar sus productos o mercancías para la expansión del comercio, ya que se transportan recursos físicos desde donde originan o acumulan hasta donde se innovan o consumen (De Rus, Campos, & Nombela, 2003).

Permite a las empresas enviar o recibir materias primas, productos en proceso y productos finales dentro de un mismo país o fuera de este.

A las empresas les interesa estar cerca de los consumidores porque son los que comprarán sus productos y cerca de otras empresas que les suministrarán otros productos que ellos procesarán

Para producir servicios de transporte están en función de una infraestructura, un equipo móvil, personal para tripularlo y de apoyo, consumir combustible, repuestos, lubricantes, recursos naturales y tiempo de los usuarios.

El servicio que oferta no se puede almacenar y se debe diferenciar entre la producción que es la oferta del servicio y el consumo o utilización, se miden a través del factor de ocupación o de carga en transporte de bienes que resulta de dividir la oferta para la demanda, se deben usar variables homogéneas para resultados lógicos

Tan importante como los costos de las tarifas es el tiempo que se utilizará para mover la mercancía y son los dueños de la carga los que deciden qué medio de transporte utilizarán ya que el tiempo no es fijo sino dependerá de la distancia donde esté ubicado su destino final.

Los servicios de transporte no pueden ser almacenados, los carros no pueden ir vacíos ni tampoco con más carga de la normal, suficientes carros para satisfacer la demanda y en épocas de baja demanda la empresa deberá ser capaz de absorber los costos fijos

Los indicadores de eficiencia en costos miden la relación entre equipo móvil, trabajo, capital y la producción realizada en horas o kilómetros, mientras que los indicadores de efectividad en costos miden el consumo de los servicios, pasajeros, kilómetros, ingresos y la relación entre los gastos para producirlos (De Rus, Campos, & Nombela, 2003).

Los costos de operatividad son inmediatos o directos: el tiempo del conductor que es pagado a través de los sueldos, salarios y beneficios sociales y el consumo de combustible, aunque existen otros costos como la depreciación si son propios o el alquiler o leasing sino lo son y otros como el mantenimiento y reparaciones (De Rus, Campos, & Nombela, 2003).

El transporte por carretera reemplazó al ferrocarril a segundo plano y ayudó a la expansión de la revolución industrial ocurrida entre fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX, ésta a su vez contribuyó al desarrollo del transporte de carga, gracias a esta interrelación el comercio creció beneficiando a todos los sectores de la economía.

Económicamente, es una actividad derivada de la demanda de mercancías, cuya función consiste en trasladarse de áreas donde su utilidad es baja a otras de mayor utilidad. Comercio/transporte es, pues, un binomio inseparable. El comercio no se puede desarrollar sin medios de transporte. Es evidente que la existencia de medios de transporte eficientes, a precios razonables, es un elemento esencial para el desarrollo del comercio (Castellanos Ramirez, 2009, pág. 58).

Existen dos modalidades bien definidas a) servicios de distribución que se realiza en carros ligeros y b) servicios de contenedores y carga pesada.

Un elemento importante en el desarrollo del transporte es el uso de los contenedores que aparecieron en 1956 y bajaron los USD \$ 6 por tonelada a USD \$ 0.16 por tonelada; adicionalmente, redujeron el tiempo y mano de obra en los muelles debido a que las grandes grúas reemplazaron a los estibadores; lo que a su vez transformó los puertos en

grandes patios y los buques aumentaron su capacidad. En su inicio fueron cajas de madera que el ejército de Estados Unidos utilizaba para transportar armas en buques en la segunda guerra mundial. La compañía Mc Lean Trucking optó por separar las cajas que entonces medían 35x8x8 de los chasis para que finalmente lleguen a los buques con la carga que inicialmente el usuario cargo en su fábrica o planta (Marí, De Souza, Martín, & Rodrigo, 2003).

Con el pasar de los años se tuvieron que hacer adecuaciones en los buques y se implementó el uso de grúas y medidas de seguridad para que los contenedores resistieran la adversidad del mar en el transporte de la carga, Europa solicita que se estandaricen las medidas a 10, 20, 30, y 40 pies con 8 de altura y 8 de ancho, siendo hoy los más utilizados los de 20 (6 m de largo) y 40 pies (12 m de largo), carga útil es de 18 mil y 27 mil kilogramos respectivamente.

Hoy en día el contenedor es una estructura con dimensiones estándar que sirven para transportar por vía marítima aérea, ferrocarril o carretera todo tipo de mercancías. Existen diferentes tipos de contenedores a) cerrados, b) cerrados con obertura, c) cerrados con ventilación, d) contenedores refrigerados, para granel sólido, e) para automóvil, f) plataforma desmontables (Marí, De Souza, Martín, & Rodrigo, 2003).

En el sentido económico este servicio debe ser eficiente ya que le añade costos a los otros sectores porque su producción se mide por los kilómetros recorridos y las toneladas trasladadas, por lo tanto es prioritaria la elección correcta del automotor de acuerdo a su capacidad de carga y su rendimiento energético.

Deben considerarse los siguientes puntos para alcanzar la eficacia: (Camargo Borroto, 2011).

- Itinerarios más adecuados
- Utilización de los automotores de acuerdo al tipo de carga
- Planificación entre cargadores y destinatarios
- Métodos avanzados de trabajo

El tiempo es primordial en el cumplimiento de estos puntos pues debe tomarse en cuenta los tiempos de espera para ser cargado, el transporte con la carga y vacíos y finalmente el tiempo de espera para la descarga.

El transporte tiene que librar con dos tipos de competencias: la primera es por la carga en la cual los precios y los valores agregados son los que definen la situación y la segunda es por el uso de las vías que resultan pequeñas con el continuo crecimiento de la actividad comercial lo que se deriva en aumento de los costos porque utilizan más tiempo en sus trayectos y los vehículos necesitan más mantenimientos por los constantes frenados.

En cuanto a las modalidades de transporte están a) puerta a puerta: la carga y la estiba corre por cuenta del vendedor mientras que la descarga y la desestiba es responsabilidad del importador, b) puerta a puerto: el exportador es responsable de la carga y estiba, el transportador es el responsable de la descarga y desestiba en el puerto de destino para la entrega al consignatario; c) puerto a puerta: la carga y estiba es responsabilidad del transportador y la descarga y desestiba es responsabilidad del importador; d) puerto a puerto: el transportador recibe

la carga en la zona primaria del puerto y procede con la carga y estiba y en la zona primaria del puerto de destino también es el responsable de la descarga y desestiba para entregar al importador.

El transporte multimodal se realiza entre dos o más medios de transporte existe un solo responsable ante el dueño de la carga, que va segura de puerta a puerta, con menos costos operacionales, mayor productividad e inspecciones o en el puerto de destino o el de partida, existe un contrato de por medio.

2.1.6.1. El Transporte de carga en el Ecuador

El MTOP estima que este sector cuenta con más de 500.000 choferes profesionales y mueve gran cantidad de empleos indirectos como gasolineras, restaurantes, centros de servicios, etc.

En el Ecuador los servicios de transporte son ofrecidos con un bajo valor agregado sería óptimo servicios complementarios como almacenaje, manejo de cadena de frio, recolección, agrupación, y empaque.

Según el análisis que realizó el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad (MCPEC) se constata un bajo nivel de formación en proveedores y usuarios de servicios logísticos de pequeño y mediano tamaño ya sea en capacidades gerenciales como en el manejo de la carga, es decir en trámites de comercio exterior, carga y descarga. La mayoría de los transportistas individuales poseen un bajo nivel de formación logística y manejo de cargas debido a que el 95% de los mismos no han terminado la educación obligatoria.

En el país no hay grandes operadoras de servicios logísticos sino que existen muchas empresas pequeñas y medianas que no pueden crecer debido a los niveles actuales de fletes que solo les permiten cubrir gastos administrativos, de personal, tributación, seguros, permisos y no alcanza para proyectos de reinversión y renovación de flota.

En este gobierno con la implementación del plan Renova muchos transportistas han podido renovar su flota ya que era obsoleta en un 60% y 80%.

Además, considera a este sector como parte importante para la transformación de la matriz productiva y desde el 2009 ha priorizado estudios que han contado con la colaboración de la Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR), que ya había desarrollado lineamientos estratégicos con el auspicio de la Corporación Andina de Fomento (CAF) para mejorar la logística del Ecuador.

Con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el grupo Advanced Logistic Group preparó para el Ministerio Coordinador de la Producción las siguientes recomendaciones para alcanzar los objetivos de la Política Nacional de Logística que busca el promover el desarrollo y la modernización de un sistema logístico.

El problema central del Sector Transporte, Logística y Comunicaciones	
Brechas de Competitividad	Objetivos de la Agenda
Infraestructura logística Puertos congestionados, insuficiencias facilidades portuarias, alto costo del uso de los puertos, sin cadenas de frío, inadecuada infraestructura vial, incertidumbre frente a los ZEDES, falta de integración regional, poco calado	Favorecer una mejor utilización de las infraestructuras logísticas locales y de comercio exterior, completando la creación de una red nacional integrada física y operacionalmente
Formación y consolidación Falta de presencia de armadores y líneas aéreas nacionales	Avanzar hacia la consolidación y formalización del sector transporte, generando empresas de dimensión competitiva
Transformación operadores Falta de visión de trasbordo eficiente	Propiciar la transformación del sector transportista ecuatoriano en un prestatario fiable de servicios logísticos competitivos en términos de calidad y costo
Internacionalización Barreras Administrativas al comercio internacional, falta horario 24/7, bajas frecuencias aéreas, no tenemos mapa código postal	Fomentar la internacionalización de los servicios de transporte y logística, posicionando a Ecuador como un referente de calidad a nivel de la región andina
Innovación Poco esfuerzo en nuevas tecnologías	Potenciar la modernización del sector a través de la innovación y la incorporación de nuevas tecnologías para la gestión eficiente de las operaciones
Adaptación a segmentos Desbalance de importación exportación afecta a varios componentes generando costos de ineficiencia, esto incide en altos fletes de consolidación de carga exportable	Adecuar las capacidades de la oferta de transporte y logística a las necesidades reales a los empresarios
Competencia multimodal Excesiva focalización en Modelo Eje multimodal Manta Manaus, y la no evaluación técnica y de mercado de las otras alternativas	Incentivar el desarrollo de la multimodalidad en el sector transporte, como herramienta para el crecimiento sostenible y equilibrado de las potencialidades regionales
Reducción externalidades negativas No existe certificación en normas de prevención de accidentes	Mejorar la imagen del sector y propiciar la reducción de las externalidades negativas asociadas a la operación del transporte de carga (ambientales, accidentes, etc.)
Adecuación institucional Aranceles elevados de vehículos de transporte, demora en despacho, excesiva tramitología, no existe competitividad aduanera, falta de transparencia a la información pública, incumplimiento de plazos presentación DAU, falta de publicación de manuales e instructivos de procedimientos, falta de estandarización de procedimientos entre distritos y prácticas internacionales	Adaptar las capacidades institucionales a las necesidades de fortalecimiento del sector transporte y logística
Capacidades nacionales No existe un programa de competencias laborales a todo nivel	Apostar por el desarrollo de las capacidades logísticas nacionales y propiciar la profesionalización de la operación y gestión en todos los ámbitos y niveles de la logística

Fuente: Agencia de Desarrollo Regional Económico de Guayaquil y su área de influencia
 Periodo: 2009-2010

Actualmente, con el plan Renova las unidades vetustas fueron chatarrizadas y reemplazadas por unidades más modernas a través de créditos que obtuvieron los transportistas con la Corporación Financiera Nacional (CFN). Se lleva a cabo desde junio del 2010 y su finalización desde agosto del 2013 pero se suscribió un convenio para ampliar su plazo hasta diciembre del 2015 y favorecer a veinte mil transportistas.

Este proyecto implementado por el Gobierno Nacional impulsa la producción de este sector que no tenía la credibilidad necesaria debido a su informalidad y protege al medio ambiente al reducir la contaminación que producían los vehículos que ya habían cumplido su vida útil.

Para acceder a este beneficio el transportista debe tener permiso de operación emitido por la Agencia Nacional de Tránsito, pertenecer a una operadora legalmente reconocida, ser propietario del vehículo mínimo cinco años y el vehículo debe tener mínimo una antigüedad de diez años de la misma modalidad de transporte. Con el informe técnico y el crédito aprobado debe acercarse a los centros de chatarrización y los originales de placas, matrícula, improntas del chasis y motor y fotocopia de la cedula; el automotor debe tener todos los accesorios como asientos, vidrios, tapicería, etc.

Con el certificado de chatarrización deberá acercarse a la CFN o la institución financiera que emitió el crédito para retirar el incentivo financiero no reembolsable y utilizarlo en la adquisición del nuevo vehículo.

En el siguiente cuadro se detallan los informes técnicos, las unidades chatarrizadas y las unidades entregadas por este proyecto.

Cuadro 1: Resultados del Plan Renova 2008-2012

	INFORMES TÉCNICOS FAVORABLES	UNIDADES CHATARRIZADAS	UNIDADES ENTREGADAS
2008	6,179	410	4,120
2009	3,219	2,140	2,656
2010	4,733	3,880	4,887
2011	3,799	3,557	3,906
2012	2,778	3,009	3,009
TOTAL ACUMULADO	20,708	12,996	18,578

Fuente: MTOP

Elaboración: Plan Renova MTOP

Gráfico 1: Resultados del Plan Renova 2008-2012



Fuente: MTOP

Elaboración la autora

En el cuadro que se detalla a continuación se puede apreciar la cantidad de vehículos chatarrizados por modalidad.

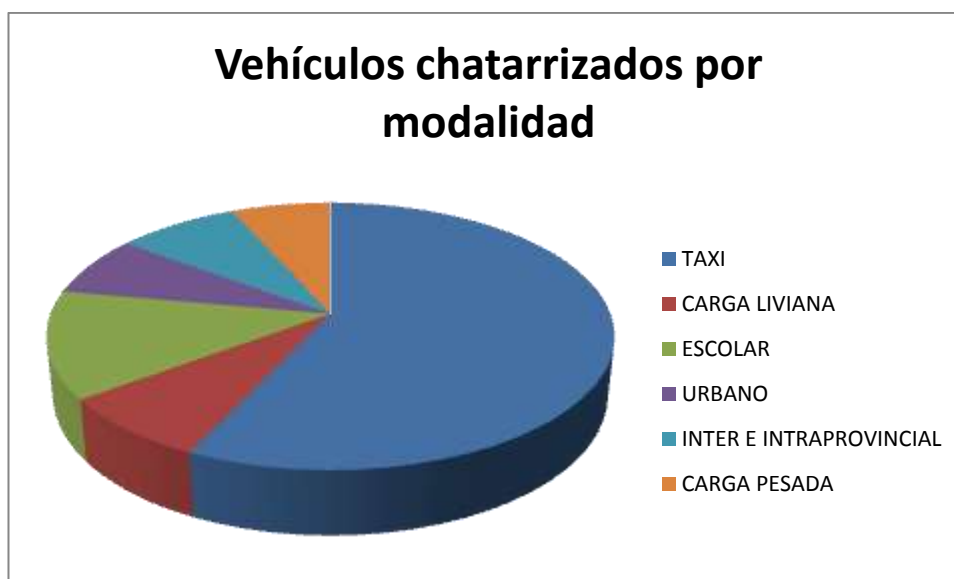
Cuadro 2: Número de Vehículos chatarrizados por modalidad

	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
TAXI	399	1,310	2,611	1,967	1,120	7,407
CARGA LIVIANA	4	96	355	356	210	1,021
ESCOLAR	2	348	516	484	336	1,686
URBANO	3	154	85	270	439	951
INTER E INTRAPROVINCIAL	0	202	209	286	367	1,064
CARGA PESADA	2	30	104	194	537	867
TOTAL	410	2,140	3,880	3,557	3,009	12,996

Fuente: MTOP

Elaboración: Plan Renova MTOP

Gráfico 1: Número de Vehículos chatarrizados por modalidad

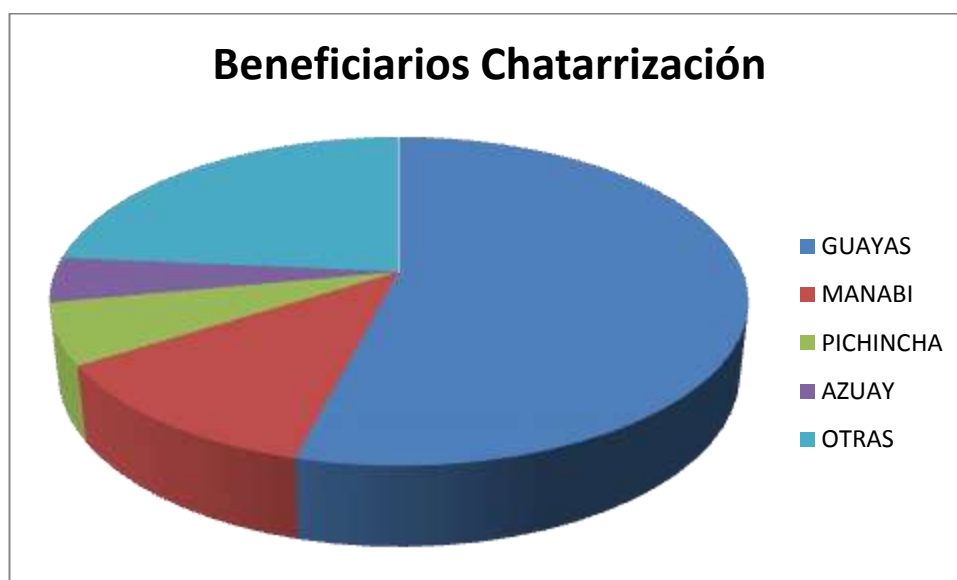


Fuente: MTOP

Elaboración la autora
2008-2012

Según consta en la página web del MTOP este plan consta dentro de la política de desarrollo productivo nacional donde también consta la exoneración del pago de aranceles para la importación de vehículos y chasis durante el período 2013-2015. Las provincias con mayor número de beneficiarios son Guayas con 54%, Manabí con 12%, Pichincha con 6%, y Azuay con 4.40%. Se estima en 22.338 toneladas de hierro se han obtenido de este proyecto, las mismas que son para construcción de obras públicas.

Gráfico 2: Beneficiarios Chatarrización



Fuente: MTOP
Elaboración la autora

Este sector de la economía con todos estos beneficios ahora cumple con las leyes y requisitos para operar y uno muy importante es la matriculación vehicular, como se evidencia a continuación en el cuadro donde se detalla la cantidad de vehículos de carga que fueron matriculados según su uso donde se observa un incremento considerable del año 2010 al 2011 el cual se deriva en mayor porcentaje del uso

particular, por parte del estado se aprecia un decremento y el municipal se mantiene.

Cuadro 3: Número de vehículos de carga matriculados

AÑO	TOTAL	USO DEL VEHÍCULO			
		PARTICULAR	ALQUILER	ESTADO	MUNICIPAL
2008	75,717	71,693	3,027	506	491
2009	72,522	67,644	3,542	782	554
2010	128,946	120,845	5,380	1,438	1,283
2011	144,603	135,494	6,495	1,331	1,283

Fuente: INEC

Elaboración: la autora

Gráfico 3: Número de vehículos de carga matriculados



Fuente: INEC

Elaboración: la autora

Podemos resumir también por tipo de vehículos de carga, pero antes debemos definir cada clase según consta en el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC).

Camión: Vehículo pesado de 6 o más llantas, y capacidad de 3 y más toneladas.

Tanquero: Vehículo acondicionado con un tanque para transporte de cargas líquidas.

Volquete: Vehículo pesado de 6 llantas o más con cajón y elevador que le permite descargar su contenido.

Tráiler: Vehículo de transporte pesado, gran tonelaje y dotado de una plataforma

Cuadro 4: Número de vehículos de carga matriculados según su clase

CLASE	2008	2009	2010	2011
CAMIÓN	57,914	58,216	107,882	118,378
TANQUERO	2,133	2,018	2,368	2,808
VOLQUETE	8,872	7,814	9,195	10,557
TRAILER	6,798	4,474	9,501	12,860
TOTAL	75,717	72,522	128,946	144,603

Fuente: INEC

Elaboración: la autora

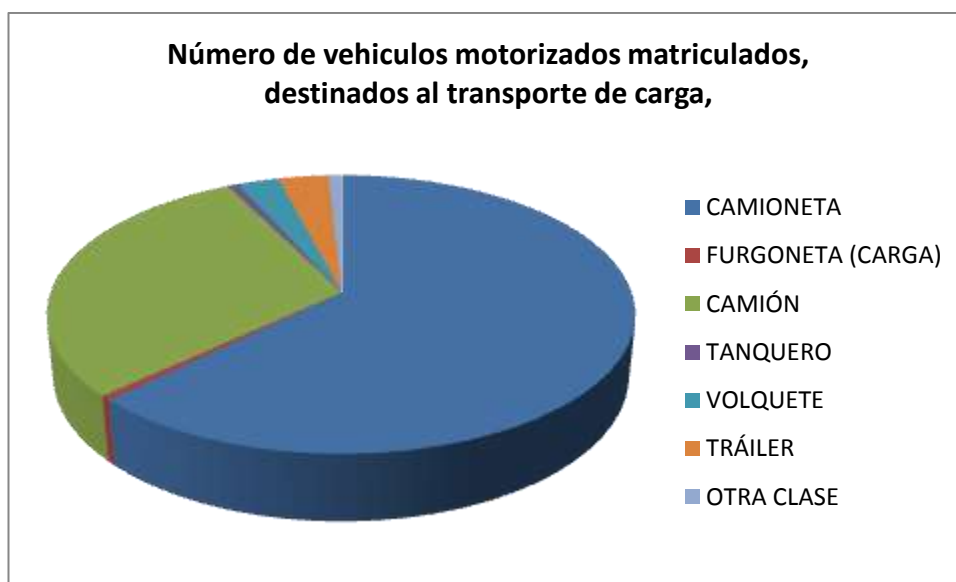
A continuación se detallan los vehículos de carga que fueron matriculados en el año 2011 según su capacidad en toneladas cuyos rangos van desde $\frac{1}{4}$ a $15 \frac{1}{2}$ toneladas, totalizando más de cuatrocientos mil vehículos y más de un millón de toneladas, siendo las de menor capacidad la mayor cantidad de vehículos matriculados

Cuadro 5: Número de vehículos motorizados matriculados, destinados al transporte de carga, por capacidad de toneladas, según clase

CLASE	TOTAL DE TONELADAS	TOTAL DE VEHÍCULOS	CAPACIDAD EN TONELADAS				
			1/4 A 3	31/4 A 6	61/2 A 10	101/2 A 15	151/2 Y MÁS
TOTAL PAÍS	1,071,079	400,715	322,867	40,132	16,115	11,371	10,230
CAMIONETA	253,740	250,667	250,667	0	0	0	0
FURGONETA (CARGA)	3,118	2,019	1,968	45	6	0	0
CAMIÓN	418,995	118,378	68,574	33,052	9,322	6,210	1,220
TANQUERO	28,287	2,808	54	1,026	738	581	409
VOLQUETE	132,605	10,557	39	2,393	3,034	2,462	2,629
TRÁILER	193,824	12,860	1,009	2,935	2,399	1,589	4,928
OTRA CLASE	40,509	3,426	556	681	616	529	1,044

Fuente y Elaboración INEC

Gráfico 4: Número de vehículos motorizados matriculados, destinados al transporte de carga



Fuente INEC
Elaboración la autora

Otro requisito que deben cumplir los transportistas pesados es el Acuerdo Ministerial 036 donde entra en vigencia el control de pesos y dimensiones al transporte de carga que tiene como objetivo evitar la destrucción de vías por el mal manejo de carga pesada y así proteger las inversiones en infraestructura y mantenimiento de las mismas.

En cuanto a infraestructura vial se ha invertido desde el 2007 hasta el 2012 USD \$ 7.592'317.489 en 7.600 kilómetros de carreteras en proyectos como la Troncal Amazónica, la Ruta del Spondylus, el proyecto multimodal Manta-Manaos y Troncal sierra; puentes como el estuario del Río Esmeraldas, Los Caras y Puente Nacional Majestuoso Rio Napo

2.1.7. Identificación de la empresa

2.1.7.1. Reseña histórica de Transportes S.A.

Gráfico 5: Ubicación de Transportes S.A.



Junín No. 114 y Malecón

Según la información que consta en el manual de calidad BASC signado con el código **MCL.GCL.01** del 01.02.2007 Transportes S.A. se constituyó el 26 de agosto de 1986 según Escritura de la Notaría Trigésima del Cantón Guayaquil, teniendo como objetivo principal actuar como intermediaria en la transportación de todo tipo de carga pesada desde el Puerto Marítimo de Guayaquil hasta las bodegas de nuestros clientes.

Para el año 1989 aumenta el capital, realiza una ampliación del objeto Social y se extiende el plazo de la existencia legal de la compañía, la última Reforma fue hecha en el año 2000 según Escritura Pública de conversión transformación de sucres a dólares, la misma que fue elaborada en la Notaría Vigésima Quinta del Cantón Guayaquil.

Gráfico 6: Vehículo de Transportes S.A.



Cuenta con un parque automotor de 41 tracto camiones del año 2012 en adelante, de los cuales 18 son propios y 23 subcontratados, con los que mantienen comunicación constante ya que están conectados vía equipo integral de telefonía celular que cubre todas las rutas a nivel Nacional. Adicionalmente, cuentan con una póliza de Responsabilidad Civil contra daños ocasionados tanto a terceros como al contenedor durante el trayecto terrestre.

Esta empresa pertenece a un pequeño grupo que son relacionadas porque poseen a los mismos accionistas o socios por lo tanto su visión, misión, políticas y objetivos son corporativos, los cuales igualmente se encuentran dentro de su Manual de Seguridad BASC que es una certificación internacional que poseen cada una de las que conforman este grupo.

2.1.7.2. Misión de la empresa

Somos un grupo de empresas dedicado a brindar servicios logísticos a nivel nacional con personal altamente capacitado garantizando seguridad y puntualidad en la entrega de la carga a nuestros clientes.

2.1.7.3. Visión de la empresa

Convertirnos en el grupo de servicios logísticos líder del mercado y en continuo crecimiento, con presencia a nivel nacional, que se distinga por proporcionar una calidad de servicio excelente a sus clientes, una rentabilidad sostenida a sus accionistas y una contribución positiva a la industria de servicios en el área de comercio exterior (Grupo Transestiba).

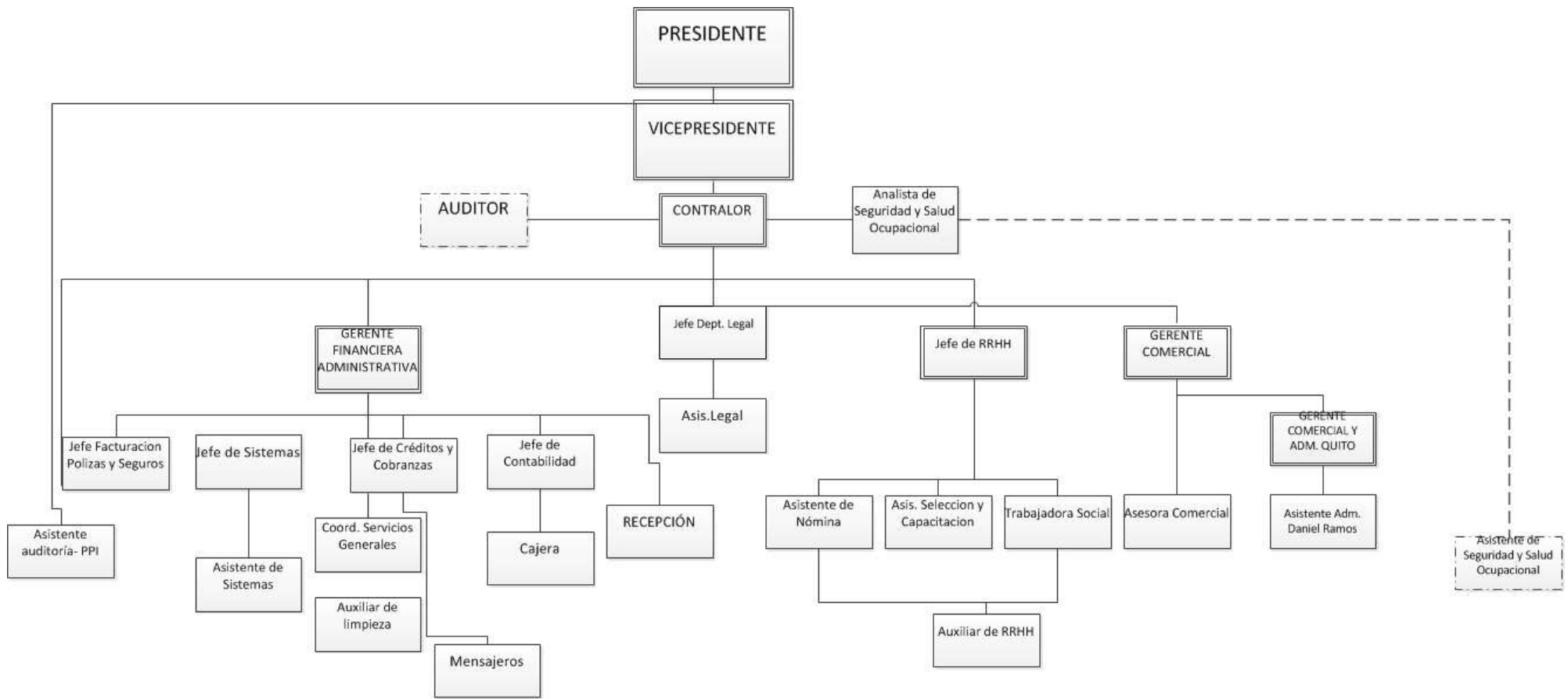
2.1.7.4. Política de Seguridad

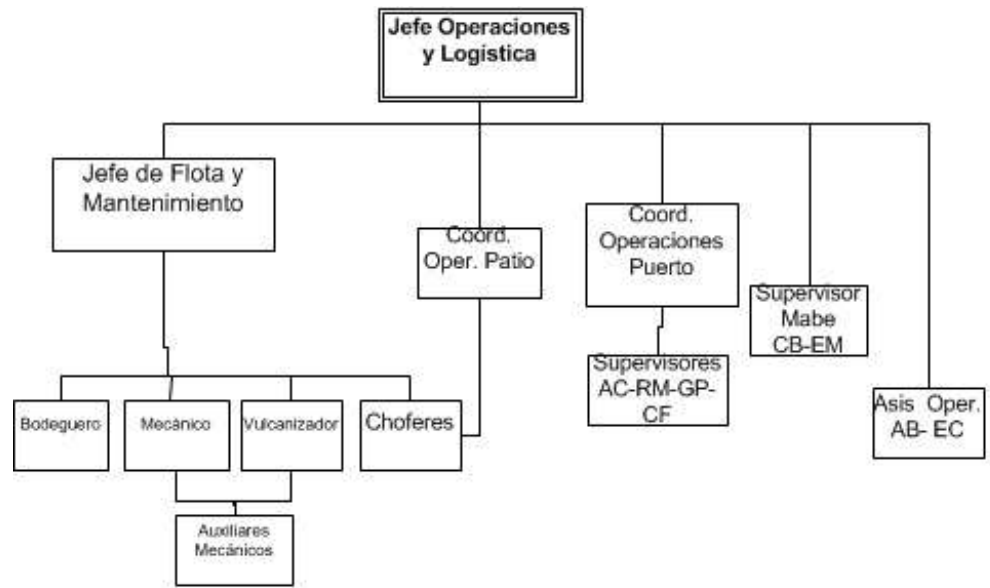
El Grupo Transportes y todas sus empresas relacionadas, se comprometen a la constante lucha contra el terrorismo, narcotráfico, y consumo indebido de alcohol, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, con el fin de ofrecer un servicio de excelencia que garantice la seguridad y confiabilidad del trabajo encomendado

2.1.7.5. Objetivos de la empresa

- Disponer del personal idóneo y calificado, libre de consumo de drogas y alcohol
- Reducir al mínimo la probabilidad de accidentes causados por consumo de alcohol y/o drogas
- Reducir el riesgo de ser víctimas de atentados relacionados con terrorismo y/o narcotráfico

2.1.7.6. Organigrama de la empresa: Administración





2.2. Marco Conceptual

2.2.1. Contabilidad

La contabilidad es una ciencia social que rige su funcionamiento a través de normas y convenciones generalmente aceptadas, conocidas como Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados (PCGA) que regulan los procedimientos a fin de hacerlos uniformes, confiables y hacer de la contabilidad una doctrina respetable (Gómez Bravo & Zapata Sánchez, pág. 12).

2.2.2. Contabilidad de Costos

Consiste en el registro de los cargos devengados en los distintos sectores –áreas o actividades- de la empresa y que, aplicando el principio de la partida doble, contabiliza las transferencias entre los diferentes departamentos o actividades, utilizando las cuentas respectivas de la contabilidad general para la exposición de sus saldos (Lavalpe, pág. 11).

2.2.3. Sistema de Costos

Es un conjunto de procedimientos técnicos, administrativos y contables que se emplea en cualquier tipo de entes con vistas a determinar el costo de sus operaciones en sus diversas fases –sectores, departamentos, actividades- de manera de utilizarlo para fines de información contable, control de gestión y base para la toma de decisiones (Lavalpe, pág. 9).

2.2.4. Transporte

El transporte puede definirse como el movimiento de personas y bienes a lo largo del espacio físico, mediante los modos terrestre, aéreo o marítimo, o alguna combinación de éstos (Escobar, 2007, pág. 1).

2.2.5. Comodalidad

Es el uso de un modo o combinación intermodal para un viaje o grupo de viajes, de personas o mercancías, que maximiza la eficiencia del trayecto, por tanto busca la integración y complementariedad modal bajo estándares eficientes, competitivos y sostenibles poniendo el énfasis en las necesidades del usuario por sobre el modo de transporte que utiliza (Cepal, 2012, pág. 3).

CAPÍTULO III

3.1. Formulación de la hipótesis

Los sistemas de costeo permiten una acertada toma de decisiones por parte de la Gerencia de las empresas de transporte de carga

Variable independiente: sistema de costeo

Variable dependiente: toma de decisiones

3.2. Diseño de la Investigación

3.2.1. Tipo de investigación

El enfoque de esta investigación es cualitativo ya que se analizarán las características del negocio y los procesos de la empresa Transportes S.A.

Esta investigación será de tipo descriptiva y exploratorio porque se describirá en forma detallada la aplicación del sistema de costeo recomendado para la institución motivo de nuestro estudio.

El método a utilizar es el lógico deductivo porque partiremos analizando el sistema de transporte en el Ecuador para centrarnos en los procesos de la organización a la que llevaremos nuestra propuesta.

También es importante señalar que el modelo de campo y documental está presente ya que analizamos los procesos en el lugar de los hechos es decir en las oficinas de coordinación, en el puerto marítimo y en los talleres de la empresa objeto de esta investigación.

3.2.2. Novedad y viabilidad

Esta unidad económica cuenta con el sistema contable Dobra el mismo que no tiene un centro de costeo, es por eso que esta investigación establecerá el más adecuado para que se realicen las adecuaciones necesarias para su implementación.

3.2.1. Conceptualización y operacionalización

Cuadro 6: Conceptualización y operacionalización

Variables	Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems básicos	Técnicas e Instrumentos
Sistema de costeo	Procesos que recopilan información para determinar los costos	Sistema Costeo	Establecer los costos de forma oportuna	Sistemas de costeo más adecuado	Entrevistas no estructuradas
Toma de decisiones	Elección de la opción más adecuada	Toma Decisiones	Posibilidad de que la empresa se vuelva más competitiva	Reestructurar procesos	Entrevistas no estructuradas

3.3. Población

En el Ecuador a julio de 2013 existen setecientas cincuenta y dos operadoras de carga pesada y cinco mil ciento cincuenta y nueve vehículos que cuentan con permiso de operación, mientras que mil cien

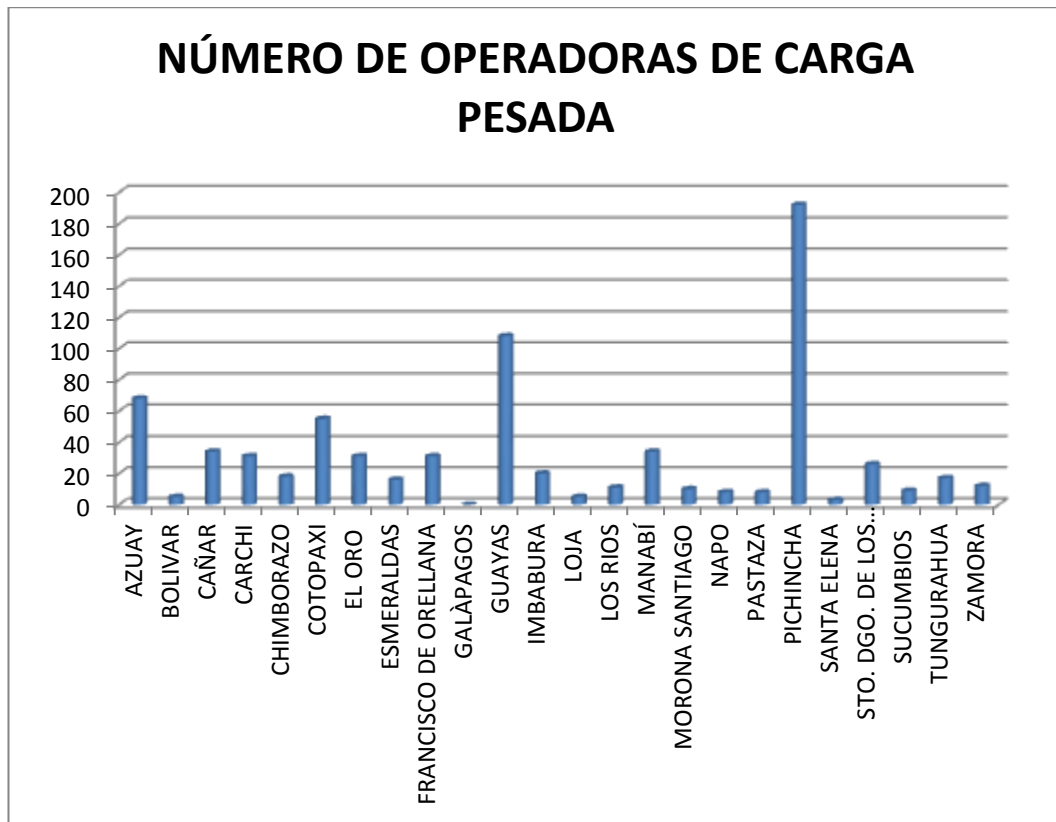
empresas están en trámite para obtener dicho permiso según información proporcionada por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). En el siguiente cuadro se detalla el número de operadoras por provincia.

Cuadro 7: Operadoras de Transporte de Carga Pesada hasta julio 2013

OPERADORAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA HASTA JULIO 2013			
No.	PROVINCIAS	NÚMERO DE OPERADORAS DE CARGA PESADA	TOTAL VEHÍCULOS
1	AZUAY	68	330
2	BOLÍVAR	5	48
3	CAÑAR	34	167
4	CARCHI	31	291
5	CHIMBORAZO	18	147
6	COTOPAXI	55	315
7	EL ORO	31	242
8	ESMERALDAS	16	170
9	FRANCISCO DE ORELLANA	31	232
10	GALÁPAGOS	0	0
11	GUAYAS	108	901
12	IMBABURA	20	171
13	LOJA	5	44
14	LOS RÍOS	11	90
15	MANABÍ	34	240
16	MORONA SANTIAGO	10	73
17	NAPO	8	39
18	PASTAZA	8	60
19	PICHINCHA	192	1017
20	SANTA ELENA	3	30
21	STO. DGO. DE LOS TSACHILAS	26	252
22	SUCUMBÍOS	9	49
23	TUNGURAHUA	17	221
24	ZAMORA	12	30
TOTAL		752	5159

Fuente y Elaboración ANT

Gráfico 8: Número de Operadoras de Carga Pesada



Fuente: ANT

Elaboración: la autora

A julio 2013

Desde la vigencia de la Ley vigente a partir del 7 de agosto del 2008 se han regularizado 771 empresas. También es importante recalcar que los socios de estas operadoras de transporte ascienden a cuatro mil ochocientos ochenta y tres socios cuya distribución por provincia detallamos en el siguiente cuadro.

Cuadro 8: Operadoras de Transporte de Carga Pesada hasta julio 2013

OPERADORAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA HASTA JULIO 2013			
No.	PROVINCIAS	NÚMERO DE OPERADORAS DE CARGA PESADA	NÚMERO DE SOCIOS
1	AZUAY	68	272
2	BOLÍVAR	5	48
3	CAÑAR	34	167
4	CARCHI	31	291
5	CHIMBORAZO	18	134
6	COTOPAXI	55	314
7	EL ORO	31	223
8	ESMERALDAS	16	139
9	FRANCISCO DE ORELLANA	31	195
10	GALÁPAGOS	0	0
11	GUAYAS	108	545
12	IMBABURA	20	142
13	LOJA	5	44
14	LOS RÍOS	11	87
15	MANABÍ	34	236
16	MORONA SANTIAGO	10	70
17	NAPO	8	39
18	PASTAZA	8	56
19	PICHINCHA	192	1017
20	SANTA ELENA	3	30
21	STO. DGO. DE LOS TSACHILAS	26	388
22	SUCUMBÍOS	9	54
23	TUNGURAHUA	17	362
24	ZAMORA	12	30
TOTAL		752	4883

Fuente y Elaboración ANT

3.4. Muestra

Este es un estudio aplicado al caso particular de la empresa de carga Transportes S.A., por lo tanto no requiere que haya una muestra

3.5. Instrumentos, herramientas y procedimientos de la investigación

Para conocer los procesos de la empresa Transportes S.A. fue necesario el uso de la técnica de la observación directa para la recolección de datos que permitirá tener un claro conocimiento de cada una de las etapas de la prestación del servicio de transporte, también fue necesaria la entrevista tanto estructurada como no estructurada.

CAPÍTULO IV

4.1. La propuesta

La empresa de transporte de carga Transportes S.A. no cuenta con un adecuado sistema de costeo (Anexo No. 2) que le permita establecer en forma rápida y oportuna el valor que le cuesta producir los servicios que ofrece.

En la actualidad el proceso de costeo lo hacen en forma empírica y en base a la experiencia de los involucrados y estas estimaciones no están interrelacionados con la contabilidad financiera de esta empresa lo cual representa un problema en el momento que necesitan ofertar sus servicios a nuevos clientes.

Tampoco pueden determinar en forma eficaz si existe utilidad o pérdida por cada cliente que atienden ya que existen tarifas diferenciadas que podrían estar ocultando ineficiencia en la negociación de los agentes de comercialización.

La empresa tiene dos tipos de procedimientos claramente marcados ya que no sólo atiende a sus clientes por medio de su flota propia sino que también subcontrata y sería importante establecer si existe alguna actividad en estos procesos que podría ser simplificada para hacerlos más eficientes.

Al tener estas dos formas de satisfacción al cliente es de vital importancia diferenciar los costos y la rentabilidad por cada una para evitar la ineficiencia de una de ellas y con la información resultante ajustar los procesos para hacerlos más rentables.

Al conocer los procesos desde que reciben la solicitud del servicio por parte de los clientes hasta que llega la carga al lugar del destino puede elaborarse el flujograma de procesos que ayudarían a simplificar alguna actividad para que sea más ágil y se ahorren recursos tanto financieros como de insumos.

Se debe considerar las siguientes características de esta empresa cualquiera sea el modelo elegido para su aplicación:

- Cantidad de unidades propias: dieciocho
- Cantidad de unidades subcontratadas: veinte y tres
- Cantidad de choferes: diecinueve
- Cantidad de personal operativo y talleres: doce
- Cantidad de personal administrativo: veinte y cinco
- Forma de transportar: carga suelta y contenedores
- Unidades equipadas celulares
- Cantidad de clientes: cuarenta
- Infraestructura: Oficinas propias y taller ubicado vía a la costa que es alquilado
- Software: Dobra

Se analizarán también los elementos que componen los costos de la prestación del servicio como son:

- Remuneraciones y beneficios sociales
- Consumo de combustible
- Lubricantes, grasas, filtros
- Mantenimientos y Reparaciones
- Depreciaciones
- Peajes
- Seguros
- Impuestos

El sistema de costos que será propuesto servirá de apoyo para la gerencia para que optimice los recursos y analice si sería prudente solicitar créditos para el aumento de su flota y/o incremento de su infraestructura; así como también la transformación administrativa que incentive la competitividad y la calidad para mejorar el servicio para los clientes.

A través de la observación directa y la entrevista no estructurada a los colaboradores de esta empresa se constató los siguientes procesos y actividades:

4.2. Proceso: Despachar carga

4.2.1. Actividades:

El departamento comercial capta al cliente y cuando éste necesita el servicio envía un correo a la gestora comercial donde le indica las características del transporte: si es importación o exportación, si es carga suelta o contenedor, y si el contenedor es de veinte pies o de cuarenta pies.

Cuando es importación tanto de carga suelta como de contenedor el dueño de la carga debe especificar el producto que trae, el peso, y de que puerto saldrá, con estos datos el personal operativo procede a ubicar el vehículo de acuerdo a la capacidad solicitada. Existe un representante de la empresa de transporte en cada uno de los puntos de salida de los contenedores es decir en Contecon, Inarpi, Dole, Fertisa, y los puntos de exportación en el norte y en el sur. El pase de puerta es un documento que debe ser entregado por el agente de aduanas, con este documento ingresan a cargar según el turno asignado, le dan seguimiento hasta que la carga salga del puerto o los otros puntos de salida de contenedores. En la báscula el vehículo es pesado y si no hay inconvenientes le emiten la guía de remisión con los datos del chofer, del vehículo, del contenedor a transportar, y del cliente; entonces le entregan los viáticos y el ticket de combustible para que se abastezca si es viaje interprovincial y si es viaje local debe haber ingresado ya abastecido de combustible esta situación es si el vehículo es de la empresa. Si el carro es subcontratado el personal de la empresa de transporte le entrega el anticipo pactado.

Cuando es exportación el cliente entrega la carta de retiro y el personal de Transportes S.A. procede a asignar el carro ya sea de la empresa o subcontratado. Si es de la empresa proceden a entregar los viáticos y el ticket de combustible y si es subcontratado entregan el anticipo pactado. Acto seguido emiten la guía de remisión para que retiren el contenedor vacío en los patios de exportación que pueden ser en el norte o sur de la ciudad, si el mismo no será cargado el mismo día será guardado en los patios de la empresa, si será cargado el mismo día se movilizan a las plantas o bodegas del cliente para que el contenedor sea cargado, una vez lleno se dirigen al puerto que puede ser Contecon, Fertisa, Inarpi, Dole con los documentos respectivos.

4.3. Proceso: Transportar carga

4.3.1. Actividades:

Si el carro es de la empresa será monitoreado hasta la llegada a las bodegas del cliente para que el chofer cumpla con los parámetros establecidos en velocidad y la ruta establecida. Y si el cliente está pagando el servicio adicional de monitoreo de la carga que es brindado por la compañía relacionada se le informa vía correo electrónico como avanza su carga hasta llegar a su destino final.

Si el carro es subcontratado será monitoreado para que cumpla la ruta y el tiempo pactado para la entrega. Si el cliente está pagando el servicio adicional de monitoreo de la carga que es brindado por la compañía relacionada le ubican un candado satelital el cual permitirá informar al cliente vía correo electrónico como avanza su carga hasta el punto de llegada.

En ambos casos al llegar a las bodegas del cliente deben esperar que el mismo proceda con la descarga con sus cuadrilleros y si la empresa pidió este servicio los cuadrilleros de la empresa de transporte estarán esperando en el punto para proceder con la descarga. El bodeguero debe firmar la guía de remisión indicando las novedades y hora de salida desde la bodega.

Con el contenedor vacío el vehículo procede su marcha hasta el patio de contenedores que las navieras tienen tanto en el norte como en el sur de la ciudad donde lo entregan y reciben el interchange documento que detalla el número del contenedor, el estado en el que ingresa y fecha. Si

el carro es de la empresa debe dirigirse al patio de la empresa para reportarse y entregar el interchange para la facturación respectiva. Y si el carro es subcontratado se le hace seguimiento hasta que entregue el interchange para la facturación respectiva.

4.4. Proceso: Facturar Servicio

4.4.1. Actividades:

El departamento de operaciones recibe los documentos: guía de remisión, peso de báscula e interchange y procede a ingresar al sistema administrativo Dobra para la facturación al cliente y la facturación del proveedor en caso de subcontratado.

El siguiente paso es la facturación de acuerdo a las tarifas concretadas con el cliente, a la factura le adjuntan los documentos originales recibidos y para el archivo quedan las copias.

Estas facturas son entregadas por los recaudadores quienes deben traer la copia del recibido.

4.5. Proceso: Cobrar servicio

4.5.1. Actividades:

Cumplido el tiempo de crédito concedido el departamento de cobranzas procede a realizar su gestión y una vez que confirma la cancelación envía a los recaudadores a retirar el cheque y la retención que serán

entregados a la cajera para su respectivo deposito e ingreso al sistema administrativo Dobra para dar de baja la cuenta por cobrar.

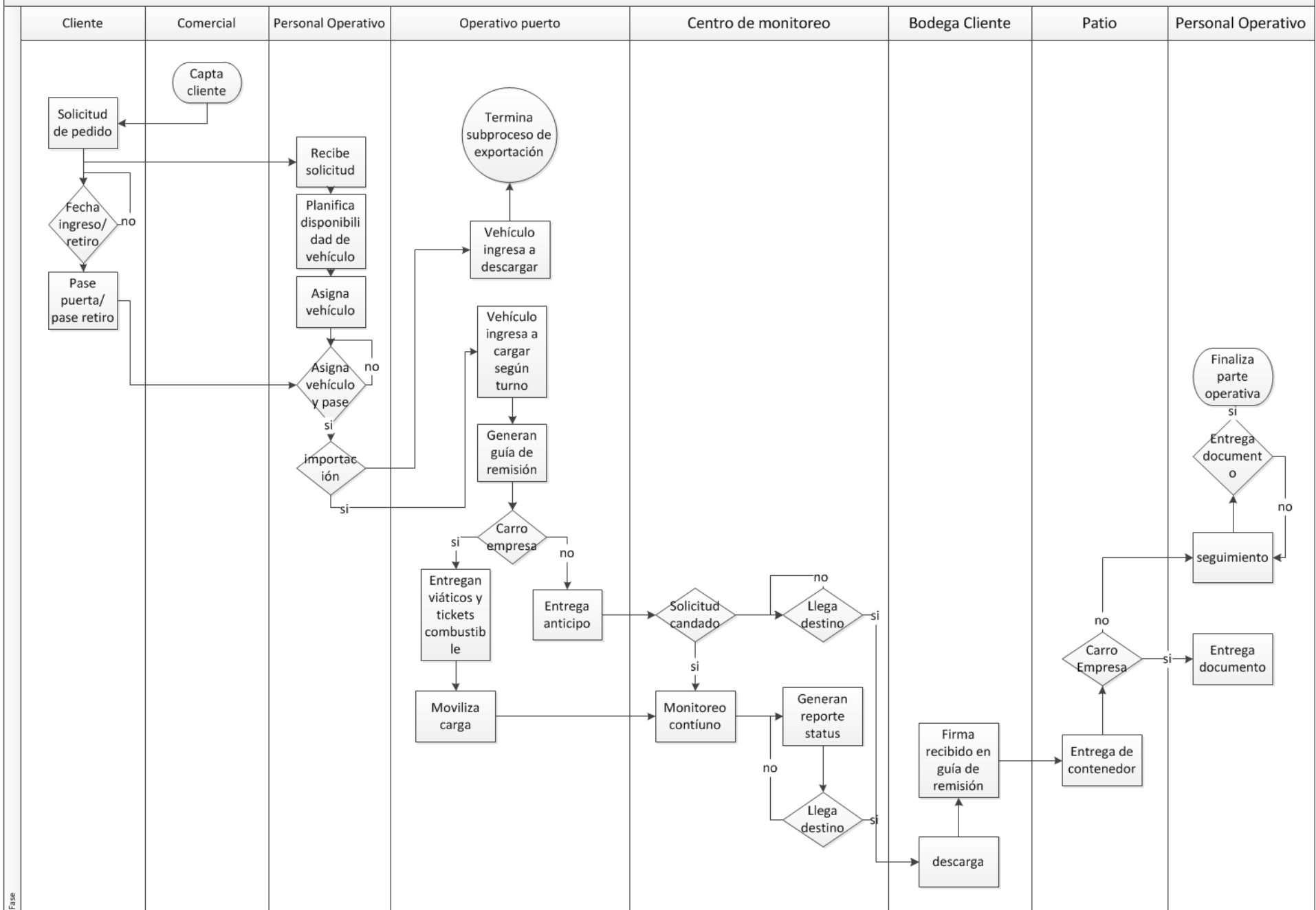
4.5.2. Pago a subcontratados

Si el transporte fue realizado por un carro subcontratado éste entrega al departamento de operaciones su factura adjuntando la guía de remisión, el interchange, peso de báscula y en algunos casos la guía de remisión del cliente. Esta factura es revisada, aprobada y enviada al departamento de contabilidad para su registro en el sistema administrativo Dobra para la cancelación después de cumplirse el crédito establecido y el proveedor retire su cheque en el departamento de caja de la compañía.

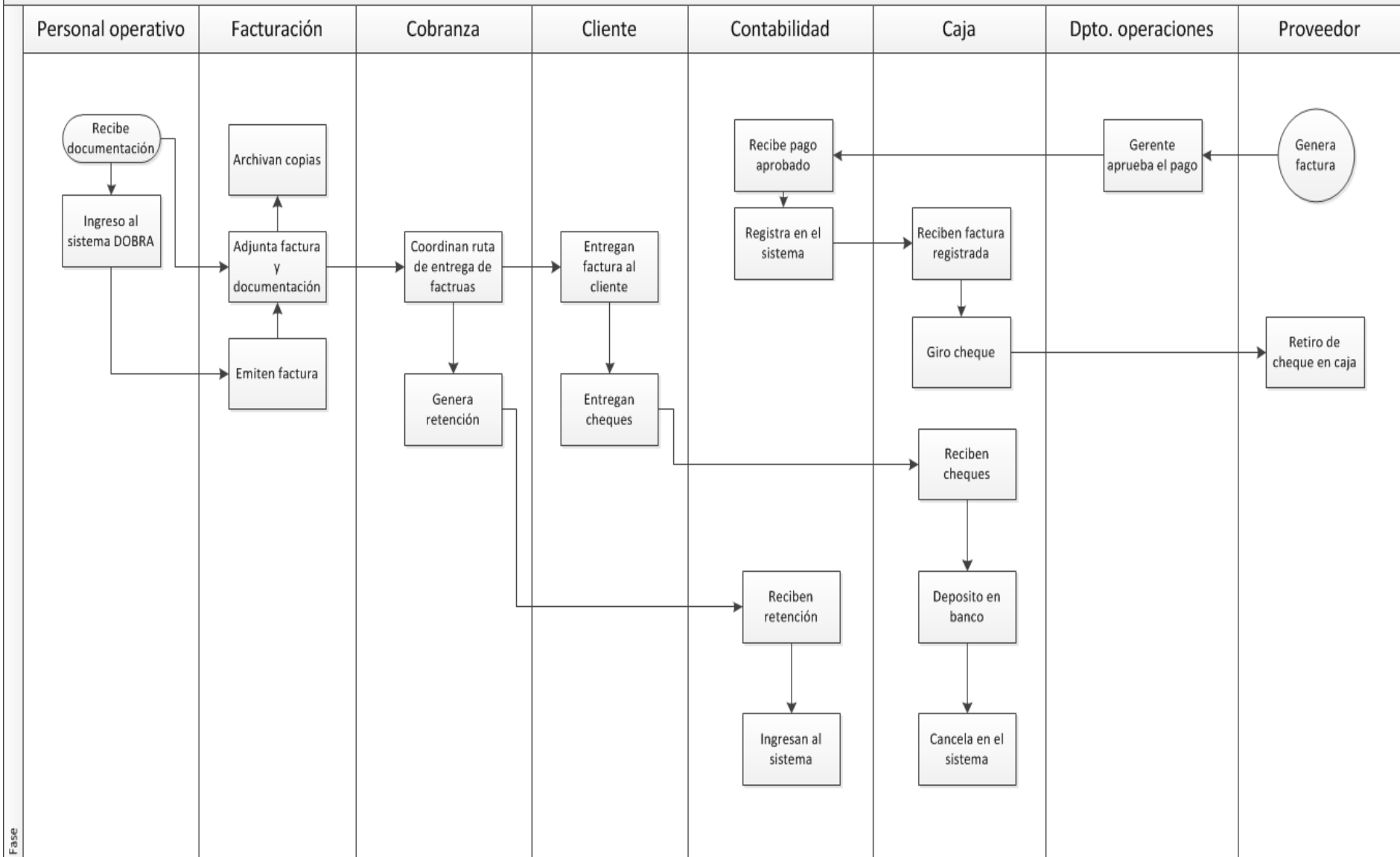
En los siguientes flujogramas se detallan los procesos encontrados en esta empresa.

4.6. Flujogramas

Proceso Transthiba/parte operativa



Proceso Transestiba/parte de cobranza



4.7. Propuesta del Sistema de Costeo para la empresa Transportes S.A.

Para el éxito de esta propuesta debemos partir por modificar el plan de cuentas de esta empresa tanto en el Balance General como en el Estado de Resultados cuya nueva estructura se aprecia en el Anexo No. 3 y 4.

El siguiente paso será elaborar las órdenes de servicios que se clasificarán en vehículos propios VP y vehículos subcontratados VS para poder cuantificar los costos por cada movimiento que realizarán. En esta orden la información nueva que debe detallarse al solicitar el servicio es la distancia Km.

ORDEN DE TRABAJO VP #			
FECHA:			
DESDE:		CLIENTE:	
HASTA:		CLASE:	
DISTANCIA KM:		TIPO:	
VEHÍCULO:		CAPACIDAD:	
		USD \$	USD \$
CUADRILLA:		0.00	0.00
PEAJE:		0.00	0.00
COMBUSTIBLE:		0.00	0.00
VIÁTICO:		0.00	0.00
CIF OPERACIONES:		0.00	0.00
CIF VEHÍCULO:		0.00	0.00
TOTAL			0.00
VENTA			0
RENTABILIDAD			0%

En los procedimientos anteriores se detallaba la clase, el tipo y la capacidad de la carga pero no se los utilizaba para el cálculo de los

costos, sin embargo en este nuevo proceso se requiere estos datos de relevancia porque la clasificación de las ventas y los costos partirán de allí. En cuanto a los rubros los detallamos a continuación:

Los cuadrilleros tienen valores ya establecidos dependiendo de la capacidad de la carga y los proveedores emiten facturas una vez concluido el servicio.

El peaje se puede calcular de forma directa dependiendo de la ruta porque a lo largo de éstas están identificadas las estaciones.

El combustible y los viáticos son rubros que esta empresa los tiene bien definidos porque los ha establecido a través de viajes de prueba con personal de auditoria.

Las principales rutas de esta empresa tienen los siguientes rubros preestablecidos:

TABLA DE RUBROS

RUBRO POR VIAJE	LOCAL USD \$	MANTA USD \$	QUITO USD \$
COMBUSTIBLE	10.30	61.80	103.00
VIATICO	3.00	16.00	27.00
PEAJE		16.00	40.00

Los rubros que esta empresa no considera son los costos indirectos de fabricación (CIF) los cuales los clasificaremos en CIF operaciones y CIF vehículo. Para calcular los de operaciones procederemos a establecer un presupuesto con todos los costos que son necesarios para que la parte operativa pueda llevar a cabo sus procesos y cumplir con el servicio. Para esto calcularemos el salario integral del personal que interviene en la prestación del servicio: administración, operaciones y taller. En este caso es del mes de noviembre 2013.

TABLA DE SALARIO INTEGRAL A NOVIEMBRE 2013

SUELDO ADMINISTRACIÓN	SUELDO USD \$	FDO RESERVA USD \$	13ER SUELDO USD \$	14TO SUELDO USD \$	VACACIONES USD \$	AP. PATRONAL USD \$	IECE SECAP USD \$	TOTAL USD \$
A	800.00	66.64	66.67	26.50	33.33	89.20	8.00	1,090.34
B	695.00	57.89	57.92	26.50	28.96	77.49	6.95	950.71
C	550.00	45.82	45.83	26.50	22.92	61.33	5.50	757.89
D	434.00	36.15	36.17	26.50	18.08	48.39	4.34	603.63
E	350.00	29.16	29.17	26.50	14.58	39.03	3.50	491.93
SUELDO OPERATIVOS								
F	446.00	37.15	37.17	26.50	18.58	49.73	4.46	619.59
G	390.00	32.49	32.50	26.50	16.25	43.49	3.90	545.12
H	460.00	38.32	38.33	26.50	19.17	51.29	4.60	638.21
I	600.00	49.98	50.00	26.50	25.00	66.90	6.00	824.38
J	361.50	30.11	30.13	26.50	15.06	40.31	3.62	507.22
K	361.50	30.11	30.13	26.50	15.06	40.31	3.62	507.22
L	430.00	35.82	35.83	26.50	17.92	47.95	4.30	598.31
M	420.00	34.99	35.00	26.50	17.50	46.83	4.20	585.02
N	430.00	35.82	35.83	26.50	17.92	47.95	4.30	598.31
SUELDO TALLER								
O	1,032.00	85.97	86.00	26.50	43.00	115.07	10.32	1,398.85
P	450.00	37.49	37.50	26.50	18.75	50.18	4.50	624.91
Q	500.00	41.65	41.67	26.50	20.83	55.75	5.00	691.40
								12,059.56

ANÚAL USD \$ 144,714.70

El siguiente presupuesto es el de insumos como uniformes, alimentación, y servicios como alquiler del taller ubicado en la vía a la costa, teléfono celular, internet, agua, etc.

PRESUPUESTO OPERACIONES EN USD \$

DETALLE	MES	AÑO
UNIFORME ADMINISTRACIÓN	195.00	195.00
UNIFORME OPERATIVO (SEGURIDAD)	1,600.00	1,600.00
UNIFORME TALLER	186.00	186.00
ALIMENTACIÓN	680.00	8,160.00
ALIMENTACIÓN CHOFERES	760.00	9,120.00
ALQUILER	1,100.00	13,200.00
LUZ	380.00	4,560.00
AGUA	80.00	960.00
TELÉFONO	45.00	540.00
CELULAR	190.40	2,284.80
INTERNET	250.00	3,000.00
OTROS (CASCOS)	225.00	225.00
TOTAL	5,691.40	44,030.80

Se tomará el recorrido mensual de los 18 vehículos para calcular el recorrido anual y el promedio por vehículo excluyendo el valor máximo y mínimo para que el resultado sea más fiable, éste promedio nos servirá para determinar más adelante el valor de los CIF vehículo.

El total de recorrido anual será nuestro impulsor de costos para calcular el CIF operaciones.

TABLA DE DISTANCIAS RECORRIDAS

UNIDADES DE TRANSPORTE	VIAJE LOCAL UNIDADES	VIAJE INTERPROVINCIAL UNIDADES	RECORRIDO MENSUAL KMS
MOVIL 01	21	7	5,983
MOVIL 02	17	9	6,650
MOVIL 03	20	5	3,548
MOVIL 04	24	6	4,710
MOVIL 05	20	6	5,751
MOVIL 06	19	8	4,881
MOVIL 07	16	4	4,029
MOVIL 08	27	3	3,907
MOVIL 09	16	5	4,382
MOVIL 10	16	6	4,922
MOVIL 11	17	7	5,524
MOVIL 12	21	4	3,392
MOVIL 14	9	3	1,320
MOVIL 15	17	5	6,154
MOVIL 16	19	7	5,194
MOVIL 17	17	5	3,124
MOVIL 18	15	6	4,416
MOVIL 23	18	8	8,956
	329	104	86,843

Total anual recorrido **KMS** **1,042,116.00**

Promedio por carro **KMS** **4,785.44**

El siguiente paso es calcular la fórmula presupuestal que es el cociente entre los CIF y el impulsor de costos, para lo cual procederemos a sumar los valores anuales de los presupuestos de salario integral y de insumos y servicios, el valor resultante lo dividiremos para el total anual de kilómetros recorridos, que será el impulsor de costos en este proyecto.

$$\text{FORMULA PRESUPUESTAL} = \frac{\text{CIF (PRESUPUESTO + TABLA SALARIAL)}}{\text{IMPULSOR DE COSTOS}} = \frac{\text{USD \$ } 188,745.50}{\text{KMS } 1,042,116}$$

$$\text{FORMULA PRESUPUESTAL} = 0.181118$$

El valor obtenido en este caso 0.181118 es el costo por kilómetro recorrido que será utilizado en la orden de servicio vehículo propio para calcular el costo de acuerdo a la distancia a la que se dirigirá el vehículo para dejar la carga.

Después debemos calcular los CIF Vehículos para lo cual procederemos a elaborar el presupuesto de mantenimiento el mismo que se realizó con la información proporcionada por el personal de talleres, que son los expertos en el tema.

PRESUPUESTO DE MANTENIMIENTO

DETALLE	VALOR USD \$	AÑO USD \$	PERIODICIDAD	MENSUAL USD \$	COMENTARIOS
7 ACEITE 15W40 GALONES	119.73	718.389	BIMENSUAL	59.87	7000 KMS
2 FILTRO DE ACEITE	13.56	81.384	BIMENSUAL	6.78	7000 KMS
6 INYECTORES	111.00	55.5	BIANUAL	4.63	200000 KMS
16 ZAPATAS REVESTIDAS CABEZAL	128.26	192.39	C/8 MESES	16.03	60000 KMS
08 ZAPATAS REVESTIDAS CABEZAL	64.13	96.20	C/8 MESES	8.02	
2 FILTRO DE COMBUSTIBLE	22.80	91.2	PASANDO UN CAMBIO DE ACEITE	7.60	14000 KMS
4 LBS DE GRASA	29.48	176.88	BIMENSUAL	14.74	7000 KMS
1 LUBRICANTE DE BANDAS	9.87	9.87	AL AÑO	0.82	
16 ZAPATAS REVESTIDAS CHASIS	125.59	125.59	AL AÑO	10.47	80000 KMS
2 LÍQUIDOS DE FRENOS	47.56	47.56	AL AÑO	3.96	
1 RULIMÁN 1306 PARA PATAS	28.91	28.91		2.41	SISE DAÑA
5 REFRIGERANTE	36.85	36.85	1 AÑO	3.07	C/100000 KMS
BOMBA DE INYECCIÓN	1,237.72	495.088	2.5 AÑOS	41.26	C/200000 KMS
EMBRAGUE	979.40	391.76	2.5 AÑOS	32.65	C/200000 KMS
MANTENIMIENTO DE MOTOR	1,100.00	440	2.5 AÑOS	36.67	C/200000 KMS
RINES	201.18	80.472	2.5 AÑOS	6.71	
CHAPA DE BIELTA	35.88	14.352	2.5 AÑOS	1.20	
CHAPA DE BANCADA	33.30	13.32	2.5 AÑOS	1.11	
PISTONES	280.50	112.2	2.5 AÑOS	9.35	
CAMISAS	279.12	111.648	2.5 AÑOS	9.30	
MANTENIMIENTO ELÉCTRICO	120.00	48	2.5 AÑOS	4.00	C/200000 KMS
ALTERNADOR	248.10	99.24	2.5 AÑOS	8.27	
MOTOR DE ARRANQUE	575.75	230.3	2.5 AÑOS	19.19	
4 BANDAS	27.98	11.192	2.5 AÑOS	0.93	
	5,856.68	3,708.29		309.02	
6 LLANTAS 12R22.5 DIRECCIÓN	2,475.64	2,475.64	ANUAL	206.30	
8 LLANTAS REENCAU. 11R22.5 CHASIS	1,301.36	1,301.36	ANUAL	108.45	
	3,777.00	3,777.00		314.75	

También necesitamos proyectar los valores por seguros y uniformes que la empresa necesita para su funcionamiento.

Seguros:

TABLA SEGUROS

TIPO	VALORES USD \$	MENSUAL USD \$
Póliza de vehículos	2,420.01	201.67
Exceso de Responsabilidad Civil Vehículos	115.21	9.60
Responsabilidad Civil Contecon	213.29	17.77
Responsabilidad Civil TPG	213.29	17.77
Soat	83.06	6.92
	3,044.86	253.74

Uniformes

PRESUPUESTO UNIFORMES

DETALLE	VALORES USD \$	MENSUAL USD \$
2 PANTALONES	30.00	2.50
3 CAMISETAS	30.00	2.50
1 BOTAS	40.00	3.33
1 CASCO	25.00	2.08
1 CHALECO REFLECTIVO	6.00	0.50
	131.00	10.92

Finalmente, elaboraremos una tabla de salario integral de los choferes para luego sacar un promedio ya que esta empresa tiene como política rotar a sus choferes y siempre contrata uno o dos choferes más en relación al total de vehículos.

TABLA DE SALARIO INTEGRAL A NOVIEMBRE 2013

NOMBRES	SUELDO USD \$	HORAS EXT USD \$	BONO PROD. USD \$	FDO RESERVA USD \$	13ER SUELDO USD \$	14TO SUELDO USD \$	VACACIONES USD \$	AP. PATRONAL USD \$	IECE SECAP USD \$	TOTAL USD \$
R	485.64	300.00	0.00	65.44	65.47	26.50	32.74	87.60	7.86	1,071.24
S	485.64	350.00	35.00	72.52	72.55	26.50	36.28	97.08	8.71	1,184.28
T	485.64	295.00	35.00	67.94	67.97	26.50	33.99	90.94	8.16	1,111.14
U	485.64	280.00	35.00	66.69	66.72	26.50	33.36	89.27	8.01	1,091.19
V	485.64	300.00	35.00	68.36	68.39	26.50	34.19	91.50	8.21	1,117.79
W	485.64	265.00	35.00	65.44	65.47	26.50	32.74	87.60	7.86	1,071.24
X	485.64	310.00	35.00	69.19	69.22	26.50	34.61	92.62	8.31	1,131.09
Y	485.64	285.00	25.00	66.28	66.30	26.50	33.15	88.71	7.96	1,084.54
Z	485.64	270.00	35.00	65.86	65.89	26.50	32.94	88.16	7.91	1,077.89
AA	485.64	325.00	35.00	70.44	70.47	26.50	35.24	94.29	8.46	1,151.03
AB	485.64	270.00	35.00	65.86	65.89	26.50	32.94	88.16	7.91	1,077.89
AC	485.64	250.00	35.00	64.19	64.22	26.50	32.11	85.93	7.71	1,051.30
AD	485.64	255.00	35.00	64.61	64.64	26.50	32.32	86.48	7.76	1,057.95
AE	485.64	295.00	35.00	67.94	67.97	26.50	33.99	90.94	8.16	1,111.14
AF	485.64	140.00	0.00	52.12	52.14	26.50	26.07	69.76	6.26	858.48
AG	485.64	40.00	35.00	46.70	46.72	26.50	23.36	62.51	5.61	772.04
AH	485.64	195.00	25.00	58.78	58.80	26.50	29.40	78.68	7.06	964.86
AI	485.64	105.00	15.00	50.45	50.47	26.50	25.24	67.53	6.06	831.88
AJ	485.64	30.00	0.00	42.95	42.97	26.50	21.49	57.49	5.16	712.20
	9,227.16	4,560.00	520.00	1,191.79	1,192.26	503.50	596.13	1,595.25	143.07	19,529.16

Promedio sueldo choferes USD \$ 1,027.85

Con los datos obtenidos procederemos a calcular el valor CIF Vehículos para lo cual dividimos la sumatoria total para el promedio de kilómetros recorridos por vehículo y así obtendremos el costo por kilómetro el cual deberá ser multiplicado por la distancia en la que se encuentre la bodega o planta del cliente. Cabe indicar que la depreciación fue calculada de acuerdo a los kilómetros recorridos.

CIF VEHÍCULO/KM RECORRIDO

1 MES

DETALLE	VALOR USD \$
SUELDO CHOFER PROMEDIO	1,027.85
REPUESTOS	309.02
DEPRECIACIÓN VEHÍCULO/POR KM	602.97
UNIFORME CHOFER	10.92
SEGUROS	253.74
MATRICULA/MTOP	37.25
LLANTAS	314.75
CELULAR	11.20
	2,567.69

KMS RECORRIDO PROMEDIO **4,785.44**

CIF VEHÍCULO **0.53656335**

Ahora podemos establecer el costo para movilizar la carga ya que tenemos el valor por kilómetro del vehículo y del personal que interviene en el proceso de prestación del servicio y que no son considerados por la Administración de la empresa ya que sólo consideran los valores de peaje, cuadrilla, viáticos y combustibles, rubros que pueden ser identificados sin mayor complicación

Procederemos a realizar un ejercicio con cada uno de los tipos de carga para comprobar este sistema de costeo sugerido.

ORDEN DE SERVICIO VP # 1			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	A
HASTA:	Vía a Daule	CLASE:	Contenedor
DISTANCIA KM:	30	TIPO:	Importación
VEHÍCULO:	1	CAPACIDAD:	20'
		USD \$	USD \$
CUADRILLA:		0.00	0.00
PEAJE:		0.00	0.00
COMBUSTIBLE:		10.30	10.30
VIÁTICO:		3.00	3.00
CIF OPERACIONES:		0.18	5.43
CIF VEHÍCULO:		0.54	16.10
TOTAL			34.83
VENTA			195.2
RENTABILIDAD			560%

En este caso se multiplica el Cif operaciones y el Cif vehículo por 30 que es la distancia entre Contecon y el cliente. Procedemos a calcular la rentabilidad considerando las tarifas de ventas que nos proporcionaron.

ORDEN DE SERVICIO VP # 2			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	B
HASTA:	Manta	CLASE:	Contenedor
DISTANCIA KM:	196	TIPO:	Importación
VEHÍCULO:	2	CAPACIDAD:	40'
		USD \$	USD \$
CUADRILLA:		0.00	0.00
PEAJE:		16.00	16.00
COMBUSTIBLE:		61.80	61.80
VIÁTICO:		16.00	16.00
CIF OPERACIONES:		0.18	35.50
CIF VEHÍCULO:		0.54	105.17
TOTAL			234.47
VENTA			488
RENTABILIDAD			208%

En este caso la distancia es 196 la cual se multiplica por los Cif y obtendremos los costos para este cliente.

ORDEN DE SERVICIO VP # 3			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	C
HASTA:	Quito	CLASE:	Contenedor
DISTANCIA KM:	420	TIPO:	Exportación
VEHÍCULO:	1	CAPACIDAD:	20'
		USD \$	USD \$
CUADRILLA:		0.00	0.00
PEAJE:		40.00	40.00
COMBUSTIBLE:		103.00	103.00
VIÁTICO:		27.00	27.00
CIF OPERACIONES:		0.18	76.07
CIF VEHÍCULO:		0.54	225.36
TOTAL			471.43
VENTA			756.4
RENTABILIDAD			160%

Para esta orden la distancia es 420 kilómetros y los costos pueden determinarse como en los casos anteriores. Cabe indicar que esta empresa tiene sus tarifas definidas por el mercado y mantiene su tendencia de cobrar los contenedores de 40 pies con tarifas más altas que los de 20 pies.

ORDEN DE SERVICIO VP # 4			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	D
HASTA:	Quito	CLASE:	Contenedor
DISTANCIA KM:	420	TIPO:	Exportación
VEHÍCULO:	1	CAPACIDAD:	40´
		USD \$	USD \$
CUADRILLA:		0.00	0.00
PEAJE:		40.00	40.00
COMBUSTIBLE:		103.00	103.00
VIÁTICO:		27.00	27.00
CIF OPERACIONES:		0.18	76.07
CIF VEHÍCULO:		0.54	225.36
TOTAL			471.43
VENTA			854
RENTABILIDAD			181%

ORDEN DE TRABAJO VP # 5			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	E
HASTA:	Quito	CLASE:	Carga Suelta
DISTANCIA KM:	420	TIPO:	Importación
VEHÍCULO:	1	CAPACIDAD:	14 tns
		USD \$	USD \$
CUADRILLA:		80.00	80.00
PEAJE:		40.00	40.00
COMBUSTIBLE:		103.00	103.00
VIÁTICO:		27.00	27.00
CIF OPERACIONES:		0.18	76.07
CIF VEHÍCULO:		0.54	225.36
TOTAL			551.43
VENTA			710
RENTABILIDAD			129%

Para estas órdenes procedemos igual que en las anteriores. El siguiente paso es la contabilización de estas órdenes con sus respectivas variaciones al costo estándar si estas se presentan. Y debemos considerar que los CIF Reales serán procesados según se devenguen.

Contabilización Ordenes de Servicios de Vehiculos Propios

Fecha	Detalle	Códigos	Debe USD \$	Haber USD \$
	1			
NOV 03/13	COSTOS VP IMP. CONT. 20' COMBUSTIBLE	5121.1	10.30	
	COSTOS VP IMP. CONT. 20' VIÁTICO	5121.3	3.00	
	COSTOS VP IMP. CONT. 40' PEAJE	5122.2	16.00	
	COSTOS VP IMP. CONT. 40' COMBUSTIBLE	5122.1	61.80	
	VAR. CTO. EST. PRES. IMP. CONT. 40' COMBUSTIBLE	5422.1	5.00	
	COSTOS VP IMP. CONT. 40' VIÁTICO	5122.3	16.00	
	COSTOS VP EXP. CONT. 20' PEAJE	5111.2	40.00	
	COSTOS VP EXP. CONT. 20' COMBUSTIBLE	5111.1	103.00	
	VAR. CTO. EST. PRES. EXP. CONT. 20' COMBUSTIBLE	5411.1	8.00	
	COSTOS VP EXP. CONT. 20' VIÁTICO	5111.3	27.00	
	COSTOS VP EXP. CONT. 40' PEAJE	5112.2	40.00	
	COSTOS VP EXP. CONT. 40' COMBUSTIBLE	5112.1	103.00	
	COSTOS VP EXP. CONT. 40' VIÁTICO	5112.3	27.00	
	COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA PEAJE	5123.2	40.00	
	COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA COMBUSTIBLE	5123.1	103.00	
	COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA VIÁTICOS	5123.3	27.00	
	COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA CUADRILLA	5123.4	80.00	
	VAR. CTO. EST. PRES. IMP. CARGA SUELTA COMBUSTIBLE	5423.1		6.00
	OS IMPORTACIÓN CONTENEDORES 20'	5521.1	21.53	
	OS IMPORTACIÓN CONTENEDORES 40'	5522.1	140.67	
	OS EXPORTACIÓN CONTENEDORES 20'	5511.1	301.43	
	OS EXPORTACIÓN CONTENEDORES 40'	5512.1	301.43	
	OS IMPORTACIÓN CARGA SUELTA	5523.1	301.43	
	CAJA	1111.1		13.30
	CAJA	1111.1		98.80
	CAJA	1111.1		178.00
	CAJA	1111.1		170.00
	CAJA	1111.1		244.00
	IMP. CONTENEDORES 20' CIF VEHÍCULO (A)	5121.5		16.10
	IMP. CONTENEDORES 20' CIF OPERACIONES (A)	5121.6		5.43
	IMP. CONTENEDORES 40' CIF VEHÍCULO (A)	5122.5		105.17
	IMP. CONTENEDORES 40' CIF OPERACIONES (A)	5122.6		35.50
	EXP. CONTENEDORES 20' CIF VEHÍCULO (A)	5111.5		225.36
	EXP. CONTENEDORES 20' CIF OPERACIONES (A)	5111.6		76.07
	EXP. CONTENEDORES 40' CIF VEHÍCULO (A)	5112.5		225.36
	EXP. CONTENEDORES 40' CIF OPERACIONES (A)	5112.6		76.07
	IMP. CONTENEDORES CARGA SUELTA CIF VEHÍCULO (A)	5123.5		225.36
	IMP. CONTENEDORES CARGA SUELTA CIF VEHÍCULO (A)	5123.6		76.07
	2			
NOV 30/13	CIF REALES SUELDOS Y SALARIOS	5311.1	900.00	
	CIF REALES ALIMENTACIÓN	5341.6	100.00	
	CIF REALES UNIFORMES	5351.3	100.00	
	CIF REALES INTERNET	5341.5	50.00	
	BANCOS	1111.2		1150.00

El siguiente paso es contabilizar las variaciones del costo estándar de los CIF presupuestados, de acuerdo al siguiente cálculo:

Total variación CIF presupuestados	83.53		
Saldo Costo de Ventas	1,763.57		
factor	0.047364051		
Costo de Ventas cont. Importación 20'	34.83	0.0473641	1.65
Costo de Ventas cont. Importación 40'	234.47	0.0473641	11.11
Costo de Ventas cont. Exportación 20'	471.43	0.0473641	22.33
Costo de Ventas cont. Exportación 40'	471.43	0.0473641	22.33
Costo de Ventas carga suelta	551.43	0.0473641	26.12
	<u>1,763.57</u>		<u>83.53</u>

Fecha	Detalle	Códigos	Debe USD \$	Haber USD \$
	3			
NOV 30/13	IMP. CONTENEDORES 20' CIF VEHÍCULO (A)	5121.5	16.10	
	IMP. CONTENEDORES 20' CIF OPERACIONES (A)	5121.6	5.43	
	IMP. CONTENEDORES 40' CIF VEHÍCULO (A)	5122.5	105.17	
	IMP. CONTENEDORES 40' CIF OPERACIONES (A)	5122.6	35.50	
	EXP. CONTENEDORES 20' CIF VEHÍCULO (A)	5111.5	225.36	
	EXP. CONTENEDORES 20' CIF OPERACIONES (A)	5111.6	76.07	
	EXP. CONTENEDORES 40' CIF VEHÍCULO (A)	5112.5	225.36	
	EXP. CONTENEDORES 40' CIF OPERACIONES (A)	5112.6	76.07	
	IMP. CONTENEDORES CARGA SUELTA CIF VEHÍCULO (A)	5123.5	225.36	
	IMP. CONTENEDORES CARGA SUELTA CIF VEHÍCULO (A)	5123.6	76.07	
	VAR. CTO. EST. PRESUP. IMP. CONT. 20' CIF	5421.2	1.65	
	VAR. CTO. EST. PRESUP. IMP. CONT. 40' CIF	5422.2	11.11	
	VAR. CTO. EST. PRESUP. EXP. CONT. 20' CIF	5411.1	22.33	
	VAR. CTO. EST. PRESUP. EXP. CONT. 40' CIF	5412.2	22.33	
	VAR. CTO. EST. PRESUP. IMP. CARGA SUELTA	5423.2	26.12	
	CIF REALES SUELDOS Y SALARIOS	5311.1		900.00
	CIF REALES ALIMENTACIÓN	5341.6		100.00
	CIF REALES UNIFORMES	5351.3		100.00
	CIF REALES INTERNET	5341.5		50.00
	4			
NOV 30/13	BANCOS	1111.2	3,003.60	
	VENTAS VP IMP. CONTENEDORES 20'	4121.1		195.20
	VENTAS VP IMP. CONTENEDORES 40'	4122.1		488.00
	VENTAS VP EXP. CONTENEDORES 20'	4111.1		756.40
	VENTAS VP EXP. CONTENEDORES 40'	4111.2		854.00
	VENTAS VP IMP. CARGA SUELTA	4123.1		710.00
	COSTOS VP IMP. CONTENEDORES 20'	5121.7	21.53	
	COSTOS VP IMP. CONTENEDORES 40'	5122.7	140.67	
	COSTOS VP EXP. CONTENEDORES 20'	5111.7	301.43	
	COSTOS VP EXP. CONTENEDORES 40'	5112.7	301.43	
	COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA	5123.7	301.43	
	OS IMPORTACIÓN CONTENEDORES 20'	5521.1		21.53
	OS IMPORTACIÓN CONTENEDORES 40'	5522.1		140.67
	OS EXPORTACIÓN CONTENEDORES 20'	5511.1		301.43
	OS EXPORTACIÓN CONTENEDORES 40'	5512.1		301.43
	OS IMPORTACIÓN CARGA SUELTA	5523.1		301.43

Pero esta empresa también subcontrata vehículos cuando su flota no abastece para cubrir las solicitudes de transporte. En estos casos el costo puede ser identificado de forma directa ya que corresponde al valor que debe pagar al subcontratado. Igualmente procederemos a elaborar órdenes de servicios en la que detallaremos tipo, clase y capacidad de la carga. Identificar la distancia es irrelevante ya que no influirá en el costo.

ORDEN DE SERVICIO VS # 1			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	A
HASTA:	Cuenca	CLASE:	Contenedor
DISTANCIA KM:		TIPO:	Exportación
VEHÍCULO:		CAPACIDAD:	20'
			USD \$
CUADRILLA			0.00
COSTO SUBCONTRATADO			600.00
TOTAL			600.00
VENTA			732
RENTABILIDAD			122%

En este caso apreciamos una rentabilidad de 122%

ORDEN DE SERVICIO VS # 2			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	B
HASTA:	Ambato	CLASE:	Contenedor
DISTANCIA KM:		TIPO:	Exportación
VEHÍCULO:		CAPACIDAD:	40'
			USD \$
CUADRILLA			50.00
COSTO SUBCONTRATADO			620.00
TOTAL			670.00
VENTA			856.4
RENTABILIDAD			128%

En esta orden la rentabilidad es del 128%

ORDEN DE SERVICIO VS # 3			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	C
HASTA:	Machala	CLASE:	Contenedor
DISTANCIA KM:		TIPO:	Importación
VEHÍCULO:		CAPACIDAD:	20'
			USD \$
CUADRILLA			0.00
COSTO SUBCONTRATADO			400.00
TOTAL			400.00
VENTA			488
RENTABILIDAD			122%

Aquí la rentabilidad es del 122%

ORDEN DE SERVICIO VS # 4			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	D
HASTA:	Quito	CLASE:	Carga suelta
DISTANCIA KM:		TIPO:	Importación
VEHÍCULO:		CAPACIDAD:	14 tns
			USD \$
CUADRILLA			80.00
COSTO SUBCONTRATADO			620.00
TOTAL			700.00
VENTA			744
RENTABILIDAD			106%

En la orden que precede la rentabilidad es de 106%

ORDEN DE SERVICIOS VS # 5			
FECHA:	Noviembre 03 de 2013		
DESDE:	Contecon	CLIENTE:	E
HASTA:	Quito	CLASE:	Contenedor
DISTANCIA KM:		TIPO:	Importación
VEHÍCULO:		CAPACIDAD:	40'
			USD \$
CUADRILLA			50.00
COSTO SUBCONTRATADO			700.00
TOTAL			750.00
VENTA			934
RENTABILIDAD			125%

En la orden No. 5 la rentabilidad es del 125%

Al igual que en las ordenes de trabajo vehículos propios se debe contabilizar estas órdenes de trabajo.

Contabilización Ordenes de Servicios Vehículos Subcontratados

Fecha	Detalle	Codigos	Debe	Haber
	6			
NOV 30/13	COSTOS VS EXP. CONTENEDORES 20'	5211.1	600.00	
	COSTOS VS EXP. CONTENEDORES 40' CUADRILLA	5212.2	50.00	
	COSTOS VS EXP. CONTENEDORES 40'	5212.1	620.00	
	COSTOS VS IMP. CONTENEDORES 20'	5221.1	400.00	
	COSTOS VS IMP. CONTENEDORES 40' CUADRILLA	5221.2	50.00	
	COSTOS VS IMP. CONTENEDORES 40'	5222.1	700.00	
	COSTOS VS IMP. CARGA SUELTA CUADRILLA	5222.1	80.00	
	COSTOS VS IMP. CARGA SUELTA	5223.1	620.00	
	BANCOS	1111.2		3,120.00
	7			
NOV 30/13	BANCOS	1111.2	3,754.40	
	VENTAS VS EXP. CONTENEDORES 20'	4211.1		732.00
	VENTAS VS EXP. CONTENEDORES 40'	4212.1		856.40
	VENTAS VS IMP. CONTENEDORES 20'	4221.1		488.00
	VENTAS VS IMP. CONTENEDORES 40'	4222.1		934.00
	VENTAS VS IMP. CARGA SUELTA	4223.1		744.00
	TOTALES		15,104.72	15,104.72

Conforme realizamos la contabilización procedemos con la Mayorización de las cuentas.

MAYORIZACIÓN

CUENTA	CÓDIGO	AD	DEBE USD \$	AD	HABER USD \$	SALDO USD \$
COSTOS VP IMP. CONT. 20' COMBUSTIBLE	5121.1	1	10.30			10.30
COSTOS VP IMP. CONT. 20' VIÁTICO	5121.3	1	3.00			3.00
COSTOS VP IMP. CONT. 40' PEAJE	5122.2	1	16.00			16.00
COSTOS VP IMP. CONT. 40' COMBUSTIBLE	5122.1	1	61.80			61.80
COSTOS VP IMP. CONT. 40' VIÁTICOS	5122.3	1	16.00			16.00
COSTOS VP EXP. CONT. 20' PEAJE	5111.2	1	40.00			40.00
COSTOS VP EXP. CONT. 20' COMBUSTIBLE	5111.1	1	103.00			103.00
COSTOS VP EXP. CONT. 20' VIÁTICO	5111.3	1	27.00			27.00
COSTOS VP EXP. CONT. 40' PEAJE	5112.2	1	40.00			40.00
COSTOS VP EXP. CONT. 40' COMBUSTIBLE	5112.1	1	103.00			103.00
COSTOS VP EXP. CONT. 40' VIÁTICO	5112.3	1	27.00			27.00
COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA PEAJE	5123.2	1	40.00			40.00
COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA COMBUSTIBLE	5123.1	1	103.00			103.00
COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA VIÁTICOS	5123.3	1	27.00			27.00
COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA CUADRILLA	5123.4	1	80.00			80.00
OS IMPORTACIÓN CONTENEDORES 20'	5521.1	1	21.53	4	21.53	0.00
OS IMPORTACIÓN CONTENEDORES 40'	5522.1	1	140.67	4	140.67	0.00
OS EXPORTACIÓN CONTENEDORES 20'	5511.1	1	301.43	4	301.43	0.00
OS EXPORTACIÓN CONTENEDORES 40'	5512.1	1	301.43	4	301.43	0.00
OS IMPORTACIÓN CARGA SUELTA	5523.1	1	301.43	4	301.43	0.00
VAR. CTO. EST. PRES. IMP. CONT. 40' COMBUSTIBLE	5422.1	1	5.00			5.00
VAR. CTO. EST. PRES. EXP. CONT. 20' COMBUSTIBLE	5411.1	1	8.00			8.00
VAR. CTO. EST. PRES. IMP. CARGA SUELTA COMBUSTIBLE	5423.1			1	6.00	-6.00
CAJA	1111.1			1	13.30	-13.30
CAJA	1111.1			1	98.80	-98.80
CAJA	1111.1			1	178.00	-178.00
CAJA	1111.1			1	170.00	-170.00
CAJA	1111.1			1	244.00	-244.00
IMP. CONTENEDORES 20' CIF VEHÍCULO (A)	5121.5	3	16.10	1	16.10	0.00
IMP. CONTENEDORES 20' CIF OPERACIONES (A)	5121.6	3	5.43	1	5.43	0.00
IMP. CONTENEDORES 40' CIF VEHÍCULO (A)	5122.5	3	105.17	1	105.17	0.00
IMP. CONTENEDORES 40' CIF OPERACIONES (A)	5122.6	3	35.50	1	35.50	0.00
EXP. CONTENEDORES 20' CIF VEHÍCULO (A)	5111.5	3	225.36	1	225.36	0.00
EXP. CONTENEDORES 20' CIF OPERACIONES (A)	5111.6	3	76.07	1	76.07	0.00
EXP. CONTENEDORES 40' CIF VEHÍCULO (A)	5112.5	3	225.36	1	225.36	0.00
EXP. CONTENEDORES 40' CIF OPERACIONES (A)	5112.6	3	76.07	1	76.07	0.00
IMP. CONTENEDORES CARGA SUELTA CIF VEHÍCULO (A)	5123.5	3	225.36	1	225.36	0.00
IMP. CONTENEDORES CARGA SUELTA CIF VEHÍCULO (A)	5123.6	3	76.07	1	76.07	0.00
CIF REALES SUELDOS Y SALARIOS	5311.1	2	900.00	3	900.00	0.00
CIF REALES ALIMENTACIÓN	5341.6	2	100.00	3	100.00	0.00
CIF REALES UNIFORMES	5351.3	2	100.00	3	100.00	0.00
CIF REALES INTERNET	5341.5	2	50.00	3	50.00	0.00
BANCOS	1111.2	4	3,003.60	2	1,150.00	1,853.60
		7	3,754.40	6	3,120.00	2,488.00
VAR. CTO. EST. PRESUP. IMP. CONT. 20' CIF	5421.2	3	1.65			1.65
VAR. CTO. EST. PRESUP. IMP. CONT. 40' CIF	5422.2	3	11.11			11.11
VAR. CTO. EST. PRESUP. EXP. CONT. 20' CIF	5411.1	3	22.33			22.33
VAR. CTO. EST. PRESUP. EXP. CONT. 40' CIF	5412.2	3	22.33			22.33
VAR. CTO. EST. PRESUP. IMP. CARGA SUELTA	5423.2	3	26.12			26.12
VENTAS VP IMP. CONTENEDORES 20'	4121.1			4	195.20	195.20
VENTAS VP IMP. CONTENEDORES 40'	4122.1			4	488.00	488.00
VENTAS VP EXP. CONTENEDORES 20'	4111.1			4	756.40	756.40
VENTAS VP EXP. CONTENEDORES 40'	4111.2			4	854.00	854.00
VENTAS VP IMP. CARGA SUELTA	4123.1			4	710.00	710.00
COSTOS VP IMP. CONTENEDORES 20'	5121.7	4	21.53			21.53
COSTOS VP IMP. CONTENEDORES 40'	5122.7	4	140.67			140.67
COSTOS VP EXP. CONTENEDORES 20'	5111.7	4	301.43			301.43
COSTOS VP EXP. CONTENEDORES 40'	5112.7	4	301.43			301.43
COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA	5123.7	4	301.43			301.43
COSTOS VS EXP. CONTENEDORES 20'	5211.1	6	600.00			600.00
COSTOS VS EXP. CONTENEDORES 40' CUADRILLA	5212.2	6	50.00			50.00
COSTOS VS EXP. CONTENEDORES 40'	5212.1	6	620.00			620.00
COSTOS VS IMP. CONTENEDORES 20'	5221.1	6	400.00			400.00
COSTOS VS IMP. CONTENEDORES 40' CUADRILLA	5222.2	6	50.00			50.00
COSTOS VS IMP. CONTENEDORES 40'	5222.1	6	700.00			700.00
COSTOS VS IMP. CARGA SUELTA CUADRILLA	5223.2	6	80.00			80.00
COSTOS VS IMP. CARGA SUELTA	5223.1	6	620.00			620.00
VENTAS VS EXP. CONTENEDORES 20'	4211.1			7	732.00	732.00
VENTAS VS EXP. CONTENEDORES 40'	4212.1			7	856.40	856.40
VENTAS VS IMP. CONTENEDORES 20'	4221.1			7	488.00	488.00
VENTAS VS IMP. CONTENEDORES 40'	4222.1			7	934.00	934.00
VENTAS VS IMP. CARGA SUELTA	4223.1			7	744.00	744.00
			15,021.05		15,021.05	

Luego procedemos a establecer los saldos.

SALDOS

CUENTA	CÓDIGO	SALDO DEUDOR USD \$	SALDO ACREEDOR USD \$
COSTOS VP IMP. CONT. 20'	5121	34.83	4.00
COSTOS VP IMP. CONT. 40'	5122	234.47	
COSTOS VP EXP. CONT. 20'	5111	471.43	
COSTOS VP EXP. CONT. 40'	5112	471.43	
COSTOS VP IMP. CARGA SUELTA	5123	551.43	
VENTAS VP IMP. CONT. 20'	4121		195.20
VENTAS VP IMP. CONT. 40'	4122		488.00
VENTAS VP EXP. CONT. 20'	4111		756.40
VENTAS VP EXP. CONT. 40'	4111		854.00
VENTAS VP IMP. CARGA SUELTA	4123		710.00
COSTOS VS EXP. CONT. 20'	5211	600.00	
COSTOS VS EXP. CONT. 40'	5212	670.00	
COSTOS VS IMP. CONT. 20'	5221	400.00	
COSTOS VS IMP. CONT. 40'	5222	750.00	
COSTOS VS IMP. CARGA SUELTA	5223	700.00	
VAR. CTO. EST. PRES. IMP. CONT. 40' COMBUSTIBLE	5422	5.00	
VAR. CTO. EST. PRES. EXP. CONT. 20' COMBUSTIBLE	5411	8.00	
VAR. CTO. EST. PRES. IMP. CARGA SUELTA COMBUSTIBLE	5423		-6.00
VAR. CTO. EST. PRESUP. IMP. CONT. 20' CIF	5421	1.65	
VAR. CTO. EST. PRESUP. IMP. CONT. 40' CIF	5422	11.11	
VAR. CTO. EST. PRESUP. EXP. CONT. 20' CIF	5411	22.33	
VAR. CTO. EST. PRESUP. EXP. CONT. 40' CIF	5412	22.33	
VAR. CTO. EST. PRESUP. IMP. CARGA SUELTA	5423	26.12	
VENTAS VS EXP. CONT. 20'	4211		732.00
VENTAS VS EXP. CONT. 40'	4212		856.40
VENTAS VS IMP. CONT. 20'	4221		488.00
VENTAS VS IMP. CONT. 40'	4222		934.00
VENTAS VS IMP. CARGA SUELTA	4223		744.00
SUMAN		4,980.10	6,756.00

Para finalmente procesar el Estado de Costo de Venta de Servicios de la empresa Transportes S.A.

TRANSPORTES S.A
ESTADO DE COSTOS DE VENTA DE SERVICIOS
DEL 01 AL 30 DE NOVIEMBRE 2013

	VEHÍCULOS PROPIOS					VEHÍCULOS SUBCONTRATADOS					TOTAL
	EXPORTACIÓN		IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		IMPORTACIÓN			
	CONT. 20'	CONT. 40'	CONT. 20'	CONT. 40'	CARGA SUELTA	CONT. 20'	CONT. 40'	CONT. 20'	CONT. 40'	CARGA SUELTA	
VENTAS	756.40	854.00	195.20	488.00	710.00	732.00	856.40	488.00	934.00	744.00	6,758.00
(-) COSTO DE VENTA ESTÁNDAR	471.43	471.43	34.83	234.47	551.43	600.00	670.00	400.00	750.00	700.00	4,883.57
VARIACIÓN AL COSTO ESTÁNDAR											
COMBUSTIBLE PRESUPUESTADO	8.00			5.00	-6.00						7.00
CIF PRESUPUESTADO	22.33	22.33	1.65	11.11	26.12						83.53
(=) UTILIDAD BRUTA EN VENTAS	254.65	360.25	158.72	237.43	126.46	132.00	186.40	88.00	184.00	44.00	1,771.90
(-) GASTOS DE ADMINISTRACIÓN											-500.00
UTILIDAD OPERATIVA											1,271.90

CAPITULO V

5.1. CONCLUSIONES

Una vez terminado este trabajo de investigación podemos citar las siguientes conclusiones:

- Transportes S.A. ofrece servicios de transporte terrestre de carga utilizando vehículos propios y vehículos subcontratados.
- Transportes S.A. no tiene implementado un sistema de costeo en su contabilidad
- Los procesos de la empresa son despachar, transportar carga, facturar, cobrar servicios y pagar a subcontratados.
- Al no contar con los costos reales podrían estar obteniendo pérdidas con ciertos clientes que capta el departamento comercial porque ofrecen tarifas muy diferenciadas.
- La administración no considera los costos indirectos en sus cálculos empíricos y sólo tienen establecidos los costos directos porque pueden ser valorizados sin mucha dificultad.
- Al no considerar los costos indirectos podrían perder el control de los costos de mantenimiento, inventario, personal y otros.

- Se elaboró un sistema de costeo estándar para Transportes S.A.
- El control de los inventarios (repuestos, lubricantes, llantas) es deficiente.
- Implementar este sistema de costeo en el sistema contable Dobra le representa un 80% de dificultad.

5.2. RECOMENDACIONES

Se realizan las siguientes recomendaciones de acuerdo a los resultados obtenidos en la presente investigación:

- Transportes S.A. debe considerar el sistema de costeo propuesto en esta investigación.
- La empresa debe considerar todos los costos tanto los directos como los indirectos.
- Mejorar los procesos actuales para que no se eleven los costos de prestación del servicio.
- Se recomienda mejorar el control de los inventarios por parte de Auditoría.
- Actualizar trimestralmente los presupuestos de operación y vehículo de acuerdo a los valores reales que desembolsa la empresa.

- Controlar que los mantenimientos de los vehículos se cumplan de acuerdo a los presupuestos de vehículo establecidos e investigar cualquier desviación.
- Se sugiere cuantificar el tiempo que el personal de talleres utiliza para los mantenimientos de los vehículos para que no se eleven los costos indirectos.
- Control de las rutas para que no se den movimientos innecesarios que elevarían el costo de venta.
- Se sugiere a los colaboradores realizar con responsabilidad los procesos y no permitir desviaciones que encarecerían el costo de la prestación del servicio.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Contabilidad de Gestión Avanzada: Planificación Control y Experiencias Prácticas.* (1996). Madrid: Mariano J. Norte.
- Agencia de Desarrollo Regional Económico de Guayaquil y su área de influencia.* (s.f.). Recuperado el 20 de Junio de 2013, de www.adreg-guayaquil.org
- Arbelaez, L., & Marin, F. J. (2011). Sistema de Costeo ABC aplicado al Transporte de Carga. *Universidad EAFIT No. 124*, 11-20.
- Barfield, J. T., Raiborn, C. A., & Kinney, M. R. (2005). *Contabilidad de Costo Tradiciones e innovaciones.* Mexico D.F.: International Thomson Editores.
- Bautista Paz, E., Henriquez Menoyo, E., & Hernandez Komarova, A. (2008). Propuesta para el funcionamiento del comercio electrónico en el transporte de carga. *Transporte, Desarrollo y Medio Ambiente*, 37-42.
- Camargo Borroto, J. (2011). Principales indicadores para la explotación del transporte automotor de cargas. *Transporte, Desarrollo y Medio Ambiente*, 19-24.
- Castellanos Ramirez, A. (2009). *Manual de la Gestión Logística del transporte y la distribución de mercancías.* Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Cavero-Rubio, J. A., & Reig-Mullor, J. (2012). El peso de la contabilidad en el grado de Administración y Dirección de Empresas. *Revista de Contabilidad - Spanish Accounting Review*, 66-73.
- Cendrero Agenjo, B., & Truyols Mateu, S. (2008). *El transporte: aspectos y tipología.* Madrid: Delta Publicaciones.
- Cepal. (2012). Institucionalidad, comodidad y servicios de transporte sostenible. *Boletín Fal*, 1-11.
- De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). *Economía del transporte.* Barcelona: Antoni Bosch editor.
- Diario Hoy. (03 de septiembre de 2012). La industria del transporte pesado crece en el país. *Diario Hoy*, pág. 1.
- Escobar, G. D. (Marzo de 2007). Recuperado el Julio de 2013
- Franklin Fincowsky, E. B. (2011). Toma de decisiones empresariales. *Contabilidad y Negocios*, 113-120.
- Garber, N. J., & Hoel, L. A. (2005). *Ingeniería de tránsito y de carreteras* (Tercera ed.). Mexico: International Thomson Editores S.A.

- Garcia Silva, S., & Iglesias Coronel, C. E. (2004). Parametros tecnicos de eficiencia y uso racional de los medios de transporte de grano para la cosecha de cebada. *Ciencias Tecnicas Agropecuarias*, 35-39.
- Garrison, R. H., Noreen, E. W., & Brewer, P. C. (2007). *Contabilidad Administrativa* (Undecima ed.). Mexico: McGraw-Hill Interamericana Editores S.A. de C.V.
- Gómez Bravo, O., & Zapata Sánchez, P. (1998). *Contabilidad de Costos* (Tercera ed.). Santafe de Bogota: Emma Ariza Herrera.
- Grupo Transtetiba . (s.f.). Recuperado el 26 de Junio de 2013, de Grupo Transtetiba: www.transtetiba.com.ec
- Hansen, D. R., & Maryanne, M. (2007). *Administracion de Costos: Contabilidad y Control*. Mexico D.F.: Cengage Learning Editores S.A.
- Horngren , C. T., Sundem, G. L., & Stratton, W. O. (2006). *Contabilidad Administrativa* (Decimotercera ed.). México, México: Pearson Educación de México.
- Horngren, C. T., Datar, S. M., & Foster, G. (2007). *Contabilidad de Costos un enfoque Gerencial* (Decimosegunda ed.). Mexico: Pearson Educacion.
- Kohler, M. J. (s.f.). Controla tu contabilidad. *Consultorio Dinero*, 94-95.
- Lavolpe, A. (s.f.). Los sistemas de costos y la contabilidad de gestion: pasado, presente y futuro. 1-17. Buenos Aires, Argentina.
- Leon Wong, A. (s.f). Fundamentos teoricos de los costos indirectos y los sistemas de costos. *Alternativa Financiera*, 126-131.
- Marí, R., De Souza, A. J., Martín, J., & Rodrigo, J. (2003). *El transporte de contenedores: Terminales, operatividad y casuística*. Barcelona: Ediciones de la Universidad Politécnica de Catalunya.
- Martinez Perdomo, F. R. (2009). El sistema de transporte de carga en la ciudad de Mexico. *Revista de Estudios Regionales y Urbanos*, 161-173.
- Ministerio Coordinador de la Produccion, Empleo y Competitividad. (2010). *Construccion de la politica nacional de logistica como instrumento para la facilitacion del comercio exterior*. Quito.
- Murchio, M. A. (s.f.). *Costos e Informacion Gerencial en una pequeña empresa de transporte de cargas*.
- Rueda Delgado, G., & Uribe Bohórquez, M. (2011). Aportes de la Información Contable a una Responsabilidad Empresarial acorde con las necesidades de la sociedad. Una mirada crítica. *Cuadernos de Administración* , 241-260.

Tránsito, A. N. (s.f.). *Agencia Nacional de Tránsito*. Recuperado el 20 de Junio de 2013, de www.ant.gob.ec

Vega Carhuapoma, J. (sf). La mano de obra ¿es un costo fijo? . *Alternativa Financiera*, 56-58.

Viegas, J. C. (2008). La Administración y la Contabilidad Información contable proyectada o prospectiva. *Revista Chilena de Economía y Sociedad*, 51-66.

ANEXOS

Anexo 1.

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Ley 1 Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago-2008Última modificación: 29-mar-2011Estado: Vigente

NOTA GENERAL: En todas las normas legales y en la presente Ley cuando se mencione La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se entenderá que se refiere a La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTSV), que también podrá ser conocida como Agencia Nacional de Tránsito A.N.T. En todas aquellas normas legales en las que se hace referencia a la Comisión de Tránsito del Guayas se entenderá que se refieren a la Comisión de Tránsito del Ecuador, y donde diga Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Guayas se entenderá que aluden al Cuerpo de Vigilantes. Dado por Art. 113 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del2011.EL PLENO DE LA ASAMBLEA CONSTITUYENTE CONSIDERANDO: Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes; Que, ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional; Que, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional; Que, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente; Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres no contempla aspectos relacionados con la prevención; Que, el marco legal vigente resulta insuficiente inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto; Que, nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad; Que, es necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y, En ejercicio de sus facultades y atribuciones, expide la siguiente.

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 1 Silec Profesional - www.lexis.com.ec

Anexo 2.

acc_info_glxr.pdf - Adobe Reader

Archivo Edición Ver Ventana Ayuda

Herramientas Comentario

CONTABILIDAD - Estado de Resultados

Periodo del 01-Nov-2013 al 30-Nov-2013 | División: TOTAL

Código	Cuenta	Valor
INGRESOS		
6	INGRESOS	433,319.71
61	VENTAS	430,965.27
62	OTROS INGRESOS	2,354.44
621	REEMBOLSO DE GASTOS	517.50
622	OTROS INGRESOS	1,836.94
Total Ingresos		433,319.71
GASTOS		
7	EGRESOS	224,771.39
71	COSTO DE VENTAS	108,520.11
711	COSTO DE VENTA SERVICIOS	98,949.94
712	COSTOS OPERACIONALES DE VEHICULOS	9,570.17
71201	TRACTO CAMION # 01	554.32
71202	TRACTO CAMION # 02	301.87
71203	TRACTO CAMION # 03	347.54
71204	TRACTO CAMION # 04	1,627.53
71205	TRACTO CAMION # 05	290.19
71206	TRACTO CAMION # 06	1,307.80
71207	TRACTO CAMION # 07	361.76
71208	TRACTO CAMION # 08	358.92
71209	TRACTO CAMION # 09	371.46
71210	TRACTO CAMION # 10	278.64

11/30 p.m. 23/10/2014

acc_info_glxr.pdf - Adobe Reader

Archivo Edición Ver Ventana Ayuda

Herramientas Comentario

71211	TRACTO CAMION # 11	386.64
71212	TRACTO CAMION # 12	216.32
71213	SANGRE DE TORO	71.24
71217	COMBO # 04	83.99
71220	COMBO # 07	9.60
71222	COMBO # 09	13.99
71223	COMBO # 10	23.52
71224	COMBO # 11	245.92
71226	COMBO # 13	51.78
71227	COMBO # 14	14.40
71229	COMBO # 16	0.44
71231	TRACTO CAMION # 14	237.00
71232	TRACTO CAMION # 15	411.31
71233	TRACTO CAMION # 16	512.62
71234	TRACTO CAMION # 17	298.38
71235	TRACTO CAMION # 18	316.93
71240	TRACTO CAMION # 23	231.69
71248	COMBO # 25	38.84
71251	COMBO # 28	135.02
71253	COMBO # 30	2.68
71259	COMBO # 31	322.25
71266	CHASIS # 34	2.95
71272	CHASIS # 40	3.57
71273	CHASIS # 41	110.26
71275	CHASIS # 43	28.80
71	GASTOS OPERATIVOS	52,312.68

11/30 p.m. 23/10/2014

acc_info_01.txd.pdf - Adobe Reader			
Archivo Edición Ver Ventana Ayuda			
Herramientas Comentario			
731	ADMINISTRACION	60,329.26	
7311	PERSONAL	24,499.58	
7312	SERVICIOS DE TERCEROS	14,491.33	
7313	MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	1,534.86	
7314	MATERIALES Y SUMINISTROS	336.76	
7315	DEPRECIACION Y AMORTIZACION	2,063.95	
7316	AFILIACION, DONACION Y CONTRIBUCIONES	585.00	
7317	INTERESES MULTAS E IMPUESTOS	4,018.47	
7318	VARIOS	12,799.31	
732	COMERCIAL Y FACTURACION	1,270.00	
7324	MATERIALES Y SUMINISTROS	1,270.00	
733	COBRANZAS	106.34	
7331	PERSONAL	106.34	
734	CONTABILIDAD	90.00	
7344	MATERIALES Y SUMINISTROS	90.00	
736	RECURSOS HUMANOS	102.83	
7361	PERSONAL	11.47	
7364	MATERIALES Y SUMINISTROS	91.36	
737	AUDITORIA Y SEG. INDUSTRIAL	276.26	
7371	PERSONAL	261.20	
7374	MATERIALES Y SUMINISTROS	15.06	
74	GASTOS FINANCIEROS	3,229.87	
741	BANCOS	3,229.87	
7411	BANCOS	3,229.87	
75	OTROS NO OPERACIONALES	-1,395.96	

Anexo 3.

PLAN DE CUENTAS BALANCE GENERAL					
1				ACTIVOS	
	11.1			ACTIVOS CORRIENTES	
		111.1		EFFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFFECTIVO	
			1111.1		CAJA
			1111.2		BANCOS
		111.2		INVERSIONES TEMPORALES	
		111.3		CUENTAS POR COBRAR	
			1131.1		CLIENTES
			1131.2		EMPLEADOS
			1131.3		SOCIOS
			1131.4		EMPRESAS RELACIONADAS
		111.4		INVENTARIOS	
			1114.1		REPUESTOS
			1114.2		LLANTAS
			1114.3		SUMINISTROS
		111.5		OTROS ACTIVOS	
		111.6		GASTOS ANTICIPADOS	
	12.1			ACTIVOS NO CORRIENTES	
		121.1		PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO	
		121.2		DEPRECIACION ACUMULADA	
2				PASIVOS	
	21.1			PASIVOS CORRIENTE	
		211.1		OBLIGACIONES CON BANCOS Y FINANCIERAS	
		211.2		OBLIGACIONES CON PROVEEDORES	
		211.3		BENEFICIOS SOCIALES POR PAGAR	
		211.4		OBLIGACIONES CON IESS	
		211.5		OBLIGACIONES FISCALES	
	22.1			PASIVO NO CORRIENTE	
		221.1		OBLIGACIONES CON BANCOS Y FINANCIERAS	
		221.2		OTROS PASIVOS	
3				PATRIMONIO	
	31.1			CAPITAL SOCIAL	
	32.1			RESERVAS	
	33.1			RESULTADOS	

Anexo 4.

PLAN DE CUENTAS ESTADO DE RESULTADOS										
4				VENTAS					ACREEDORA	GRUPO
	41				VEHICULOS PROPIOS				ACREEDORA	GRUPO
		41.1				EXPORTACIONES			ACREEDORA	GRUPO
			411.1				CONTENEDORES 20'		ACREEDORA	GRUPO
				4111.1				CONTENEDORES 20'	ACREEDORA	AUXILIAR
			411.2				CONTENEDORES 40'		ACREEDORA	GRUPO
				4112.1				CONTENEDORES 40'	ACREEDORA	AUXILIAR
		41.2				IMPORTACIONES			ACREEDORA	GRUPO
			412.1				CONTENEDORES 20'		ACREEDORA	GRUPO
				4121.1				CONTENEDORES 20'	ACREEDORA	AUXILIAR
			412.2				CONTENEDORES 40'		ACREEDORA	GRUPO
				4122.1				CONTENEDORES 40'	ACREEDORA	AUXILIAR
			412.3				CARGA SUELTA		ACREEDORA	GRUPO
				4123.1				CARGA SUELTA	ACREEDORA	AUXILIAR
	42				VEHICULOS SUBCONTRATADOS				ACREEDORA	GRUPO
		42.1				EXPORTACIONES			ACREEDORA	GRUPO
			421.1				CONTENEDORES 20'		ACREEDORA	GRUPO
				4211.1				CONTENEDORES 20'	ACREEDORA	AUXILIAR
			421.2				CONTENEDORES 40'		ACREEDORA	GRUPO
				4212.1				CONTENEDORES 40'	ACREEDORA	AUXILIAR
		42.2				IMPORTACIONES			ACREEDORA	GRUPO
			422.1				CONTENEDORES 20'		ACREEDORA	GRUPO
				4221.1				CONTENEDORES 20'	ACREEDORA	AUXILIAR
			422.2				CONTENEDORES 40'		ACREEDORA	GRUPO
				4222.1				CONTENEDORES 40'	ACREEDORA	AUXILIAR
			422.3				CARGA SUELTA		ACREEDORA	GRUPO
				4223.1				CARGA SUELTA	ACREEDORA	AUXILIAR

5				COSTOS					DEUDORA	GRUPO
	51				VEHICULOS PROPIOS				DEUDORA	GRUPO
		51.1				EXPORTACIONES			DEUDORA	GRUPO
			511.1				CONTENDORES 20'		DEUDORA	GRUPO
			5111.1					COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5111.2					PEAJE	DEUDORA	AUXILIAR
			5111.3					VIATICOS	DEUDORA	AUXILIAR
			5111.4					CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR
			5111.5					CIF VEHICULO (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5111.6					CIF OPERACIONES (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5111.7					CONTENEDORES 20'	DEUDORA	AUXILIAR
		51.2					CONTENDORES 40'		DEUDORA	GRUPO
			5112.1					COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5112.2					PEAJE	DEUDORA	AUXILIAR
			5112.3					VIATICOS	DEUDORA	AUXILIAR
			5112.4					CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR
			5112.5					CIF VEHICULO (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5112.6					CIF OPERACIONES (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5112.7					CONTENEDORES 40'	DEUDORA	AUXILIAR
	51.2					IMPORTACIONES			DEUDORA	GRUPO
		512.1					CONTENDORES 20'		DEUDORA	GRUPO
			5121.1					COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5121.2					PEAJE	DEUDORA	AUXILIAR
			5121.3					VIATICOS	DEUDORA	AUXILIAR
			5121.4					CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR
			5121.5					CIF VEHICULO (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5121.6					CIF OPERACIONES (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5121.7					CONTENEDORES 20'	DEUDORA	AUXILIAR

		512.2				CONTENEDORES 40'		DEUDORA	GRUPO
			5122.1				COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5122.2				PEAJE	DEUDORA	AUXILIAR
			5122.3				VIATICOS	DEUDORA	AUXILIAR
			5122.4				CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR
			5122.5				CIF VEHICULO (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5122.6				CIF OPERACIONES (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5122.7				CONTENEDORES 40'	DEUDORA	AUXILIAR
		512.3				CARGA SUELTA		DEUDORA	GRUPO
			5123.1				COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5123.2				PEAJE	DEUDORA	AUXILIAR
			5123.3				VIATICOS	DEUDORA	AUXILIAR
			5123.4				CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR
			5123.5				CIF VEHICULO (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5123.6				CIF OPERACIONES (A)	DEUDORA	AUXILIAR
			5123.7				CARGA SUELTA	DEUDORA	AUXILIAR
52					VEHICULOS SUBCONTRATADOS			DEUDORA	GRUPO
	52.1				EXPORTACIONES			DEUDORA	GRUPO
		521.1				CONTENEDORES 20'		DEUDORA	GRUPO
			5211.1				CONTENEDORES 20'	DEUDORA	AUXILIAR
			5211.2				CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR
		521.2				CONTENEDORES 40'		DEUDORA	GRUPO
			5212.1				CONTENEDORES 40'	DEUDORA	AUXILIAR
			5212.2				CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR
	52.2				IMPORTACIONES			DEUDORA	GRUPO
		522.1				CONTENEDORES 20'		DEUDORA	GRUPO
			5221.1				CONTENEDORES 20'	DEUDORA	AUXILIAR
			5221.2				CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR
		522.2				CONTENEDORES 40'		DEUDORA	GRUPO
			5222.1				CONTENEDORES 40'	DEUDORA	AUXILIAR
			5222.2				CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR
		522.3				CARGA SUELTA		DEUDORA	GRUPO
			5223.1				CARGA SUELTA	DEUDORA	AUXILIAR
			5223.2				CUADRILLA	DEUDORA	AUXILIAR

53					CIF REALES				DEUDORA	GRUPO
	53.1					SUELDOS, SALARIOS Y DEMAS REMUNERACIONES			DEUDORA	GRUPO
		531.1					SUELDOS, SALARIOS Y DEMAS REMUNERACIONES		DEUDORA	GRUPO
			5311.1				SUELDOS Y SALARIOS		DEUDORA	AUXILIAR
			5311.2				HORAS EXTRAS		DEUDORA	AUXILIAR
			5311.3				BONO PRODUCCION		DEUDORA	AUXILIAR
	53.2					APORTES A LA SEGURIDAD SOCIAL			DEUDORA	GRUPO
		532.1					APORTES A LA SEGURIDAD SOCIAL		DEUDORA	GRUPO
			5321.1				APORTE PATRONAL		DEUDORA	AUXILIAR
			5321.2				IECE Y SECAP		DEUDORA	AUXILIAR
			5321.3				FONDO DE RESERVA		DEUDORA	AUXILIAR
	53.3					BENEFICIOS SOCIALES Y DEMAS INDEMNIZACIONES			DEUDORA	GRUPO
		533.1					BENEFICIOS SOCIALES Y DEMAS INDEMNIZACIONES		DEUDORA	GRUPO
			5331.1				DECIMOTERCER SUELDO		DEUDORA	AUXILIAR
			5331.2				DECIMOCUARTO SUELDO		DEUDORA	AUXILIAR
			5331.3				VACACIONES		DEUDORA	AUXILIAR
	53.4					SERVICIOS DE TERCEROS			DEUDORA	GRUPO
		534.1					SERVICIOS DE TERCEROS		DEUDORA	GRUPO
			5341.1				AGUA		DEUDORA	AUXILIAR
			5341.2				LUZ		DEUDORA	AUXILIAR
			5341.3				TELEFONO		DEUDORA	AUXILIAR
			5341.4				HONORARIOS		DEUDORA	AUXILIAR
			5341.5				INTERNET		DEUDORA	AUXILIAR
			5341.6				ALIMENTACION		DEUDORA	AUXILIAR
			5341.7				SEGUROS		DEUDORA	AUXILIAR
			5341.8				MTOP/PERMISOS/MATRICULAS		DEUDORA	AUXILIAR
			5341.9				ALQUILER		DEUDORA	AUXILIAR

	53.5				MATERIALES Y SUMINISTROS		DEUDORA	GRUPO
		535.1			MATERIALES Y SUMINISTROS		DEUDORA	GRUPO
			5351.1			PAPELERIA	DEUDORA	AUXILIAR
			5351.2			SUMINISTROS DE OFICINA	DEUDORA	AUXILIAR
			5351.3			UNIFORMES	DEUDORA	AUXILIAR
			5351.4			COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5351.5			LUBRICANTES	DEUDORA	AUXILIAR
			5351.6			REPUESTOS	DEUDORA	AUXILIAR
	53.6				MANTENIMIENTO Y REPARACIONES		DEUDORA	GRUPO
		536.1			MANTENIMIENTO Y REPARACIONES		DEUDORA	GRUPO
			5361.1			EDIFICIOS Y OFICINAS	DEUDORA	AUXILIAR
			5361.2			MUEBLES Y ENSERES	DEUDORA	AUXILIAR
			5361.3			EQUIPO DE OFICINA	DEUDORA	AUXILIAR
			5361.4			VEHICULOS	DEUDORA	AUXILIAR
	53.7				DEPRECIACIONES		DEUDORA	GRUPO
		537.1			DEPRECIACIONES		DEUDORA	GRUPO
			5371.1			EDIFICIOS Y OFICINAS	DEUDORA	AUXILIAR
			5371.2			MUEBLES Y ENSERES	DEUDORA	AUXILIAR
			5371.3			EQUIPO DE OFICINA	DEUDORA	AUXILIAR
			5371.4			VEHICULOS	DEUDORA	AUXILIAR
54					VARIACIONES COSTO ESTÁNDAR PRESUPUESTO		DEUDORA	GRUPO
	54.1				EXPORTACIONES		DEUDORA	GRUPO
		541.1			CONTENEDORES 20'		DEUDORA	GRUPO
			5411.1			COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5411.2			CIF	DEUDORA	AUXILIAR
		541.2			CONTENEDORES 40'		DEUDORA	GRUPO
			5412.1			COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5412.2			CIF	DEUDORA	AUXILIAR
	54.2				IMPORTACIONES		DEUDORA	GRUPO
		542.1			CONTENEDORES 20'		DEUDORA	GRUPO
			5421.1			COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5421.2			CIF	DEUDORA	AUXILIAR

		542.2				CONTENEDORES 40'		DEUDORA	GRUPO
			5422.1				COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5422.2				CIF	DEUDORA	AUXILIAR
		542.3				CARGA SUELTA		DEUDORA	GRUPO
			5423.1				COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			5423.2				CIF	DEUDORA	AUXILIAR
55					ORDEN DE TRABAJO			DEUDORA	GRUPO
	55.1				EXPORTACION			DEUDORA	GRUPO
		551.1				CONTENEDORES 20'		DEUDORA	GRUPO
			5511.1				CONTENEDORES 20'	DEUDORA	AUXILIAR
		551.2				CONTENEDORES 40'		DEUDORA	GRUPO
			5512.1				CONTENEDORES 40'	DEUDORA	AUXILIAR
	55.2				IMPORTACION			DEUDORA	GRUPO
		552.1				CONTENEDORES 20'		DEUDORA	GRUPO
			5521.1				CONTENEDORES 20'	DEUDORA	AUXILIAR
		552.2				CONTENEDORES 40'		DEUDORA	GRUPO
			5522.1				CONTENEDORES 40'	DEUDORA	AUXILIAR
		552.3				CARGA SUELTA		DEUDORA	GRUPO
			5523.1				CARGA SUELTA	DEUDORA	AUXILIAR
6				GASTOS				DEUDORA	GRUPO
	61				GASTOS DE ADMINISTRACION			DEUDORA	GRUPO
		61.1			SUELDOS, SALARIOS Y DEMAS REMUNERACIONES			DEUDORA	GRUPO
			611.1			SUELDOS, SALARIOS Y DEMAS REMUNERACIONES		DEUDORA	GRUPO
				6111.1			SUELDOS Y SALARIOS	DEUDORA	AUXILIAR
				6111.2			HORAS EXTRAS	DEUDORA	AUXILIAR
		61.2			APORTES A LA SEGURIDAD SOCIAL				
			612.1			APORTES A LA SEGURIDAD SOCIAL		DEUDORA	GRUPO
				6121.1			APORTE PATRONAL	DEUDORA	AUXILIAR
				6121.2			IECE Y SECAP	DEUDORA	AUXILIAR
				6121.3			FONDO DE RESERVA	DEUDORA	AUXILIAR

	61.3				BENEFICIOS SOCIALES Y DEMAS INDEMNIZACIONES		DEUDORA	GRUPO
		613.1			BENEFICIOS SOCIALES Y DEMAS INDEMNIZACIONES		DEUDORA	GRUPO
			6131.1			DECIMOTERCER SUELDO	DEUDORA	AUXILIAR
			6131.2			DECIMOCUARTO SUELDO	DEUDORA	AUXILIAR
			6131.3			VACACIONES	DEUDORA	AUXILIAR
	61.4				SERVICIOS DE TERCEROS		DEUDORA	GRUPO
		614.1			SERVICIOS DE TERCEROS		DEUDORA	GRUPO
			6141.1			AGUA	DEUDORA	AUXILIAR
			6141.2			LUZ	DEUDORA	AUXILIAR
			6141.3			TELEFONO	DEUDORA	AUXILIAR
			6141.4			HONORARIOS	DEUDORA	AUXILIAR
			6141.5			INTERNET	DEUDORA	AUXILIAR
			6141.6			ALIMENTACION	DEUDORA	AUXILIAR
			6141.7			SEGUROS	DEUDORA	AUXILIAR
	61.5				MATERIALES Y SUMINISTROS		DEUDORA	GRUPO
		615.1			MATERIALES Y SUMINISTROS		DEUDORA	GRUPO
			6151.1			PAPELERIA	DEUDORA	AUXILIAR
			6151.2			SUMINISTROS DE OFICINA	DEUDORA	AUXILIAR
			6151.3			UNIFORMES	DEUDORA	AUXILIAR
			6151.4			COMBUSTIBLE	DEUDORA	AUXILIAR
			6151.5			LUBRICANTES	DEUDORA	AUXILIAR
	61.6				MANTENIMIENTO Y REPARACIONES		DEUDORA	GRUPO
		616.1			MANTENIMIENTO Y REPARACIONES		DEUDORA	GRUPO
			6161.1			EDIFICIOS Y OFICINAS	DEUDORA	AUXILIAR
			6161.2			MUEBLES Y ENSERES	DEUDORA	AUXILIAR
			6161.3			EQUIPO DE OFICINA	DEUDORA	AUXILIAR
			6161.4			VEHICULOS	DEUDORA	AUXILIAR
	61.7				DEPRECIACIONES		DEUDORA	GRUPO
		617.1			DEPRECIACIONES		DEUDORA	GRUPO
			6171.1			EDIFICIOS Y OFICINAS	DEUDORA	AUXILIAR
			6171.2			MUEBLES Y ENSERES	DEUDORA	AUXILIAR
			6171.3			EQUIPO DE OFICINA	DEUDORA	AUXILIAR
			6171.4			VEHICULOS	DEUDORA	AUXILIAR

	61.8				VARIOS			DEUDORA	GRUPO
		618.1				VARIOS		DEUDORA	GRUPO
			6181.1				VARIOS	DEUDORA	AUXILIAR
7				GASTOS FINANCIEROS				DEUDORA	GRUPO
	71				GASTOS FINANCIEROS			DEUDORA	GRUPO
		71.1			BANCOS			DEUDORA	GRUPO
		711.1				BANCOS		DEUDORA	GRUPO
			7111.1				INTERESES	DEUDORA	AUXILIAR
			7111.2				COMISIONES	DEUDORA	AUXILIAR

