

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO



FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Tema: LOS COSTOS OPERATIVOS DE TRANSPORTE Y LA REDISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA

Trabajo de Titulación modalidad Proyecto de Investigación y Desarrollo. Previo a la obtención del Grado Académico de Magíster en Contabilidad y Auditoría.

Autora: Ingeniera Carla Melissa Sánchez Barros

Director: Doctor José Luis Viteri Medina Magíster

Ambato – Ecuador

2019

A la Unidad Académica de Titulación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría

El Tribunal receptor del Trabajo de Titulación, presidido por el Economista Telmo Diego Proaño Córdova Magíster, e integrado por los señores Ingeniero Jaime Roder Ortega Pereira Magíster, y el Ingeniero Darwin Santiago Aldás Salazar Magíster, delegados por la Unidad Académica de Titulación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato, para receptor el Trabajo de Titulación con el tema: LOS COSTOS OPERATIVOS DE TRANSPORTE Y LA REDISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA, elaborado y presentado por la señorita Ingeniera Carla Melissa Sánchez Barros, para optar por el Grado Académico de Magíster en Contabilidad y Auditoría; una vez escuchada la defensa oral del Trabajo de Titulación, el Tribunal aprueba y remite el trabajo para uso y custodia en las bibliotecas de la UTA.


.....
Econ. Telmo Diego Proaño Córdova Mg.
Presidente del Tribunal


.....
Ing. Jaime Roder Ortega Pereira Mg.
Miembro del Tribunal


.....
Ing. Darwin Santiago Aldás Salazar Mg.
Miembro del Tribunal

AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

La responsabilidad de las opiniones, comentarios y críticas emitidas en el presente Trabajo de Titulación, presentado con el tema: LOS COSTOS OPERATIVOS DE TRANSPORTE Y LA REDISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA, le corresponde exclusivamente a la Ingeniera Carla Melissa Sánchez Barros, Autora bajo la Dirección del Doctor José Luis Viteri Medina Magíster, Director del Trabajo de Titulación, y el patrimonio intelectual a la Universidad Técnica de Ambato.



Ing. Carla Melissa Sánchez Barros

AUTORA



Dr. José Luis Viteri Medina, Mg.

DIRECTOR

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para el Trabajo de Titulación, sirva como documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la institución.

Cedo los derechos de mi trabajo, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de este, dentro de las regulaciones de la Universidad.



A handwritten signature in black ink, reading "CARLA SANCHEZ", is written over a horizontal dotted line.

Ing. Carla Melissa Sánchez Barros

cc.1804359808

AUTORA

ÍNDICE GENERAL

PORTADA.....	i
A la Unidad Académica de Titulación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría....	ii
Autoría Del Trabajo De Investigación	iii
Derechos De Autor.....	iv
Índice General	v
Índice de Tablas	viii
Índice De Figuras	ix
Agradecimiento	x
Dedicatoria	xi
Resumen Ejecutivo.....	xii
Executive Summary	xiv
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	3
PROBLEMA.....	3
1.1. Tema.....	3
1.2. Planteamiento del problema.....	3
1.2.1. Contextualización.....	3
1.2.2. Análisis crítico.....	13
1.2.3. Prognosis.....	14
1.2.4. Formulación del problema	15
1.2.5. Preguntas directrices	15
1.2.6. Delimitación del objeto de investigación.....	15
1.3. Justificación.....	16
1.4. Objetivos	17
1.4.1. Objetivo general	17
1.4.2. Objetivos específicos	17
CAPÍTULO II.....	18
MARCO TEÓRICO	18

2.1. Antecedentes investigativos	18
2.2. Fundamentaciones.....	21
2.2.1. Fundamentación filosófica	21
2.2.2. Fundamentación epistemológica.....	22
2.2.3. Fundamentación ontológica	22
2.2.4. Fundamentación axiológica	23
2.2.5. Fundamentación contable.....	23
2.2.6. Fundamentación de costos	23
2.2.7. Fundamentación legal	24
2.3. Categorías fundamentales	29
2.4. Desarrollo conceptual.....	32
2.5. Hipótesis.....	53
2.6. Señalamiento de variables.....	53
CAPÍTULO III.....	54
METODOLOGÍA	54
3.1. Enfoque	54
3.2. Modalidad	54
3.2.1. Investigación bibliográfica.....	54
3.2.2. Investigación de campo.....	55
3.3. Nivel o tipo de investigación.....	55
3.3.1. Investigación Exploratorio	55
3.3.2. Investigación Explicativo.....	56
3.4. Población y muestra	56
3.5. Operacionalización de variables	57
3.6. Recolección de información.....	59
3.6.1. Plan de recolección de información	59
3.7. Procesamiento y análisis de la información	59
CAPÍTULO IV	61
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	61
4.1. Análisis e interpretación.....	61
4.2. Verificación de hipótesis.....	75

CAPÍTULO V	78
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	78
5.1. Conclusiones	78
5.2. Recomendaciones.....	79
Bibliografía	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Número de Cooperativas a nivel nacional	6
Tabla 2. Cooperativas de transporte (Grupo, clase, sub clase)	8
Tabla 3. Cooperativas de transporte (Grupo, clase, sub clase)	10
Tabla 4. Intervalos para determinación de niveles	10
Tabla 5. Datos de unidades para el cálculo de costos fijos	38
Tabla 6. Datos requeridos para el cálculo de costos variables.	40
Tabla 7. Operacionalización de variable independiente.....	57
Tabla 8. Operacionalización de variable dependiente.....	58
Tabla 9. Recolección de información.....	60
Tabla 10. Clasificación de costos.....	62
Tabla 11. Estructura de costos fijos al personal	63
Tabla 12. Tarifas autorizadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas	64
Tabla 13. Cálculo Costos Directos Variables	67
Tabla 14. Cálculo Costos indirectos Variables	68
Tabla 15. Distribución actual del costo.....	69
Tabla 16. Nueva Estructura de Costos Empresa de Transporte 2018.....	70
Tabla 17. Cuadro comparativo de distribución de ingresos año 2017-2018.....	74
Tabla 18. Diferencia porcentual de la distribución de ingresos	75
Tabla 19. Distribución de ingresos 2017 – 2018.....	76
Tabla 20. Prueba de normalidad – Shapiro Wilk	76
Tabla 21. Prueba no paramétrica – Wilcoxon.....	77

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Distribución por grupos de cooperativas a nivel nacional.....	6
Figura 2. Activos, pasivos y patrimonio de cooperativas	7
Figura 3. Árbol de problemas	12
Figura 4. Categorías fundamentales – Supraordinación	29
Figura 5. Constelación de ideas (variable independiente)	30
Figura 6. Constelación de ideas (variable dependiente)	31
Figura 7. Objetivos de la contabilidad de costos	34
Figura 8. Razones financieras en el comportamiento de la rentabilidad.	44
Figura 9. Costos que intervienen.....	62

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento especial a la Universidad Técnica de Ambato, que a través de la Facultad de Contabilidad y Auditoría ha brindado la oportunidad de crear nuevas ramas de conocimiento a través de su personal docente para impartir cátedra.

Al Dr. José Luis Viteri, por su acertada asesoría y guía en la consecución del presente trabajo.

A las entidades de transporte y su personal que han brindado su información para el desarrollo de la investigación.

Carla

DEDICATORIA

A Dios por permitirme cumplir este sueño.

A mis padres Bolívar y Rosa y mi hermana Mayra, por su apoyo incondicional y motivación para concluir con esta meta.

A mi abuelita Teresa, por su ayuda especial y que hoy desde el cielo contempla este logro.

Carla

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
MAESTRIA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TEMA:

LOS COSTOS OPERATIVOS DE TRANSPORTE Y LA REDISTRIBUCIÓN DE
LOS INGRESOS EN LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE CARGA
PESADA DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA.

AUTORA: Ingeniera Carla Melissa Sánchez Barros

DIRECTOR: Doctor José Luis Viteri Medina Magíster

FECHA: 06 de Agosto de 2019

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo del presente estudio fue establecer la afectación que los costos operativos de transporte tienen en la redistribución de los ingresos de las Cooperativas de Transporte Pesado de la provincia de Tungurahua, dado que, actualmente se ha identificado una problemática que afecta directamente al normal desenvolvimiento de la institución. A partir de ello, la metodología empleada se encuentra dada bajo una ruta cuantitativa; es decir, el estudio se fundamentó en la recolección de datos numéricos provenientes de los estados financieros de los periodos contables correspondientes a los años 2017 y 2018. Asimismo, fue necesario desarrollar una investigación bibliográfica y de campo, donde la primera ayudó a recabar información teórica de fuentes secundarias (libros, artículos científicos, informes oficiales, entre otros) para dar sustento a las variables de estudio (costos operativos de transporte y redistribución de ingresos), mientras que la segunda permitió a la investigadora inmiscuirse en la realidad del fenómeno problemático. Por otro lado, en relación al alcance del estudio, éste se centra en un nivel exploratorio pues el tema planteado es poco estudiado, asimismo a nivel explicativo, el estudio buscó explicar por qué se desarrolla el fenómeno, así como sus condiciones y relación con otras variables. En cuanto se refiere a la población con la cual se trabajó se tomó como fuente de estudio a la Cooperativa “Los Andes” debido a que ésta empresa es la más representativa del sector y es la única organización que se encuentra dentro del nivel 2 según lo estipula

la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. En función de lo expuesto y como principales hallazgos se determinó que el margen de utilidad que ahora se muestra a raíz de la nueva medición, ha disminuido para el año 2017 en un 2% (826.984,41 a 813.455,06) y para el año 2018 en un 3% (761.679,89 a 738.621,87) producto del monto empírico (cálculo no fiable) que se está manejando actualmente. A pesar de que se esté sincerando el monto real del costo, en este caso del servicio de transporte, la utilidad que se podría generar es menor a lo esperado por los asociados.

Descriptores: Costos, costos fijos, costos operativos de transporte, costos variables, estados financieros, empresas de transporte, ingresos, margen de utilidad, redistribución de ingresos, Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
MAESTRIA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

THEME:

OPERATIONAL TRANSPORTATION COSTS AND REDISTRIBUTION OF INCOME IN THE HEAVY CARGO TRANSPORTATION COOPERATIVES OF THE PROVINCE OF TUNGURAHUA.

AUTHOR: Ingeniera Carla Melissa Sánchez Barros

DIRECTED BY: Doctor José Luis Viteri Medina Magíster

DATE: August 06th, 2019

EXECUTIVE SUMMARY

The objective of the present study was to establish the impact that the operational costs of transport have on the redistribution of the income of the Heavy Transport Cooperatives of the province of Tungurahua, given that, at present, a problem has been identified that directly affects the normal development of the institution. From this, the methodology used is given under a quantitative route; that is to say, the study was based on the collection of numerical data from the financial statements of the accounting periods corresponding to the years 2017 and 2018. Likewise, it was necessary to develop a bibliographic and field investigation, where the first one helped to gather theoretical information from secondary sources (books, scientific articles, official reports, among others) to support the study variables (operating costs of transportation and income redistribution), while the second allowed the researcher to interfere in the reality of the problem phenomenon. On the other hand, in relation to the scope of the study, it focuses on an exploratory level because the issue raised is little studied, also at an explanatory level, the study sought to explain why the phenomenon develops, as well as its conditions and relationship with others. variables As regards the population with which it was worked, the Cooperative "Los Andes" was taken as a source of study because this company is the most representative of the sector and is the only organization that is within level 2 as stipulates the

Superintendence of Popular and Solidarity Economy. Based on the above and as main findings, it was determined that the profit margin that is now shown as a result of the new measurement, has decreased by 2017 by 2% (826,984.41 to 813,455.06) and for the year 2018 at 3% (761,679.89 to 738,621.87) product of the empirical amount (unreliable calculation) that is currently being managed. Although the real amount of the cost is being sincere, in this case of the transport service, the utility that could be generated is less than expected by the associates.

Keywords: Costs, financial statements, fixed costs, income, income redistribution, profit margin, Superintendence of Popular and Solidarity Economy, transport companies, transport operating costs, variable costs.

INTRODUCCIÓN

El presente documento aborda la temática acerca de los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua, el mismo que se estructura a través de cinco capítulos los cuales se describen a continuación:

En el **Capítulo I**, se establece el problema de investigación, describiendo el problema en un contexto macro, meso y micro, se plantea también el árbol de problemas identificando las principales causas y efectos para describir el análisis crítico. Asimismo, se realiza la formulación del problema definiendo preguntas interrogantes y la delimitación del objeto de estudio. Se incluyen también dentro de este apartado la justificación y los objetivos que norman el estudio a desarrollar.

En el **Capítulo II**, en primera instancia se presentan los diferentes antecedentes investigativos recabados; es decir, aquellos estudios que abordaron anteriormente la temática planteada. Asimismo, se desarrollan las distintas fundamentaciones que rigen el estudio destacando en ella por ejemplo es aspecto filosófico, axiológico y legal. Otro aspecto a desarrollar dentro de este apartado es la categorización de variables donde se establecen diferentes temáticas que encierren las variables de estudio de manera que estas sean fundamentadas de forma teórica bajo el criterio de autores. Finalmente, al final de este capítulo se establece el señalamiento de variables identificando la variable independiente y dependiente.

En el **Capítulo III**, se realiza todo el diseño metodológico, estableciendo el enfoque, la modalidad y tipo de investigación. Asimismo, se determina la población y muestra, estructurando además la operacionalización de variables con el fin de determinar los instrumentos de recolección de información.

En el **Capítulo IV**, se desarrolla el análisis e interpretación de resultados con base a la información recabada a través de los instrumentos aplicados. Esta información dentro de este apartado es presentada de forma organizada a través de uso de tablas y figuras que ayuden a una mejor comprensión de por parte del lector.

En el **Capítulo V**, se presentan las principales conclusiones y recomendaciones a las cuales se ha llegado una vez finalizado el estudio correspondiente.

CAPÍTULO I

PROBLEMA

1.1. Tema

“Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua”.

1.2. Planteamiento del problema

1.2.1. Contextualización

Macro

El sistema de transporte constituye el componente más significativo para la mayor parte de instituciones; dado que, el éxito de una cadena de abastecimiento sin duda alguna se encuentra estrechamente relacionado con su diseño y uso (Chicas y Guzmán, 2013). De esta manera, el transporte es considerado como el responsable del traslado de insumos, materias primas y productos terminados, entre clientes y empresas que se encuentran ubicados geográficamente en diferentes puntos, pudiendo agregar valor a los productos transportados cuando los mismos son entregados a sus destinatarios a tiempo, sin daños y en las cantidades requeridas (Ortega, Vega, Mejía y Reyes, 2016). De la misma manera, el transporte constituye un punto clave dentro de la satisfacción que el cliente experimenta. No obstante, el transporte representa uno de los costos logísticos más elevados y es una proporción representativa de los precios de los productos. Por último, los costos asociados con el transporte son altamente representativos en la cadena de abastecimiento y se encuentran involucrados directamente con la relación que se tiene con clientes, proveedores y competidores (Barrera, Daza, Daluque, Pulido y Acero, 2018).

A nivel de Latinoamérica, específicamente en Colombia bajo la perspectiva de Cadena, Fierro, González, Martine y Cerquera (2018) “el transporte de carga es una actividad fundamental en el aparato productivo colombiano; dado que, es el sector que permite que un producto llegue al consumidor final, genere la circulación de bienes y dinamice la economía” (p. 1). Bajo este contexto, resulta indispensable resaltar la importancia del transporte de carga por carretera, no sólo en cuanto a la carga que se transporta en el territorio nacional, sino también en lo relativo a la competitividad de las exportaciones. En este sentido, el sistema de transporte debe integrar las principales zonas de producción y de consumo del país, por lo que, la demanda y los costos de transporte juegan un papel determinante en el precio final de los bienes que serán comercializados.

Por otro lado, hay que tomar en consideración que, entre las diversas modalidades de transporte de carga, en Colombia resulta especialmente importante destacar la movilización por carretera. Dado que; según Bermeo y Calderón (2009) el 80% de la carga de éste país es transportada mediante esta vía. Asimismo, los costos del transporte son muy significativos dentro de la cadena de abastecimiento, puesto que se ha podido determinar que el traslado del producto equivale entre un tercio y dos tercios de los costos totales de logística (Hurtado, 2018).

Con estos antecedentes, el transporte de carga representa un pilar indispensable en la dinámica industrial de los diferentes sectores. Se trata de un proceso logístico que permite dinamizar el flujo de los productos, y en la cual se hallan inmiscuidos cerca del 45% al 50% de los costos logísticos totales de una empresa, lo que le transforma en un factor clave del éxito para la entrega oportuna de insumos, materia prima y productos terminados a los clientes finales de la cadena logística, y al mismo tiempo se convierte en generador de valor para las instituciones inmersas dentro de este proceso. El transporte de carga tradicional y la distribución ha hecho énfasis en el transporte físico de mercancías. Con las exigencias de los mercados globales y la necesidad de las empresas de no solo dar su distribución a terceros, sino buscar un prestador de servicios logísticos integral de excelencia en su gestión operativa que le agregue valor (Mora, 2014).

Bajo este escenario, resulta necesario que los gerentes y personal que dirigen una empresa, entiendan claramente los conceptos y clasificación de los costos, porque ello les permitirá usar adecuadamente la información contenida en reportes de costos y realizar una buena toma de decisiones gerenciales (Sánchez, 2015). Asimismo, un gran porcentaje de los administradores en especial los que dirigen pequeñas y medianas empresas piensa que el concepto de “reducción de costos” consiste en reducir los costos de la empresa para obtener mayores utilidades. Estos “recortes” de costos, como comúnmente se les conoce, y que normalmente se hacen de forma arbitraria, logran en la mayoría de los casos un efecto positivo de corto plazo sobre los márgenes de utilidad de la empresa, pero en el largo plazo pueden llegar a comprometer la calidad y la operatividad de la organización. Asimismo, el factor de importancia no es conocer el costo, sino ser capaz de administrarlo; sin embargo, esto último es imposible si no se ha cuantificado adecuadamente su monto (Evia, 2006).

Finalmente, para Estrada, Restrepo y Ballesteros (2014) los costos de transporte pueden considerarse dos tipos: 1) transporte de bienes entre productores y almacenes distribuidores y 2) transporte de productos desde los almacenes distribuidores hacia los puntos de venta y clientes finales. El primero, conocido también como transporte de larga distancia puede efectuarse a través de medios terrestres (ferrocarril y camión), aéreos (avión), marítimo y fluvial. Mientras que, el transporte de distribución por su especialización, normalmente se hace con personal y medios de la propia empresa. Cuando este servicio se contrata se hace con la modalidad de autopatrónes donde prima la exclusividad hacia la organización.

Para realizar el cálculo es necesario tomar en consideración ciertos aspectos como: el costo total de transporte está determinado por la sumatoria de los diferentes costos que conforman la cadena de transporte. Así pues, cuando el servicio es prestado por un operador o proveedor de transporte, el costo se refleja en la respectiva factura. Pero si, el servicio de transporte es efectuado por medios propios, suele hacerse una clasificación de este costo en costos fijos y costos variables.

Meso

En Ecuador existen actualmente 3.827 organizaciones que forman parte del sistema cooperativo, concentradas en los grupos de transporte, ahorro y crédito y vivienda.

Donde, el 43% del total de organizaciones del sector cooperativo se encuentran registradas en apenas tres provincias: Pichincha (20.9%), Guayas (13.8%) y Tungurahua (8.5%). El número total de socios, miembros de cooperativas a nivel nacional, bordea aproximadamente en los 4,4 millones de personas (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2014).

Tabla 1. Número de Cooperativas a nivel nacional

Grupo	Cantidad de Cooperativas	% de participación
Transporte	1882	49%
Ahorro y crédito	981	26%
Vivienda	442	12%
Producción	428	11%
Otros servicios	65	2%
Consumo	29	1%
Total	3827	100%

Fuente: Adaptado de la base de datos de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

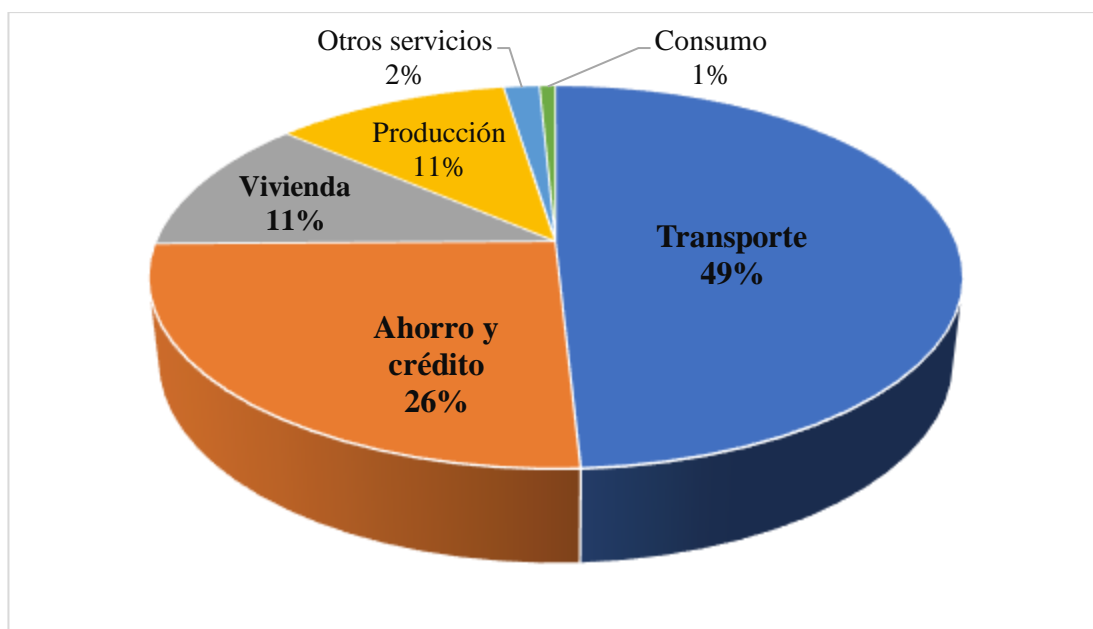


Figura 1. Distribución por grupos de cooperativas a nivel nacional

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Tal cual evidencia la figura 1, el grupo que mayor porcentaje de participación posee es el transporte con el 49%, seguido se encuentra el grupo de las cooperativas de ahorro y crédito con el 26%, constituyéndose estos dos grupos en los que albergan la mayor cantidad de instituciones.

Por otro lado, dejando de lado, al grupo de cooperativas de ahorro y crédito cuyas cifras correspondientes a activos, pasivos y patrimonio son las de mayor tamaño, los demás grupos de cooperativas (vivienda, producción, consumo, servicios y transporte) están muy por debajo de estos niveles. Sin embargo, tomando en consideración únicamente al grupo de transporte, el año 2014, registró montos significativos en relación a sus activos totales con 158 millones de USD, equivalentes a un 65% de los activos totales del sector cooperativo (sin incluir ahorro y crédito). Asimismo, la información contable del Servicio de Rentas Internas reflejó un patrimonio conjunto de 91 millones de USD y pasivos por 66 millones de USD. A continuación, dentro de la figura 2, se presenta un resumen de estas cifras por grupo de cooperativa para dicho año.

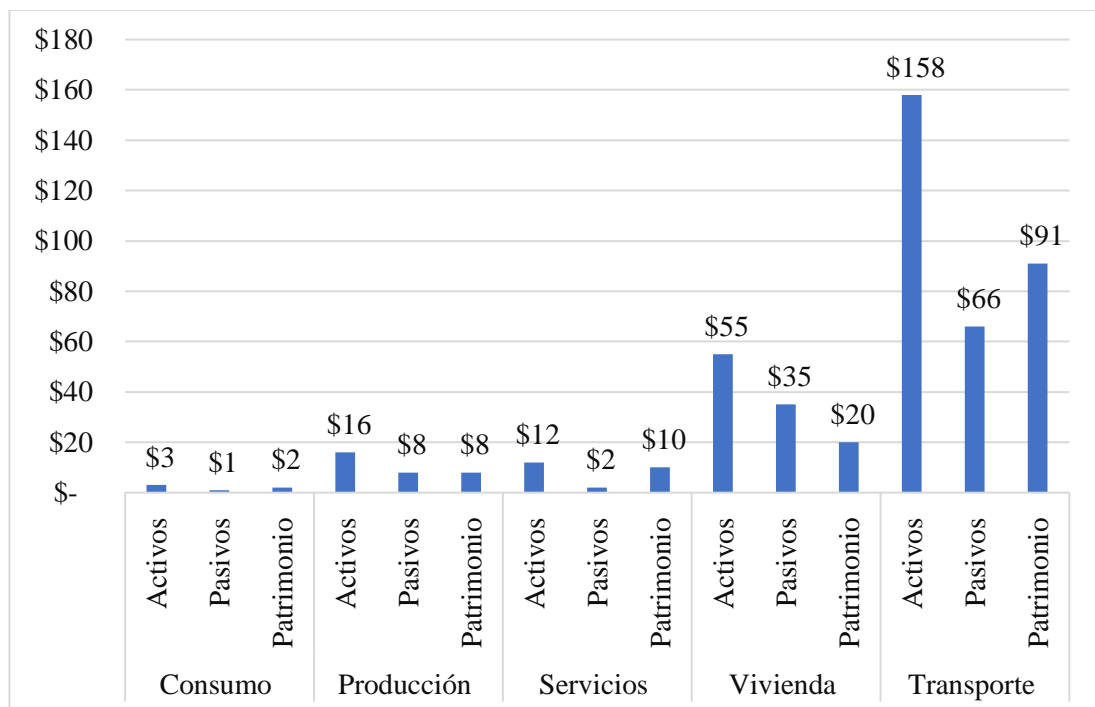


Figura 2. Activos, pasivos y patrimonio de cooperativas, por grupo, sin incluir cooperativas de ahorro y crédito (millones de USD)

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

De acuerdo a la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, las cooperativas pueden constituirse en grupos y clases; teniendo en cuenta esta particularidad, se debe resaltar que, dentro del grupo “Servicios”, la clase de cooperativas de “transporte”, representa el 93% del total de su grupo y dentro de ésta, las subclases de “transporte terrestre de pasajeros” representa el 92% y las de “transporte terrestre de carga”, representa el 8% (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2015).

Seguidamente, dentro de la tabla 2, se presenta de forma gráfica el grupo, las clases y subclases respectivas.

Tabla 2. Cooperativas de transporte (Grupo, clase, sub clase)

Grupo	Clase	Sub Clase												
Servicios	<table border="1"> <caption>Distribución de Servicios</caption> <thead> <tr> <th>Servicio</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Servicios transporte</td> <td>95%</td> </tr> <tr> <td>Otros servicios</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table>	Servicio	Porcentaje	Servicios transporte	95%	Otros servicios	5%	<p>Servicios transporte</p> <table border="1"> <caption>Distribución de Servicios Transporte</caption> <thead> <tr> <th>Servicio</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Transporte terrestre de pasajeros</td> <td>92%</td> </tr> <tr> <td>Transporte terrestre de carga</td> <td>8%</td> </tr> </tbody> </table>	Servicio	Porcentaje	Transporte terrestre de pasajeros	92%	Transporte terrestre de carga	8%
		Servicio	Porcentaje											
Servicios transporte	95%													
Otros servicios	5%													
Servicio	Porcentaje													
Transporte terrestre de pasajeros	92%													
Transporte terrestre de carga	8%													
<p>Otros servicios</p> <table border="1"> <caption>Distribución de Otros Servicios</caption> <thead> <tr> <th>Servicio</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Alimentación</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>Salud y asistencia social</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>Profesionales y técnicos</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>Actividades administrativas</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>Educativas</td> <td>17%</td> </tr> </tbody> </table>	Servicio	Porcentaje	Alimentación	33%	Salud y asistencia social	16%	Profesionales y técnicos	17%	Actividades administrativas	17%	Educativas	17%		
Servicio	Porcentaje													
Alimentación	33%													
Salud y asistencia social	16%													
Profesionales y técnicos	17%													
Actividades administrativas	17%													
Educativas	17%													

Fuente: Adaptado de la base de datos de Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (2015)

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Por otro lado, en el contexto de los Objetivos para Desarrollo Sostenible (ODS) y la Agenda de Desarrollo Post- 2015, el transporte de carga debe ser considerado como factor relevante en la definición de metas globales por su impacto en la economía y bienestar de los países. Por un lado, la movilidad de mercancías ha permitido el desarrollo económico de muchas regiones, beneficiándose del comercio exterior. Esta demanda de productos que son fabricados lejos de los lugares de consumo provoca un aumento en demanda de servicios de transporte y logística, generando encadenamientos productivos y empleo a lo largo de una cadena de suministro. Por otra parte, al igual que en el resto de industrias, la presencia de fallas de mercado, como externalidades o monopolios, puede traer consecuencias negativas de cara a la sostenibilidad del sector (Patiño, 2015).

Asimismo, Ecuador ha llevado a cabo diversas iniciativas a nivel público para promover la sostenibilidad del transporte de mercancías de acuerdo a su plan de desarrollo. Esto puede verse reflejado en la Política Nacional de Logística que tiene dentro de sus objetivos la reducción de las externalidades negativas del transporte y la logística. Este objetivo se centra en la búsqueda de mejoras en relación a la imagen del sector y propiciar la reducción de las externalidades negativas asociadas a la operación del transporte de carga (ambientales, accidentes, etc.) Así pues, en el marco de este objetivo se pueden identificar tres estrategias bien definidas y alineadas: 1) inversión en infraestructura 2) desarrollo empresarial y 3) modernización del sector (Ministerio de Coordinación de la Producción Empleo y Competitividad, 2017).

Por otro lado, la inversión en infraestructura de transporte, así como su modelo de gestión, se encuentran definidos dentro del Plan Estratégico de Movilidad 2013-2037, el cual constituye un documento técnico basado en la política nacional que formula una propuesta para un sistema de transporte integrado, conectado, completo y multimodal que apoye al cambio de la matriz productiva. La meta de inversión en infraestructura de transporte es de 4% del PIB, de los cuales 2.5% corresponde al sector público (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016).

Micro

La economía en la provincia de Tungurahua y particularmente en la ciudad de Ambato, se desarrolla en torno a la red empresarial que existe, la cual es netamente reconocida por albergar gran número de organizaciones, ya sean grandes, medianas, pequeñas empresas y microempresas, al mismo tiempo esta economía es favorable para la dinamización del consumo de productos y servicios que existen.

En Tungurahua, según la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (2017) existen 12 Cooperativas de Transporte Pesado activas, de las cuales 11 se encuentran inmersas dentro del nivel 1 y la restante esta inmiscuida dentro del nivel 2, a continuación, dentro de la tabla 3, se presentan los resultados de acuerdo al nivel y estado jurídico de cada una de las cooperativas.

Tabla 3. Cooperativas de transporte (Grupo, clase, sub clase)

Razón Social	Segmentación	Estado Jurídico
Cooperativa de Transporte de Carga El Rey	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte Pesado Los Andes	Nivel 2	Activa
Cooperativa de Transporte de Carga Ciudad de Ambato	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte de Carga Pesada Rutas del Tungurahua	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte Pesado Gran Colombia	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte de Carga en Camiones y Camionetas 3 de Enero	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte de Carga Abdón Calderón de Ambato	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte de Carga Pesada Corazón de Jesús	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte Pesado Cosmopolita	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte de Carga en Camiones Crucero de Los Andes	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte Pesado Reina del Tránsito	Nivel 1	Activa
Cooperativa de Transporte de Carga José Joaquín Olmedo	Nivel 1	Activa

Fuente: Adaptado de la base de datos de Superintendencia de Economía Popular y Solidaria

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Bajo este contexto, seguidamente se presenta los intervalos establecidos por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para determinar los niveles de las cooperativas no financieras, específicamente de las cooperativas de transporte.

Tabla 4. Intervalos para determinación de niveles

Nivel	Transporte	
	Activos (USD)	Número de socios
Nivel 1	0,00 – 800.000,00	Hasta 100
Nivel 2	800.000,01 o más	Sin importar el número de socios
	Sin importar el monto de activos	Más de 100

Fuente: Adaptado de la base de datos de Superintendencia de Economía Popular y Solidaria

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

De esta manera, la SEPS podrá reubicar a las cooperativas, cuando estas superen el monto de sus activos o el número de socios señalados en el intervalo establecido por la institución correspondiente.

Estas cooperativas representan el sector a ser estudiado en la presente investigación, la mayoría de ellas ubicadas en el cantón Ambato, dejando claro que la mayor fuerza económica de la provincia de Tungurahua se encuentra en su capital. Muchas de estas cooperativas tienen su trayectoria marcada, por lo que será importante el análisis a todo el sector y verificar su evolución a través de los años y los cambios que han sufrido frente a regulaciones estatales en los últimos años.

La determinación de costos operativos de transporte en cada una de estas cooperativas es el objeto de estudio principal, para realizar un análisis crítico y profundo sobre las metodologías utilizadas, y posteriormente, poder llegar a una conclusión que refleje una óptima redistribución de los ingresos que pueda ser aplicable a todas las cooperativas del sector.

Árbol de problemas

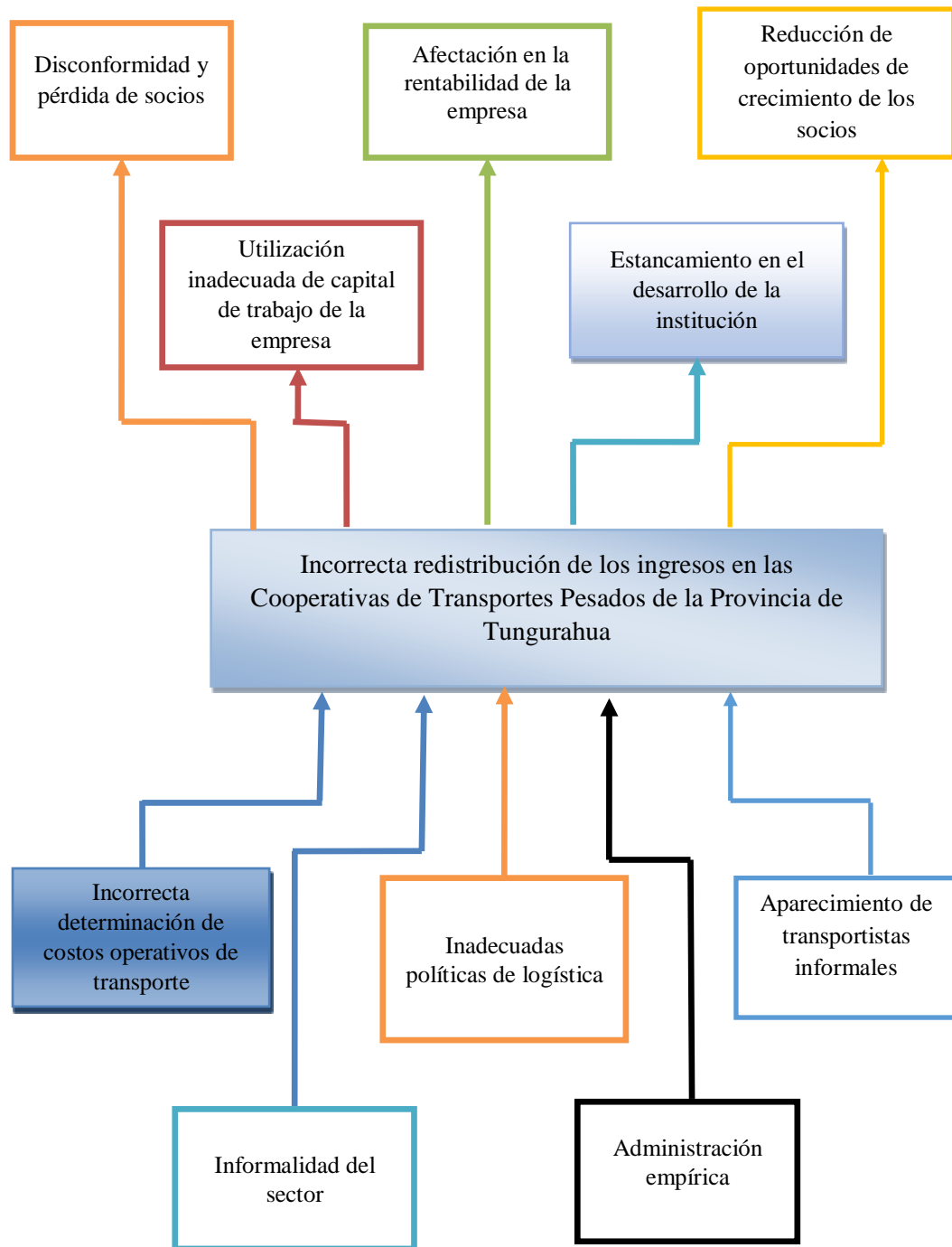


Figura 3. Árbol de problemas
Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

1.2.2. Análisis crítico

Dentro de las Cooperativas de Transporte Pesado pertenecientes a la provincia de Tungurahua, durante los últimos años se ha detectado una serie de inconvenientes en relación a la redistribución de sus ingresos, situación que se genera por las siguientes causas y efectos:

En primer lugar, una de las principales causas para que se origine la problemática en mención constituye la determinación incorrecta de los costos operativos de transporte que realizan las diferentes cooperativas existentes en la zona, pues está claro que, si los costos no reflejan una información cercana a la realidad, va acarrear varios problemas como puede ser la disconformidad y por ende la pérdida de socios.

Partiendo del punto en que los costos no están determinados de acuerdo a la realidad de las organizaciones; es decir, existe informalidad en el sector, es evidente que existirá una inadecuada toma de decisiones, pues no se cuenta con una información veraz, y confiable, pudiendo ser un instrumento sin valor para una importante decisión gerencial que en determinado momento pudiese tomarse. Esta situación desencadena en un excesivo endeudamiento financiero; es decir, una inadecuada utilización del capital de trabajo; dado que, muchas organizaciones y en el caso particular de las cooperativas objeto de estudio poseen un capital circulante importante, lo que origina el pensamiento erróneo de sus administradores de tener la suficiente capacidad de pago para adquirir varias deudas, sin llegar a darse cuenta que entre más compromisos con terceros se tenga se reduce en gran medida su capacidad para cubrir dichas obligaciones de forma oportuna, dado que no toman en consideración el factor cambio que indudablemente toda economía sufre a diario.

Asimismo, las inadecuadas políticas de logística que establezcan un marco general que articule y relacione una serie de conceptos claves, vinculados al transporte y particularmente, a los servicios de la logística y movilidad son otra de las causales para la aparición del problema situación que genera una afectación considerable a la rentabilidad de las instituciones debido a que los beneficios que se obtienen por concepto de operaciones no son los esperados por dichas entidades.

Por otro lado, las cooperativas de transporte pesado, a pesar de tener una gran trayectoria, muchas de éstas aún son administradas de forma rudimentaria y empírica, generando varias consecuencias negativas, no solo para cada una de ellas sino para el sector en general pues al tener una administración elemental, existen procesos que se los llevan de igual manera, como por ejemplo la recuperación de cartera; es decir, las cooperativas no siempre llevan un correcto control y seguimiento a las cuentas por cobrar, por lo que muchas de ellas pueden considerarse incluso como cartera irrecuperable, convirtiéndose en una de las principales causas para que exista un estancamiento en el desarrollo de la institución.

Finalmente, durante los últimos años el apareamiento en gran medida de transportistas informales ha generado una considerable reducción de oportunidades de crecimiento de aquellos socios que si pertenecen a un gremio legalmente establecido; dado que, los costos operativos que manejan los informales son menores en relación a aquellos que manejan las cooperativas establecidas, situación que sin duda alguna a dañado el mercado pues un gran porcentaje de personas optan por contratar los servicios de estos informales en lugar de cooperativas de transporte ya establecidas.

1.2.3. Prognosis

Al no generar ningún cambio o mejoramiento en el establecimiento de los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte pesado de la provincia de Tungurahua, se seguirá generando información errónea, que puede generar grandes pérdidas económicas o a su vez reflejar ganancias inexistentes, evitando una correcta toma de decisiones por parte de los directivos de estas cooperativas y de los socios de las mismas.

Además, es evidente que se reducirá su competitividad frente a organizaciones similares, pues la información no servirá para generar ventajas frente a ellos, convirtiéndose en un obstáculo a la hora de entablar negocios o inversiones futuras. El sector en general no tendrá grandes oportunidades de crecimiento y desarrollo, pues seguirán manejando sus costos y procesos den general de manera básica, algo que es un atentado al desarrollo económico, pues constantemente existen cambios que deben ser tomados en cuenta por toda organización para mantenerse a la vanguardia de la dinámica económica del país.

Si las cooperativas y sus socios no cuentan con personal capacitado y con precios preestablecidos que puedan regir uniformemente para el servicio brindado, sus cifras seguirán siendo irreales, y por ende un factor determinante a la hora de competir en el mercado, mismo que cada vez está copado de mayores oferentes, en donde ganará aquella organización que demuestre tener la capacidad suficiente de generar ventajas competitivas frente a sus contrincantes

1.2.4. Formulación del problema

¿Cómo los costos operativos de transporte inciden en la redistribución de los ingresos de las Cooperativas de Transporte de Carga Pesados de la provincia de Tungurahua?

1.2.5. Preguntas directrices

- ¿Cuáles son los factores que influyen en los costos operativos de transporte en las Cooperativas de Transporte de Carga Pesados de la provincia de Tungurahua para la evaluación del método de costeo?
- ¿Se puede establecer una comparación entre los costos anteriores y los nuevos costos para el análisis de los posibles cambios en la redistribución de ingresos?
- ¿Cuál es la forma más adecuada para redistribuir los ingresos en las Cooperativas de Transporte de Carga Pesados de la provincia de Tungurahua?

1.2.6. Delimitación del objeto de investigación

- **Campo:** Contabilidad y Auditoría
- **Área:** Contabilidad de Costos
- **Aspecto:** Costos operativos de transporte y redistribución de ingresos
- **Delimitación espacial:** El presente estudio se realizará en el cantón Ambato, provincia de Tungurahua.
- **Delimitación temporal:** Primer semestre 2019
- **Delimitación poblacional:** En esta investigación, la recolección de información se la realizará al personal de la Cooperativa de Transporte Pesado Los Andes (contadores, personal administrativo y los socios).

1.3. Justificación

La presente investigación describe rasgos que hacen atractiva a la investigación, puesto que, su importancia se encuentra inmersa a la logística y el transporte dentro del intercambio comercial. A nivel nacional y teniendo en cuenta su importancia en el entorno económico, los costos operativos de las cooperativas de transporte pesado son una de las variables que define el nivel de competitividad de un país en el momento de insertar y defender sus productos en el mercado interno y externo, esto se evidencia en una mejora en la rentabilidad de las organizaciones inmersas. De la misma forma, genera una adecuada determinación de los costos del servicio, puesto que, permite tomar decisiones más eficientes, y así, mejorar la rentabilidad de las empresas.

El estudio es de gran interés para el sector de transportes pesados, pues, se evaluará de forma exhaustiva, los métodos de determinación del costo, con el propósito de identificar las falencias que pueden ocurrir en el proceso, como, identificar el problema y establecer el método adecuado a la realidad del sector.

La originalidad se encuentra vinculada a la inexistente investigación debida que no ha sido estudiada la relación de las variables: determinación de los costos operacionales de transporte pesado y la redistribución de ingresos. De esta manera, se genera mayor valor a la investigación, puesto que, se pretende constituir como eje de partida para las otras empresas que se encuentran vinculadas al sector y de esta forma aumentar su rentabilidad.

El impacto que generará el estudio visualiza las perspectivas económico-contable dentro del sector de transporte pesado, no sólo de la provincia, sino también del país, pues, como se mencionó anteriormente, pocos son los estudios que se han efectuado al sector en relación a sus costos operacionales de las cooperativas de transportes, a pesar de la gran importancia que constituye en el ámbito financiero. El uso de un método adecuado para la determinación de sus costos es un factor determinante para las organizaciones, pues de esto dependerá la determinación de sus precios, margen de utilidad y sobre todo la rentabilidad de dichas empresas.

Se considera factible debido que se cuenta con los recursos necesarios (económicos, tecnológicos, financieros, temporales y humanos) para el desarrollo del estudio, con el propósito que se logre brindar resultados de validez para el sector. Además, se dispone de suficiencia literaria con el objeto de sustentar y direccionar a la investigadora hacia

la construcción de nuevos conocimientos. Además, se recalca que existe la apertura del sector para desarrollar el estudio debido al beneficio, que el mismo incurre.

Asimismo, los beneficiarios serán los socios de las cooperativas de transporte pesado de la provincia de Tungurahua, debido que el propósito de la investigación es entregar un valioso aporte al sector en la perspectiva financiera y administrativa. Dicho beneficio radica en los socios y la fiabilidad de información que será adaptable a las cooperativas.

Finalmente, la presente investigación se encuentra dada bajo la línea de investigación de la contabilidad, finanzas, costos y gastos; dado que, las variables de estudio establecidas (costos operativos y redistribución de ingresos) se encuentran inmersas dentro de esta línea, además que con el desarrollo mismo del estudio se establecerá la forma más adecuada para la redistribución de los ingresos en las Cooperativas de Transportes Pesados de la Provincia de Tungurahua.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

Establecer la afectación que los costos operativos de transporte tienen en la redistribución de los ingresos de las Cooperativas de Transporte de Carga Pesados de la provincia de Tungurahua para la definición de métodos adecuados de costeo y distribución.

1.4.2. Objetivos específicos

- Determinar los factores que influyen en los costos operativos de transporte de las Cooperativas de Transporte de Carga Pesados de la provincia de Tungurahua para la evaluación del método de costeo.
- Comparar los costos establecidos históricamente frente a los nuevos costos determinados en las Cooperativas de Transporte de Carga Pesados de la provincia de Tungurahua para el análisis de los posibles cambios en la redistribución de ingresos.
- Establecer la forma más adecuada para la redistribución de los ingresos en las Cooperativas de Transporte de Carga Pesados de la provincia de Tungurahua.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes investigativos

Como estudios previos, varios investigadores destacan resultados relevantes. Como lo es el caso de Garcés (2015) en su investigación titulada “Estudio y análisis de costos operativos de la empresa de transporte de carga pesada GASSEPH Cía. Ltda., ubicada en la ciudad de Otavalo, provincia de Imbabura para el año 2014”, concluye que:

El estudio y análisis de costos operativos aplicado a la compañía de transporte de carga pesada Gasolin Y Servicios Pérez Hinojosa Cía. Ltda., se llega a determinar que dentro de los tipos de costos que tienen mayor incidencia dentro de su operatividad comercial, se encuentran la depreciación que sufren sus vehículos y los sueldos referentes a los conductores de sus unidades, respecto a los costos fijos. A su vez se evidencia que, los repuestos del vehículo, carga de combustible, peajes, y el consumo de neumáticos, se encuentran ubicados dentro de los costos variables (Garcés, 2015, p. 94). La evaluación pertinente a los estados financieros del año 2010, 2011, 2012 y 2013, refleja resultados favorables, dado que sus indicadores han permitido inferir en las gestiones administrativas y de operación, de manera que, les ha permitido disminuir los porcentajes de endeudamiento del 34% en el 2010 al 15% en el 2013, y a su vez, estas decisiones han permitido, que sus activos fijos generen un incremento en ventas del 21% en el 2010 al 66% en el 2013 (Garcés, 2015, p. 94). En cuanto al registro de sus operaciones, se evidencia que no existe un registro óptimo de los costos y gastos, lo cual dificulta de cierta manera el conocer de forma detallada los saldos, de forma puntualizada y transparente. Es así, que destaca la importancia del caso, puesto que, las circunstancias para aplicar y llegar a determinar los costos operativos son efectivizados de manera técnica, lógica y razonable (Garcés, 2015, p. 94).

El presente caso ha permitido conocer que la teoría del costo – volumen – utilidad presenta de manera natural, la utilidad que es generada al final del período de la actividad económica, y se encuentra derivada de la frecuencia de

los fletes que se realizan y el volumen del producto que se transporta (Garcés, 2015, p. 95).

De la misma manera, Armijos y Barrera (2011) en el estudio titulado “Análisis de los costos y la rentabilidad con respecto de la inversión en los servicios que ofrecen las unidades de la Cooperativa de Transportes Loja. Propuesta de mejoramiento” concluye lo siguiente:

Se determinó que los socios no aplican procedimientos adecuados para el cálculo de los costos y gastos, así como también, sobre los servicios que ofrecen a la ciudadanía en términos de calidad (Armijos y Barrera, 2011, p. 140).

A través de encuestas algunos usuarios manifestaron que se sienten inconformes con la calidad en la atención del personal que labora en el interior de la Cooperativa y del personal operativo de la misma. Por lo tanto, el socio al no llevar registros simples de los ingresos y gastos se les dificulta establecer cuál es la utilidad real que genera de forma mensual los servicios que prestan (Armijos y Barrera, 2011, p. 140).

Por consiguiente, Ruiz y Villacreses (2015) en su estudio titulado “Análisis de los costos operativos entre el sistema de transporte público urbano y el tranvía de la ciudad de Cuenca en el 2014”, y concluye que:

A través, del análisis de los costos operativos entre el sistema de transporte público urbano y el tranvía de la ciudad de Cuenca en el 2014, se puede apreciar que con la implementación del proyecto tranvía al sistema actual existe un aumento del 15 % en los costos operativos (Ruiz y Villacreses, 2015, p. 96).

El costo operativo por kilómetro de un autobús según la metodología para la fijación de costos operativos de la ANT, determina que este costo varía según: las condiciones, año, marca y forma de conducción, así con el estudio realizado en el capítulo II se obtiene que, un vehículo Mercedes Benz tiene un costo aproximado de 0,46 USD/km, un autobús Chevrolet Isuzu de 0,47 USD/km y un Volkswagen de 0,50 USD/km (Ruiz y Villacreses, 2015, p. 96).

Para determinar el costo operativo por kilómetro de un tranvía Citadis 302, se realizó un análisis investigativo en países latinoamericanos que tienen similares medios de transporte, puesto que, actualmente se cuenta con información y datos limitados acerca de este sistema, que se está implementando. Además, el departamento tranvía de la Municipalidad de Cuenca, proporcionó gran parte de los estudios con los que ellos cuentan, es

así como se llegó a determinar en el capítulo III, que el costo por kilómetro es de USD 1,66 (Ruiz y Villacreses, 2015, p. 96).

Por otro lado, Burgos et al. (2017) dentro de artículo publicado “Costos operativos en la gestión administrativa y financiera” concluye:

Los costos operativos representan la base económica fundamental para poder generar incrementos en la facturación; por ende, del manejo adecuado de los mismos depende la mejora de la gestión administrativa y financiera, dado que, si los costos se reducen sin afectar la calidad del servicio es el primer paso para alcanzar eficiencia en los procesos operativos y de gestión de las distintas empresas.

Asimismo, al determinar de manera adecuada de obtener los costos operativos en los cuales incurren las organizaciones, se ayudará a las Dirección Administrativa y Técnica de las mismas a tomar decisiones más acertadas y convenientes para lograr los objetivos planteados en los planes operativos y estratégicos a corto y mediano plazo.

Al sincerar los costos de cada área y exponerlos a los implicados se incrementa la posibilidad de lograr el punto de equilibrio pues luego del análisis respectivo se podrían detectar oportunidades de mejora que optimicen los resultados económicos y de satisfacción del usuario tanto interno como externo; sirviendo de base para la toma de decisiones administrativas más adecuadas, que redunden en un óptimo servicio al cliente.

Asimismo, Romero (2010) en su artículo publicado “La distribución del ingreso y las teorías macroeconómicas del crecimiento” concluye:

El crecimiento económico y la distribución del ingreso forman parte indisoluble de la dinámica de la economía. Son mutuamente incidentes por lo que no deberían ser excluyentes. Si bien un mayor crecimiento económico garantiza, siempre que haya decisión política, una mayor distribución del ingreso, también es de considerar que independiente del nivel de crecimiento económico, con estrategia redistributiva clara de parte de la administración pública y del sector privado, es necesario integrar el concepto de la distribución

comprendiendo el efecto dinámico para los factores productivos, lo que a su vez incentiva la productividad y competitividad por el lado de la oferta y dinamiza la demanda agregada con beneficios en general para la sociedad.

La distribución del ingreso es misión de hoy y debe acompañar el crecimiento económico de forma dinámica y progresiva, en tanto de ello también depende observar crecimientos marginales que a su vez se vuelven redistributivos.

Finalmente, Ayllon et al. (2015) dentro de su artículo publicado “Modelo de transporte en México para la minimización de costos de distribución de tuna (*Opuntia spp.*) en fresco” concluye:

En condiciones de mercado cerrado, la producción y distribución deben ser eficientes para el país, indicando como el excedente puede ser transformado o procesado en subproductos, este modelo es importante considerarlo cuando no se pueda recurrir al comercio internacional por posibles disoluciones de tratados comerciales con otros países, cierre de puertos, fronteras, aduanas y políticas de proteccionismo de parte de las naciones.

A través del modelo se comprobó que los costos de transporte son proporcionales a las distancias, en el caso de estados alejados de los centros productores u oferentes hace que su consumo sea aún más bajo debido a los altos costos de transporte para llevar el producto.

2.2. Fundamentaciones

2.2.1. Fundamentación filosófica

Partiendo de la filosofía como pilar de investigación, la contabilidad, así como cualquier disciplina delimita la realidad al edificar su objeto de estudio, por medio de un proceso ralentizado pero progresivo en el que se conjugan distintas posturas ideológicas. Dichas posturas, aunque se adjudican diferentes objetos de estudios, se conjugan dentro de un contexto económico, que representa, por ende, a una realidad económica (Torres, 2012).

En este sentido, la presente investigación, acoge su practicidad bajo el paradigma positivista, debido a que “El conocimiento contable está inserto dentro de la filosofía positivista hasta el momento, puesto que estudia los hechos económicos dados por el entorno; para proporcionar información y revisar estos hechos o fenómenos” (Torres, 2012, p. 35).

2.2.2. Fundamentación epistemológica

El estudio se fundamenta en la *teoría del conocimiento*, puesto que, se encuentra vinculada al entorno contable con el objetivo de analizar cuestiones relacionadas con el origen, desarrollo, objetividad, práctica y significado del conocimiento contable en relación con las distintas formas en que se expresa la realidad social y económica de la especie humana (Díaz, 2014, p. 107).

Los primeros impulsores de este enfoque positivo definieron a la *teoría contable positiva* como una disciplina contable cuyo propósito central radica en explicar y predecir la práctica contable, a través de uno de sus principales instrumentos: la investigación empírica (Barbei y Bauchet, 2014, p. 4).

La *teoría de la firma* tiene como base el trabajo de Coase quien definió a la empresa (firma) como un conjunto interrelacionado de contratos, sin los cuales las firmas serían irrelevantes, puesto que, los consumidores contratarían directamente con los dueños de los factores productivos. De esta manera, Barbei y Bauchet (2014) describen que Watts y Zimmerman (1990), consideran que la contabilidad podría no existir sin los costos contractuales y es por esto que ellos piensan que es de gran importancia hacer referencia a estos costos cuando se intenta producir una teoría que explique la contabilidad (Barbei y Bauchet, 2014, p. 5)

2.2.3. Fundamentación ontológica

El presente proyecto es de investigación ontológica, pues, en primer lugar, procura describir el fenómeno estudiado y, sobre esta base, prescribir cómo se debe actuar frente a determinada situación para solucionar de manera viable y eficiente la problemática existente referente a la determinación de los costos de servicio y la rentabilidad en las cooperativas de transporte (Lythgoe, 2011).

2.2.4. Fundamentación axiológica

La investigación está enfocada en el logro de todos los objetivos propuestos, y para el alcance de estos se basará en valores y principios del investigador como son la integridad, responsabilidad y honestidad durante el desarrollo del estudio. Además, se basarán en valores de la investigación como tal que son la objetividad, veracidad y transparencia de la información a procesarse, con el único fin de cumplir los objetivos y generar datos que sean de utilidad para la población estudiada.

En el proceso crítico se estudiaron las carencias contables constituidas por la confusión entre conocimiento y regulación, su consideración como técnica y servidumbre del derecho y la economía de cada empresa, las anomalías surgidas de la fragmentación cognitiva contable, así como en sus dimensiones instrumentales, temporal y praxeológica, con el objetivo de formular fundamentos teóricos y métodos requeridos para superarlos (Franco, 2014, p. 168).

2.2.5. Fundamentación contable

Los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados (PCGA), son el resultado de esta concepción descriptiva, pues a partir de la observación de la práctica contable, se efectúa una generalización formal, a partir de la cual se enuncian leyes generales de cómo se comporta la profesión. Es así, que la contabilidad tiene por objeto el estudio de los fenómenos del patrimonio, si este representa la riqueza de los agentes sociales (Arellaneda y Ortíz, 2012).

2.2.6. Fundamentación de costos

La Teoría General del Costo tiene como propósito analizar la naturaleza de las acciones económicas, que se encuentran vinculadas a la generación de los costos mediante su causa-efecto y comportamiento. A la vez, debe corroborar para el diseño exclusivo de modelos que representen la manera exacta de los hechos económicos de una persona, sea natural o jurídica (Yardin, 2012).

La misma, abarca lo referente a la cuantificación y medición de los costos, a partir de una perspectiva contable y económica de los fenómenos de la gestión organizacional. La misma, abarca la cuantificación y medición de los costos, desde una perspectiva

económica y contable de los fenómenos propios de la gestión empresarial (Cartier y Osorio, 2014).

De esta manera, dicha teoría conjetura los Sistemas de Información contables y no contables, además, de la microeconomía. Por su objetividad, se hace hincapié en su utilidad en el control de la gestión y la toma de decisiones en los niveles gerenciales y de dirección (Ruiz y Villacreses, 2015).

2.2.7. Fundamentación legal

Las cooperativas de transporte para el desenvolvimiento de sus actividades administrativas, financieras y laborables se sustentan en las siguientes leyes del estado ecuatoriano.

Art. 1.- Definición.- Para efectos de la presente Ley, se entiende por economía popular y Solidaria a la forma de organización económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos, basadas en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al buen vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre la apropiación, el lucro y la acumulación de capital.

Art. 2.- Ámbito. - Se rigen por la presente ley, todas las personas naturales y jurídicas, y demás formas de organización que, de acuerdo con la Constitución, conforman la economía popular y solidaria y el sector Financiero Popular y Solidario; y, las instituciones públicas encargadas de la rectoría, regulación, control, fortalecimiento, promoción y acompañamiento. Las disposiciones de la presente Ley no se aplicarán a las formas asociativas gremiales, profesionales, laborales, culturales, deportivas, religiosas, entre otras, cuyo objeto social principal no sea la realización de actividades económicas de producción de bienes o prestación de servicios.

En los siguientes artículos de la LOEPS pone en conocimiento sobre las clases de cooperativas de servicios, socios y estructura interna:

Art. 28.-Cooperativas de servicios. - Son las que se organizan con el fin de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad, los mismos que podrán tener la calidad de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud.

Art. 29.- Socios. - Podrán ser socios de una cooperativa las personas naturales legalmente capaces o las personas jurídicas que cumplan con el vínculo común y los requisitos establecidos en el reglamento de la presente Ley y en el estatuto social de la organización. Se excepcionan del requisito de capacidad legal las cooperativas estudiantiles. La calidad de socio nace con la aceptación por parte del Consejo de Administración y la suscripción de los certificados que correspondan, sin perjuicio de su posterior registro en la Superintendencia y no será susceptible de transferencia ni transmisión.

Art. 32.- Estructura Interna. - Las cooperativas contarán con una Asamblea General de socios o de Representantes, un Consejo de Administración, un Consejo de Vigilancia y una gerencia, cuyas atribuciones y deberes, además de las señaladas en esta Ley, constarán en su Reglamento y en el estatuto social de la cooperativa. En la designación de los miembros de estas instancias se cuidará de no incurrir en conflictos de intereses.

Art. 33.- Asamblea General de Socios. - La Asamblea General es el máximo órgano de gobierno de la cooperativa y estará integrada por todos los socios, quienes tendrán derecho a un solo voto, sin considerar el monto de sus aportaciones y que podrá ser ejercido en forma directa o mediante delegación a otro socio. Sus decisiones y resoluciones obligan a todos los socios y a los órganos de la cooperativa.

Art. 38.- Consejo de Administración. - Es el órgano directivo y de fijación de políticas de la cooperativa, estará integrado por un mínimo de tres y máximo nueve vocales principales y sus respectivos suplentes, elegidos en Asamblea General en votación secreta, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Los vocales durarán en sus funciones el tiempo fijado en el estatuto social, que no excederá de cuatro años y podrán ser reelegidos por una sola vez.

Art. 39.- Presidente. - El presidente del Consejo de Administración lo será también de la cooperativa y de la Asamblea General, será designado por el Consejo de Administración de entre sus miembros, ejercerá sus funciones dentro del periodo señalado en el estatuto social y podrá ser reelegido por una sola vez mientras mantenga la calidad de vocal de dicho consejo, quien tendrá voto dirimente cuando el Consejo de Administración tenga número par.

Art. 40.- Consejo de Vigilancia. - Es el órgano de control interno de las actividades económicas que, sin injerencia e independiente de la administración, responde a la Asamblea General; estará integrado por un mínimo de tres y máximo cinco vocales principales y sus respectivos suplentes,

elegidos en Asamblea General en votación secreta, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Los vocales durarán en sus funciones el tiempo fijado en el estatuto social, que no excederá de cuatro años y podrán ser reelegidos por una sola vez.

Servicio de Rentas Internas

De acuerdo a la Ley de Régimen tributario Interno, en el Art. 168 estipula lo siguiente:

Art. 168.- Transporte nacional e internacional de carga. - Estará también, gravado con tarifa cero de IVA, el transporte nacional aéreo de carga desde, hacia y en la provincia de Galápagos y el transporte internacional de carga, cuando éste sale del Ecuador.

El Reglamento de los comprobantes de venta, retención y documentos complementarios en sus artículos dicen:

Art. 1.- Comprobantes de venta. - Son comprobantes de venta los siguientes documentos que acreditan la transferencia de bienes o la prestación de servicios o la realización de otras transacciones gravadas con tributos:

- a) Facturas;
- b) Notas de venta - RISE;
- c) Liquidaciones de compra de bienes y prestación de servicios;
- d) Tiquetes emitidos por máquinas registradoras;
- e) Boletos o entradas a espectáculos públicos; y,
- f) Otros documentos autorizados en el presente reglamento.

De la emisión y entrega de comprobantes de venta, notas de crédito y notas de débito.

Art. 11.- Facturas. - Se emitirán y entregarán facturas con ocasión de la transferencia de bienes, de la prestación de servicios o la realización de otras transacciones gravadas con impuestos, considerando lo siguiente:

- a) Desglosando el importe de los impuestos que graven la transacción, cuando el adquirente tenga derecho al uso de crédito tributario o sea consumidor final que utilice la factura como sustento de gastos personales;
- b) Sin desglosar impuestos, en transacciones con consumidores finales; y,
- c) Cuando se realicen operaciones de exportación.

Ley del Seguro Social

Conforme a la nueva Ley de Tránsito, clarifica que:

Todas las compañías y cooperativas de transporte de pasajeros y de carga deben afiliarse, obligatoriamente, al IESS a sus conductores y empleados, hasta el próximo 27 de junio. De no hacerlo, se suspenderán los permisos de operación.

La normativa instituye que, en el plazo de 90 días, desde la vigencia de la Ley (29 de marzo), las compañías de transporte masivo de pasajeros y de carga están obligadas a presentar las certificaciones de estar al día con las obligaciones para con el IESS y las copias de los contratos de trabajo de su personal.

Aquellas operadoras o propietarios de los vehículos de transporte terrestre que incumplan la obligación de afiliación al IESS a los conductores y oficiales que laboran en sus unidades, constituirá en una infracción de tercera clase y serán sancionados con una multa de ocho remuneraciones básicas unificadas del trabajador. Conjuntamente, deberán realizar la coordinación respectiva con la Jefatura de Tránsito y las áreas competentes para que se exija a los dueños de los medios de transporte público la exhibición conferida por el IESS, respecto a la afiliación de sus trabajadores.

Agencia Nacional de Tránsito

Por otra parte, la ANT (Agencia Nacional de Tránsito) estipula lo siguiente:

Art. 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

Art. 47.- El transporte terrestre de personas o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.

Art. 51.- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público;
- b) Comercial; y,
- c) Por cuenta propia

Art. 52.- El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.

Art. 73.- Los títulos habilitantes serán conferidos por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o por las Comisiones Provinciales del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, según corresponda.

Art. 74.- Compete a la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los siguientes títulos habilitantes:

- a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, en cualquier tipo, para los ámbitos interprovincial e internacional;
- b) Permisos de operación de servicios de transporte comercial, en cualquier tipo, para el ámbito interprovincial; y,
- c) Autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia, en cualquier tipo, y dentro del ámbito interprovincial

2.3. Categorías fundamentales

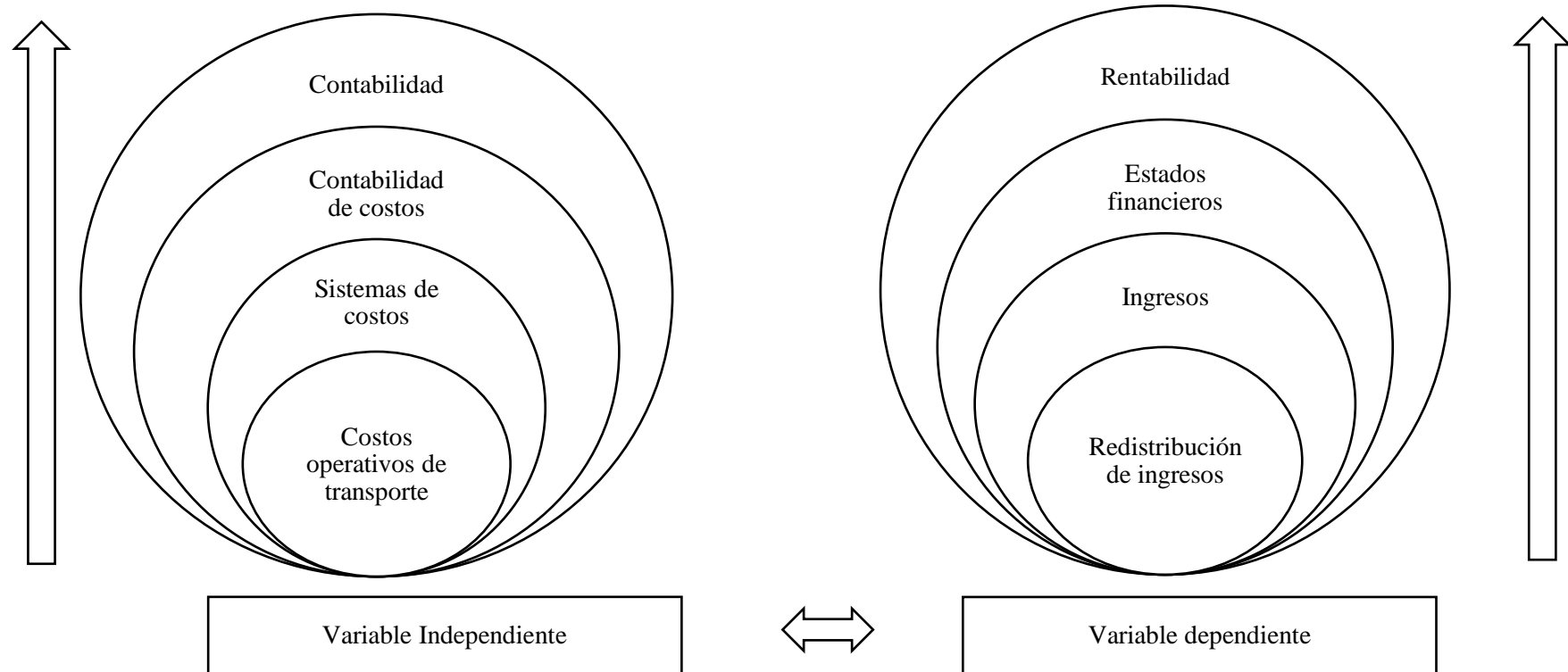


Figura 4. Categorías fundamentales – Supraordinación
Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

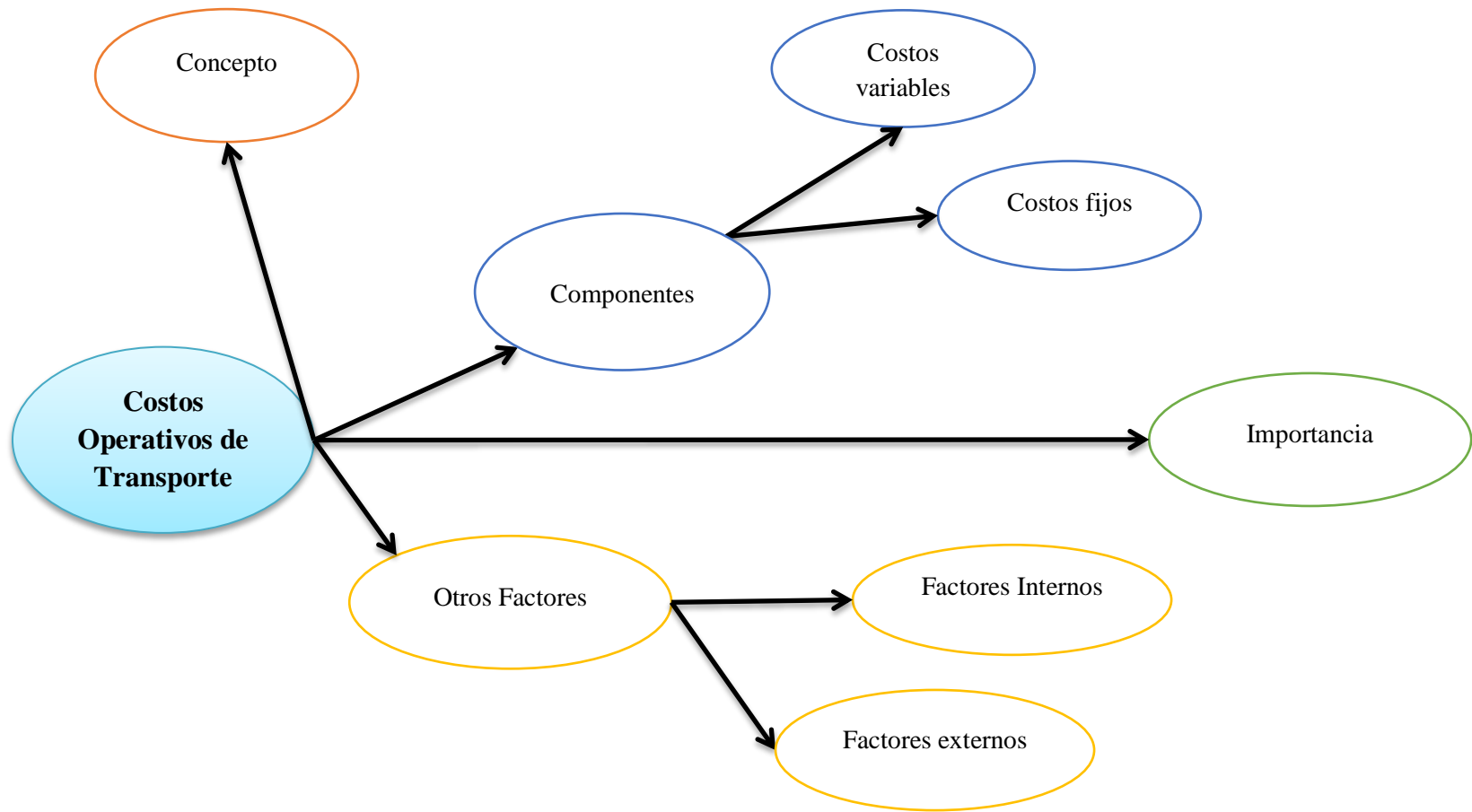


Figura 5. Constelación de ideas (variable independiente)
Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

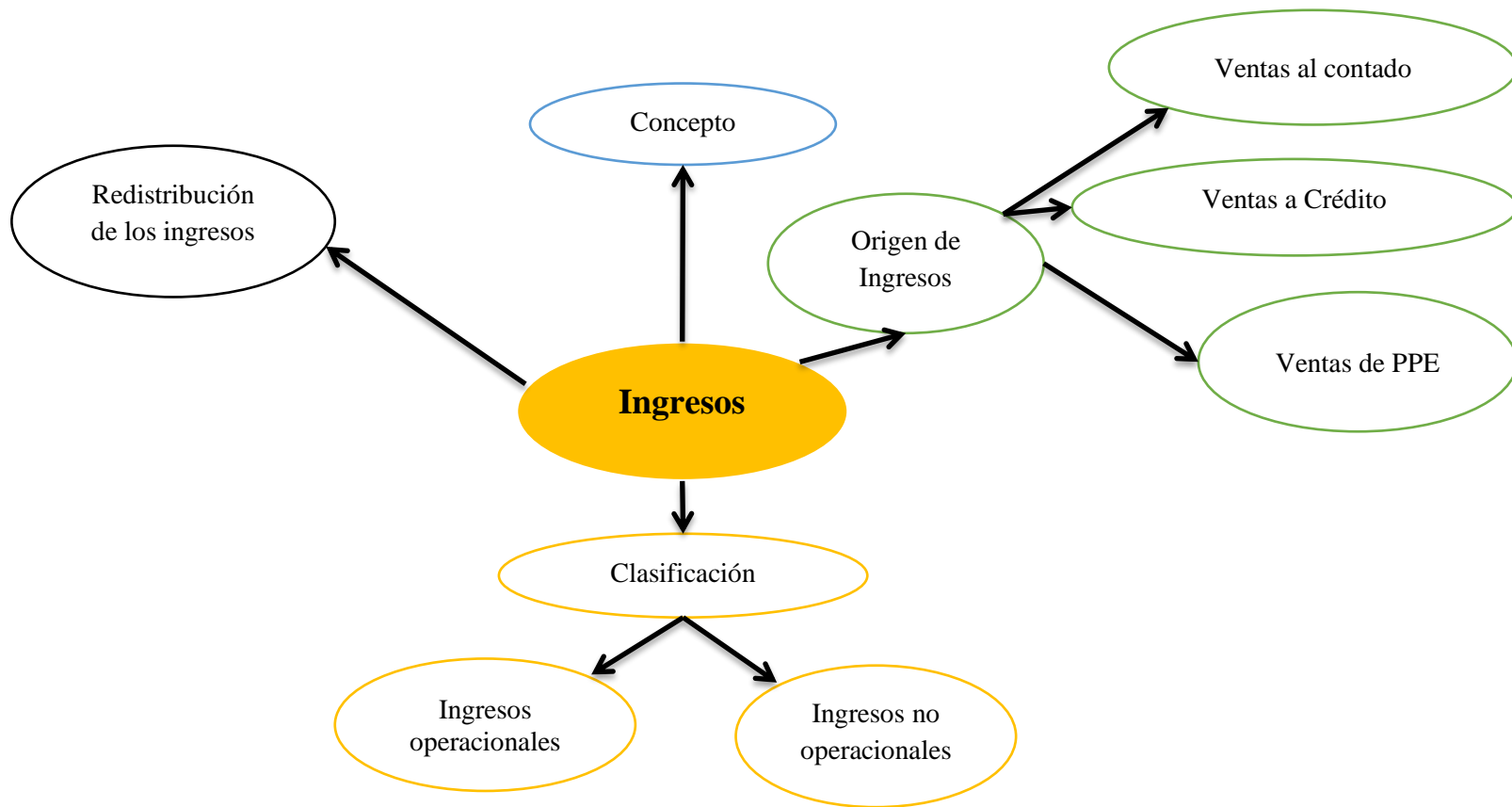


Figura 6. Constelación de ideas (variable dependiente)
Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

2.4. Desarrollo conceptual

Contabilidad y los costos operativos de transporte

De acuerdo a Cusco (2014) en su libro titulado “Contabilidad General”, describe que, la contabilidad es la ciencia, el arte y la técnica que facilita el análisis, clasificación, registro, control e interpretación de las transacciones que se realizan en una empresa con el objeto de conocer su situación económica y financiera al término de un ejercicio económico o periodo contable. Se puede conceptualizar a la contabilidad como un campo especializado de las ciencias administrativas, que se sustenta en principios y procedimientos generalmente aceptados, destinados a cumplir con los objetivos de: análisis, registro y control de las transacciones en operaciones realizadas por una empresa o institución en funcionamiento, con las finalidades de informar e interpretar la situación económica financiera y los resultados operacionales alcanzados en cada periodo o ejercicio contable, durante toda la existencia permanente de la entidad.

La contabilidad es el sistema que mide las actividades del negocio, procesa esa información convirtiéndola en informes y comunica estos hallazgos a los encargados de tomar decisiones. Como lo afirma Yáñez y Salguero (2015) es el arte de recoger, resumir analizar e interpretar datos financieros para obtener así las informaciones necesarias relacionadas con las operaciones de una empresa.

Clasificación de la contabilidad

Contabilidad Especializada: la contabilidad permite obtener información útil sobre las operaciones de las empresas dedicadas a diferentes actividades, se puede determinar que la especialización se relaciona con la rama o campo de acción de cada una de ellas. Se puede considerar como especializaciones, las siguientes: contabilidad de costos, contabilidad gubernamental, contabilidad bancaria, contabilidad agropecuaria, contabilidad de seguros, contabilidad hotelera, contabilidad petrolera, contabilidad hospitalaria y otras (Maya, 2015; Yáñez y Salguero, 2015).

El propósito básico de la contabilidad es proveer de la información financiera acerca de una entidad económica, para facilitar la toma de decisiones a los diferentes usuarios (accionistas, acreedores, inversionistas, clientes, empleados y público en general)

(Balarezo, 2014). En consecuencia, se originan diversas ramas, de las cuales las más importantes son:

Contabilidad Financiera. Sistema de información que expresa en términos cuantitativos y monetarios las transacciones que realiza una entidad económica, así como ciertos acontecimientos económicos que la afectan, con el fin de proporcionar información útil y segura a sus usuarios externos a la organización (Hurel, 2016, p. 36).

Contabilidad Administrativa. Sistema de información al servicio de las necesidades internas de la administración, con orientación pragmática destinada a facilitar, las funciones administrativas de planeación y control, así como, la toma de decisiones (Hurel, 2016. p. 36).

Contabilidad Fiscal. Sistema de información diseñado para dar cumplimiento a las obligaciones tributarias de las organizaciones respecto de un usuario específico: el fisco (Hurel, 2016, p. 37).

Contabilidad de costos

Balarezo (2014) y Latorre (2016) manifiestan que en las escuelas industriales del Hainaut se enseñaba contabilidad industrial con cálculo de costos, inventario, resultados mensuales de explotación y análisis de costos. Desde 1890 hasta 1915, se conocieron los primeros escritos de costos, su estructura básica y los registros de costos en las cuentas generales, en Inglaterra y EE.UU., aparecen conceptos como: a) Procedimientos de distribución de costos indirectos de fabricación; b) Informes y registros para los usuarios internos y externos; c) Valuación de inventarios y, d) Costos de materiales y mano de obra.

Como lo detalla el estudio de López, Quintero y Zea (2012) explica que Henry Metcalf, publicó la segunda edición de “The Cost of Manufactures” en 1890, lo que constituyó un tratado completo de contabilidad de costos, el cual incluía, los métodos de costos por procesos y órdenes de trabajo.

El nuevo entorno de los negocios, exige información más precisa sobre los costos y la forma de actuar en cuanto a actividades, procesos, productos, servicios y clientes; todo

esto, en busca de tomar decisiones para diseñar productos que satisfagan las expectativas de los clientes, detectar donde realizar mejoras, elegir proveedores, negociar precio, características, calidad y condiciones de entrega de los productos (Ruíz, 2017). El aplicar contabilidad de costos en las empresas es de gran utilidad, ya sea que estas oferten un producto o brinden un servicio, pues la contabilidad de costos ayuda a conocer el valor real que se tiene que cobrar por el producto o el servicio ofertado, generando utilidades que ayuden al progreso de la entidad.

Objetivos de la contabilidad de costos

La Contabilidad de Costos persigue una infinidad de objetivos, por lo que (Latorre, 2016; López et al., 2012; Ruíz, 2017) dan a conocer sus puntos de vista respecto a los objetivos.

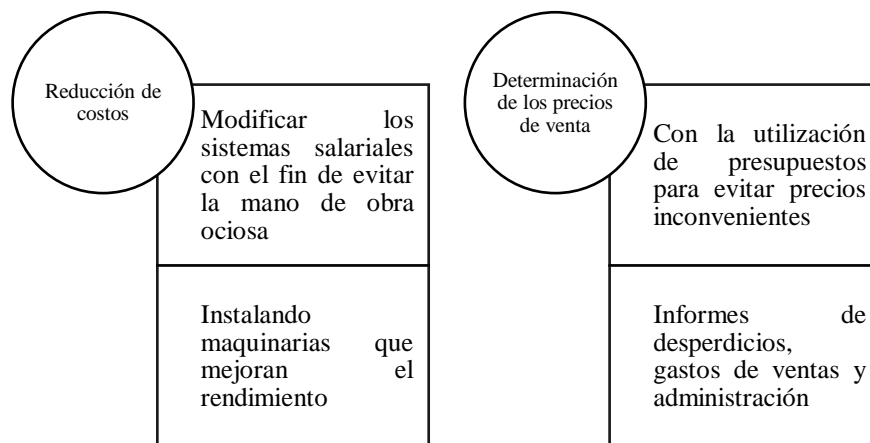


Figura 7. Objetivos de la contabilidad de costos
Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Determinar el costo de los productos elaborados en la empresa mediante el control adecuado y oportuno de los diferentes elementos del costo (Ruíz, 2017, p. 32-34).

Generar la información básica para la elaboración de los presupuestos de la empresa (Ruíz, 2017, p. 32-34).

Provee a la gerencia los elementos necesarios para el planeamiento y la toma de decisiones estratégicas adecuadas, sobre los diferentes costos (Ruíz, 2017, p. 32-34).

Una vez analizado los párrafos precedentes, se puede mencionar que los objetivos que persigue la contabilidad de costos, es de vital importancia para el progreso de la entidad, pues los autores concluyen que la contabilidad de costos ayuda a tener una atinada toma de decisiones.

Sistemas de costos

Según, Artieda (2015) los sistemas de costos alimentan a los sistemas de control de gestión con una información oportuna, pertinente y comparable a fin de que se traduzcan en estrategias diseñadas para hacer frente al nuevo contexto de los negocios en resultados empresariales. Las pequeñas y medianas empresas (PYMES) tienen serias deficiencias en la implementación de los sistemas de costos.

Según Medina (2013) en su artículo titulado “Los Sistemas de Costos y la Contabilidad de Gestión: Pasado, Presente y Futuro” lo menciona como un conjunto de procedimientos técnicos, administrativos y contables que se emplean en cualquier tipo de empresas 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 (valuación de inventarios, costo de ventas); control de gestión y base para la toma de decisiones (fijar precios; conocer la contribución marginal y trabajar con ella; discontinuar una línea; tercerizar sectores o actividades.

Es importante ahora referirnos al tema de metodologías o sistemas de costeo, y aunque en la literatura se pueden encontrar múltiples opciones mediante las cuales se puede obtener el costo de un producto o servicio (Medina, 2013a). Al momento de realizar un análisis más detallado de la teoría general de costos, se encuentran herramientas para la gestión y manejo de los costos que pueden cumplir con los requisitos de información que se requieren en él, las cuales combinan las técnicas más acertadas en la asignación de recursos con el análisis de procesos y actividades (Guachi, 2014). Es por ello que cada vez toma más fuerza en este sector la utilización de metodologías tales como:

Costeo Basado en Actividades ABC. el ABC (Activity Based Costing) es una metodología de costeo que surge con la finalidad de mejorar la asignación de recursos a cualquier objeto de costo (producto, servicio, cliente, mercado,

dependencia, proveedor, entre otros.) y tiene como objetivo medir el desempeño de las actividades que se ejecutan en una empresa y la adecuada asignación de costos a los productos o servicios a través del consumo de las actividades; lo cual permite mayor exactitud en la asignación de los costos y permite la visión de la empresa por actividad. Asimismo, la Federación Internacional de Contadores IFAC en su Estudio “Perspectivas de la Contabilidad de costos en el sector público”, sugieren el ABC como una de las metodologías de costeo que deben utilizar los entes públicos incluido el sector salud, por sus grandes bondades (Guachi, 2014. p. 33).

Costeo por Protocolos. un protocolo, es una secuencia ordenada de procedimientos utilizables ante un individuo con un determinado cuadro clínico o sobre la actitud terapéutica más adecuada ante un problema de salud. El protocolo permite al médico o personal del área de la salud encargado del procedimiento, realizar el tratamiento de manera efectiva y con el costo mínimo (Ruiz y Villacreses, 2015). El costeo por protocolos, aunque es muy utilizado en el área de la salud, más que una metodología de costeo, es una herramienta que permite calcular estándares de consumo ante determinado procedimiento, los cuales son utilizados por el Costeo Basado en Actividades o el Costeo Absorbente al momento de calcular el costo real de la prestación del servicio y por el costeo estándar para proyectar el comportamiento de los servicios (Armijos y Barrera, 2011, p. 29).

Costos por procesos. el enfoque sistémico o por procesos, parte del principio de que el Proceso es la forma natural de organización del trabajo y surge en contraposición de las organizaciones piramidales o verticales, estructuradas con base en las funciones (Armijos y Barrera, 2011, p. 30). Todo proceso hace parte de un sistema, y es uno de los elementos importante de él. Esta metodología tiene como objetivo calcular el costo de cada uno los procesos misionales u operativos que componen el negocio, para a partir de él, tomar las decisiones necesarias. Esta metodología es muy utilizada en el sector del transporte, dado que los procesos pueden definirse y separarse de una forma relativamente fácil (Ruiz y Villacreses, 2015, p. 30-32). Sin embargo, al pretender costear sólo procesos misionales, deja de lado los procesos

administrativos que representan un valor importante dentro de la estructura de este tipo de entidades, así como el costeo de otros niveles de información relevantes: procedimientos, pacientes, productos, etc.

Costo de servicio. Para empresas de servicios Latorre (2016) en su publicación, “Sistema de costos para empresas de servicios y registros de costos” manifiesta lo siguiente:

Para estructurar el costo de un servicio se debe tener en cuenta lo especificado en el párrafo 19 de la NIC 2: Existencias, que dice: “En el caso de que un prestador de servicios tenga existencias, las valorará por los costos que suponga su producción. Estos costos se componen fundamentalmente de mano de obra y otros costes del personal directamente involucrado en la prestación del servicio, incluyendo personal de supervisión y otros costos indirectos distribuibles Latorre (2016, p. 515).

Elementos del Costo. Según Latorre (2016, p. 516)., en su Libro “Introducción a la Contabilidad Administrativa” señala:

Las empresas de servicios ofrecen a sus clientes un producto tan real como los que venden las compañías comerciales y las empresas manufactureras, pero los productos de servicios carecen de sustancia física. La determinación del costo de su producto es tan importante para una empresa de servicios como para las compañías comerciales y las empresas manufactureras, pero los procedimientos difieren porque las empresas de servicios no tienen inventario Latorre (2016, p. 516)..

Es por esta razón que se establece los elementos del costo para empresas de servicios, pues no es lo mismo una empresa que posee un producto a ofertar tangible que la prestación de un servicio a lo cual el autor Latorre (2016)., añade lo siguiente “Las tres mayores clasificaciones de costos incluidas en el costo de los servicios prestados”.

Costos operativos de transporte

Los costos operativos del transporte son aquellos que se generan por prestar el servicio. Los costos en el transporte público serán calculados según la metodología para la fijación de tarifas de transporte terrestre, entre los cuales se visualizan:

Los costos operativos se generan por el ámbito administrativo de una empresa, los costos de producción son aquellos que implican tener en funcionamiento las unidades de transporte. Es así, que el costo operativo se encuentra constituido de la sumatoria de costos fijos y costos variables.

Para el cálculo de los costos fijos se necesitan los siguientes datos de las unidades de transporte:

Tabla 5. Datos de unidades para el cálculo de costos fijos

Datos de las unidades de transporte	Recorrido por día
	Distancia recorrida (km)
	Recorrido al día (km)
	Días de trabajo al mes
	Kilometraje por mes

Fuente: Adaptado de la resolución No. 122 de la ANT.

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Según el artículo 5 resolución No. 122-DIR-2014-ANT (Agencia Nacional de Tránsito, 2014) los costos operativos se dividen en costos fijos y costos variables. Y su fórmula de valoración es la siguiente:

$$CO = \Sigma(Cf + Cv) \quad (1)$$

Dónde:

- CO= costos operativos anuales.
- Cf= costos fijos anuales.
- Cv= costos variables anuales.

Componentes

Costos fijos

Son aquellos que no cambian cuando existen variaciones en la actividad. Dentro de los costos fijos se encuentra la mano de obra, legalización, depreciación y gastos administrativos que serán detallados posteriormente (Agencia Nacional de Tránsito, 2014, p. 12).

Costos de mano de obra directa.

Según la (Agencia Nacional de Tránsito, 2014), expresa que los rubros de gasto en mano de obra directa comprenden los sueldos pagados hacia el chofer de la unidad, por lo tanto, se debe estimar lo costos de mano de obra directa en términos de costo por kilómetro.

Sueldo del Conductor: El salario mensual del conductor se sustentará en lo dispuesto por la Comisión Sectorial No. 17 "Transporte, Almacenamiento y Logística" y tiene un valor monetario de \$ 512.35 dólares.

Contribución para el sistema tarifario. Corresponde al monto establecido como salario básico unificado.

Legalización: Se expresa como rubros de matriculación que corresponden a todos aquellos gastos que se incurren durante el año para la operación normal de la unidad bajo las normas y reglamentos de las agencias de seguridad como por ejemplo la matriculación vehicular, adquisición del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, revisión vehicular, permiso de operación. Dentro de la cual tenemos matriculación vehicular, permiso de operación, revisión vehicular, seguro obligatorio de accidentes – SPPAT.

Depreciación: El costo de inversión engloba la depreciación de los vehículos, que significa una disminución en el valor monetario de la unidad de transporte a medida que crece en antigüedad. Se calculará con el método de línea recta.

La depreciación para la maquinaria está prevista para un período de 10 años razón por la cual se presentan las partes de la unidad por separado para poder calcular la depreciación de las mismas (Ruiz y Villacreses, 2015)

- Carrocería
- Chasis
- Motor

Según la (Agencia Nacional de Tránsito, 2014) dice que la depreciación es la reducción periódica del valor de un bien material en el tiempo, para efectos de la determinación

de la tarifa en análisis, se considerará como tiempo de vida útil del bien 10 años y USD 9.583,00 dólares (incentivo) como valor residual, acorde a lo estipulado en el Decreto Ejecutivo 1110 de 20 de marzo de 2012, referente al Plan de Renovación Vehicular "RENOVA" para la vida útil entre 10 y 14 años. Para estimar el valor depreciable, se deberá restar al total de la inversión el valor residual determinado; y, el valor de la depreciación anual será el resultante de dividir éste valor para el tiempo de vida útil.

Por lo tanto, para hacer la depreciación se debe tener los años de vida útil, valor depreciable, valor depreciable anual y el valor residual.

Gastos administrativos: Son cuotas sociales que corresponden a los rubros basados en los Estatutos o Reglamentos Internos de las Cooperativas de Transporte Urbano en Ecuador, dónde estipulan un cobro de cuotas anuales de administración, así mismo como el ticket de despacho.

Costos variables

Los costos directos son aquellos directamente relacionados con la prestación del servicio de transporte, es decir, son los rubros que dependen del nivel de actividad del servicio de transporte urbano, su relación es directamente proporcional, ya que, si el nivel de actividad crece, este valor también lo hace y viceversa, dentro de estos costos, se los considera los siguientes:

Tabla 6. Datos requeridos para el cálculo de costos variables.

Elementos variables	Combustible
	Neumáticos
	Mantenimiento preventivo
	Mantenimiento correctivo

Fuente: Adaptado de la resolución No. 122 de la ANT.

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Por consiguiente, los costos variables son calculados de la siguiente manera:

$$Cv = \Sigma(Com + Neu + Mpre + Mco) \quad (2)$$

Dónde:

- C_v = Costos variables anuales.
- Com = Gasto de combustible anual.
- Neu = Gastos en neumáticos anual.
- $Mpre$ = Mantenimiento preventivo anual.
- Mco = Gastos mantenimiento correctivo.

Combustible

Se refiere a los rubros de dinero destinados a la compra diaria de combustible para el normal funcionamiento del automotor y continuidad de la actividad económica de servicio de transporte público modalidad bus urbano (Cedillo y López, 2013).

Para obtener los datos estimados del consumo de combustible se recurrirá al levantamiento de información in situ, en la cual se levantará la siguiente información: precio promedio del galón de diésel y el gasto diario en combustible de la unidad.

Neumáticos

Se refiere a los rubros destinados a la adquisición de neumáticos, para el caso específico de transporte de buses se considera la utilización 6 (seis) neumáticos. Para conocer el precio unitario de un neumático, se recurrirá al levantamiento de información a través de proformas (Cedillo y López, 2013, p. 43).

Para obtener los datos estimados de la duración de las llantas se recurrirá al levantamiento de información in situ, para lo cual se deberá considerar entre otras, las condiciones de las vías, la ruta recorrida, calidad de los neumáticos.

Mantenimiento Preventivo

Corresponden a los rubros destinados a la conservación del automotor en general. Se realiza en vehículos con el objetivo de evitar o mitigar las consecuencias de los fallos logrando prevenir las incidencias antes de que estas ocurran. Las tareas de mantenimiento preventivo incluyen acciones como cambio de piezas desgastadas, calibraciones, filtros, frenos, cambios de aceites y lubricantes, etc. Para estimar el costo de cada rubro se recurrirá al levantamiento de información a través de proformas.

En el mantenimiento preventivo de un automotor debemos tener en cuenta el precio unitario del insumo, intervalos en la cantidad de kilómetros y la cantidad necesaria por cambio.

Mantenimiento Correctivo

Corresponde a los rubros destinados a corregir los defectos observados en los vehículos, consiste en localizar averías o daños y corregirlos o repararlos. Se realiza luego que ocurra una falla o avería en el vehículo los cuales no se pueden planificar en el tiempo, presenta costos por reparación y repuestos no presupuestadas, pues implica el cambio de algunas partes y piezas del automotor, como son reparación de la bomba, reparación del motor, reparación de la caja, reparación del diferencial

Para el costo del mantenimiento correctivo de un automotor se debe tener el precio unitario del insumo, intervalos de cambio (km), cantidad necesaria por cambio y para obtener la información se a proformas. Para obtener el costo total anual por cada insumo se deberá multiplicar el costo total de cada uno, por el número de cambios que se realizan al año.

Importancia de los costos de transporte

La importancia que las actividades asociadas a las empresas o sociedades modernas del transporte, es un pilar fundamental para el desarrollo comercial de la sociedad moderna (Gopalakrishnan, Negri, Wu y Snyder, 2009). La información requerida por las empresas se puede encontrar en el conglomerado de operaciones rutinarias, expresada de manera clara en la contabilidad de costos, por lo que suele vincularse a la gestión administrativa y gerencial, lo que lo transforma en una herramienta esencial para consolidar a las empresas (Moncada y Burbano, 2005). Esto permitirá tener en consideración la importancia de realizar una estimación de costos para tomar decisiones, puesto que se reconocerá los verdaderos costos que generan las empresas de transporte, especialmente maximizará ganancias y fidelizará futuros clientes que es lo que toda empresa persigue (Sánchez y Sánchez, 2012).

Finalmente, esta investigación es de gran relevancia, puesto que, le servirá a la autora de este estudio poner en ejecución los conocimientos alcanzados en el programa de

maestría, con relación a la contabilidad de costos, así como también organizar la información sobre el área operativa de la organización.

Factores internos y externos del análisis de costos

A continuación, se detallan los factores inmersos que se encuentran en ejecución dentro de la empresa para desarrollar su actividad funcional.

Los *costos externos* evidencian a la contabilidad de costos por el traslado de información derivada de la contabilidad financiera (Peña y Silva, 2004). Es así, que los costes deducidos de la contabilidad de costos o también conocidos como *costos internos* no se evidencian como reflejo de operaciones externas, sino que, acatan a cálculos en referencia económica, como lo son amortizaciones, diferencias de inventario y costos de oportunidad (Chang y otros, 2012). Otro aspecto, referente a la reclasificación, se enmarca en ordenar los costos, con el propósito de facilitar su imputación a las áreas operativas de las empresas.

Esta ordenación funcionará acorde al modelo de costos elegido con base al tamaño de la empresa, si la empresa utiliza el *direct cost* deberá realizar una reclasificación en costes fijos y variables (Giménez, Marín y Cedeño, 2017).

Rentabilidad y la redistribución de ingresos

Rentabilidad

El crecimiento económico de un negocio va a depender de su capacidad financiera para cubrir los gastos de operación, los niveles exigibles de deuda y la inversión en proyectos que permitan mejorar la capacidad productiva de los activos (Cortés, Tarverner, y Azorín, 2002). Por ese motivo, las razones financieras cumplen un papel fundamental en el análisis del comportamiento de la rentabilidad. Estas constituyen indicadores que permiten identificar dentro de la estructura financiera del negocio las áreas de fortaleza y vulnerabilidad. Se resumen en cuatro categorías:

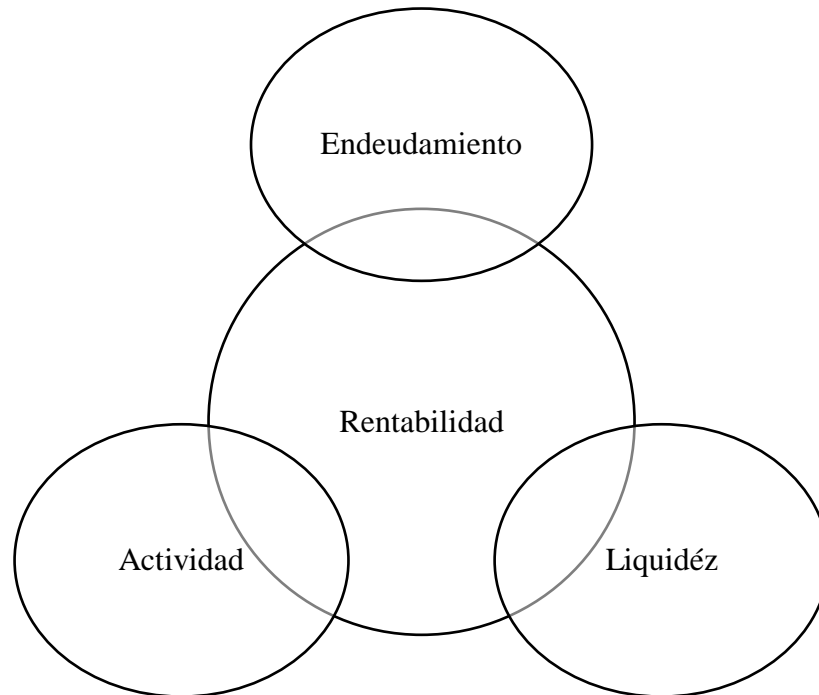


Figura 8. Razones financieras que influyen en el comportamiento de la rentabilidad.
Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Dentro de este agrupamiento, las razones de rentabilidad constituyen un eje fundamental para la toma de decisiones y su adecuada interpretación requiere del análisis de las otras razones (Arroba y Ruiz, 2017). Por su impacto en las decisiones de inversión se analizará el Rendimiento sobre la Inversión Total y el Rendimiento sobre el Capital.

Clasificación de la rentabilidad

La Rentabilidad Económica. La rentabilidad económica o de la inversión es una medida, referida a un determinado periodo de tiempo, del rendimiento de los activos de una empresa con independencia de la financiación de los mismos (León y Varella, 2011). De aquí que, según la opinión más extendida, la rentabilidad económica sea considerada como una medida de la capacidad de los activos de una empresa para generar valor con independencia de cómo han sido financiados, lo que permite la comparación de la rentabilidad entre empresas sin que la diferencia en las distintas estructuras financieras, puesta de manifiesto en el pago de intereses, afecte al valor de la rentabilidad (Arroba y Ruiz, 2017).

La rentabilidad económica se rige bajo un indicador básico para juzgar la eficiencia en la gestión empresarial, pues, es precisamente el comportamiento de los activos, con

independencia de su financiación, el que determina con carácter general que una empresa sea o no rentable en términos económicos.

Cálculo de la rentabilidad económica

A la hora de definir un indicador de rentabilidad económica, se obtiene varias posibilidades como conceptos de resultado y conceptos de inversión relacionados entre sí.

Rentabilidad Financiera. La rentabilidad financiera o de los fondos propios, denominada (ROE), es una medida, referida a un determinado periodo de tiempo, del rendimiento obtenido por esos capitales propios, generalmente con independencia de la distribución del resultado (Arroba y Ruiz, 2017; Cortés y otros, 2002). La rentabilidad financiera puede considerarse así una medida de rentabilidad más cercana a los accionistas o propietarios que la rentabilidad económica, y de ahí que teóricamente, y según la opinión más extendida, sea el indicador de rentabilidad que los directivos buscan maximizar en interés de los propietarios. Además, una rentabilidad financiera insuficiente supone una limitación por dos vías en el acceso a nuevos fondos propios. Primero, porque ese bajo nivel de rentabilidad financiera, debido que, es indicativo de los fondos generados internamente por la empresa; y segundo, porque puede restringir la financiación externa. En este sentido, la rentabilidad financiera es, un concepto de rentabilidad final que, al contemplar la estructura financiera de la empresa, que relacionada a la inversión, viene determinada tanto por los factores incluidos en la rentabilidad económica como por la estructura financiera, efecto de las decisiones de financiación.

Estados financieros

La herramienta más conocida y utilizada en las empresas, que provee este análisis, la constituyen por excelencia los estados financieros y sus notas. Estos, si son elaborados utilizando estándares internacionales y al ser analizados en su conjunto, deben servir como elemento base y principal para el proceso de toma de decisiones empresariales (Sandoval, 2008).

Son documentos extraídos de los registros contables que forman parte del proceso de presentar información financiera y constituyen el medio principal para comunicarla a las partes que se encuentran fuera de la entidad (Díaz, 2014).

Los estados financieros son útiles para el proceso de toma de decisiones empresariales, en la medida que sean elaborados basándose en estándares internacionales, puesto que, son de aplicación uniforme y aseguran un alto grado de transparencia para los usuarios de la información.

Según Silva y Chapis (2015) en su libro “Estados financieros básicos: proceso de elaboración y re-expresión”, menciona que los estados financieros se clasifican en:

Balance General. El estado de origen y aplicación de recursos o balance general es un estado financiero que muestra los recursos de que dispone la entidad para la realización de sus fines (activo) y las fuentes externas e internas de dichos recursos (pasivo más capital contable), a una fecha determinada (Díaz, 2014, p. 122).

De su análisis e interpretación se puede conocer, entre otros aspectos, la situación financiera y económica, la liquidez y rentabilidad de una entidad. A su vez, presenta en un mismo reporte la información necesaria para tomar decisiones en las áreas de inversión y financiamiento. Dicho estado incluye en el mismo informe ambos aspectos, debido a que se basa en la idea de que los recursos con que cuenta el negocio deben corresponderse directamente con las fuentes necesarias para adquirir dichos recursos (Medina, 2013b).

Su elaboración tiene apego a la ecuación contable, la cual establece que, el Activo es igual a la suma del Pasivo más el Capital, es decir, es de carácter estático, pues su contenido informativo se refiere a una fecha determinada, en el cual refleja la relación de sus recursos, obligaciones y patrimonio, debidamente valuados en términos monetarios.

Estado de cambios en el patrimonio. Está formado por las variaciones que sufre el patrimonio neto (las que llevan a cabo los socios o los propietarios de las empresas) (Medina, 2013, p. 32).

Estado de flujos de efectivo. El estado de flujo de efectivo es un estado financiero básico que consiste en presentar la información pertinente sobre los cobros y pagos de efectivo de una empresa durante un periodo. Además, este estado proporciona información acerca de todas las actividades de operación, inversión y financiamiento de la entidad (Medina, 2013, p. 33).

Estado de resultados. El estado financiero básico de pérdidas o ganancias, en un período contable, a través del enfrentamiento entre los ingresos, costos y gastos que les son relativos. Muestra la información relativa al resultado de sus operaciones en un periodo y, por ende, los ingresos, gastos; así como, de la utilidad (pérdida) neta (Medina, 2013, p. 32).

Es un estado financiero que trata de determinar el monto por el cual los ingresos contables superan a los gastos contables. Al remanente se le llama resultado, el que puede ser positivo o negativo. Si es positivo se le llama utilidad, y si es negativo se le denomina pérdida (Medina, 2013, p. 33).

Objetivos del Estado de Resultados

- Evaluar la rentabilidad de una empresa.
- Estimar su potencial de crédito.
- Estimar la cantidad, el tiempo y la certidumbre de un flujo de efectivo.
- Evaluar el desempeño de una empresa.
- Medir riesgos.
- Repartir dividendos.

Ingresos

De acuerdo a Cardozo (2015) manifiesta que, los ingresos operacionales son los provenientes del desarrollo del objeto social de las empresas. Comprende los valores recibidos o causados como resultado de las actividades desarrolladas en cumplimiento del objeto social a través de la entrega de bienes o servicios, así como, otros importes por concepto de la intermediación financiera, siempre y cuando se identifique con el objeto social de la entidad.

Cuando el ingreso por la venta de bienes o prestación de servicios sea producto de su objeto social con asociados, estos se consideran operacionales; pero cuando el ingreso sea por la venta o una prestación de un servicio con personas del público no asociadas, son consideradas como ingresos susceptibles de repartición (Villa, 2007).

Según Arroyo (2011, p. 71) los “Ingresos son incrementos en el patrimonio neto de la empresa durante un ejercicio o periodo fiscal, puede ser, en forma de entradas o aumentos en el valor de los activos, o de disminución de los pasivos, siempre que no tengan su origen en aportaciones, monetarias o no, de los socios o propietarios”.

Redistribución de ingresos

La redistribución de los ingresos es una función que consiste en realizar ajustes a la distribución de la renta (Grimson, 2014; Paladines, 2018). Como se señaló previamente, el análisis de la distribución del ingreso está enfocado en la distribución funcional, especialmente en lo referente a la renta del capital. La acumulación de capital se dará mientras la tasa de ganancia exceda al riesgo que implica invertir el capital en actividades productivas. Por otro lado, Marx concluye que la acumulación capitalista no es tanto una elección sino más bien una necesidad de los capitalistas (Grimson, 2014). Esta necesidad nace de la intención de aprovechar el abaratamiento de la producción a gran escala, que deriva en una competencia entre capitalistas.

Además de la comprensión de la redistribución del ingreso a través de la distribución de la riqueza y la acumulación de capital (Paladines, 2018). En la aplicación de la teoría de la productividad marginal, la distribución de salarios se vuelve igual a la distribución del ingreso. Esto ocurre porque la medición de la distribución de los ingresos por trabajo utiliza como base al ingreso anual.

Origen de ingresos

El ingreso consiste en la determinación de diferentes márgenes y resultados. Su finalidad es comprobar a través de asientos de cierre, el proceso de contabilidad interna, es decir, el mecanismo que la empresa utiliza para evidenciar todos los datos del entorno interno de la empresa, y si lo hizo o no, de manera correcta.

Dichos ingresos son la evidencia de los ingresos por ventas, a través de anotaciones que la empresa contabiliza. Se ejemplifica mediante una compañía aérea, este tipo de empresas generan un importe neto de la cifra de negocios que corresponde a varias partidas.

Ventas

La venta es una actividad pretendida y creciente por las personas naturales o jurídicas, que ofertan productos o servicios en un segmento de mercado, su éxito dependerá del número de veces que un cliente realice la misma actividad, que tan bien lo hacen, y la rentabilidad que resulta hacerlo (Kuster y Canales, 2006). Por tal razón, es ineludible que el conjunto de individuos que se encuentran involucrados en actividades de mercadeo y comercialización, es decir, en el desarrollo del vendedor, donde comprueba la satisfacción de las necesidades del cliente para lograr un mutuo y continuo beneficio de las partes involucradas (Kuster y Canales, 2006; Vásquez, Plúa y Trejo, 2017).

Ventas al contado

La actividad de compra-venta al contado es un movimiento en el cual, el pago de bienes o productos que son adquiridos, se los realiza en el momento de la entrega (De Miguel y Benet, 2014; Navarro, 2012). Es decir, pueden adquirirse al contado todo tipo de productos que se encuentren inmersos en el comercio, e inclusive acciones que sean negociables; no obstante, en estas actividades se encuentran transacciones de baja valoración económica, sin embargo, no existe impedimento para que se realicen operaciones al contado de objetos que conserven precios elevados (Gelman, 2014). Por tal razón, es sustancial recordar que no necesariamente el pago se lo realiza en efectivo, puesto que, se lo puede realizar a través de cheque, tarjeta de débito o transferencia bancaria, entre otras opciones.

A continuación se detalla las modalidades de pago al contado descritas por Navarro (2012) en obra titulada, Técnicas de Ventas:

Modalidades de pago al contado

Dinero en efectivo

Cheque. – documento emitido por la persona mediante la orden al banco o entidad financiera, dicha entidad debe contar con fondos, para que el cheque pueda hacerse efectivo a favor de una tercera persona.

Transferencia bancaria. – es el proceso en el cual, los titulares de las cuentas bancarias pueden transmitir fondos entre diferentes cuentas, del mismo o titulares distintos, en el mismo o en distinto banco.

Giro postal. – funge en el envío de dinero mediante el servicio postal de correos, para ser entregado a una persona beneficiaria.

Abono en cuenta. – consiste en el ingreso de una cantidad de dinero en efectivo, que realiza un ordenante hacia la cuenta bancaria del beneficiario.

Tarjetas de crédito. – radica en el porcentaje que el comerciante paga al banco sobre el importe de una venta; mientras, las entidades bancarias, cargan en la cuenta corriente del titular de la tarjeta parte o el total del pago efectuado en la quincena, suele ser diferido para el comprador.

Tarjetas de débito. – a través de estas tarjetas, los titulares logran realizar pagos de sus compras o disponer del dinero de sus cuentas en los cajeros automáticos. (Navarro, 2012, p. 49-52)

Ventas a crédito

Es la actividad económica que ofrece la oportunidad de percibir dinero de un bien o servicio, sin cubrir ninguna cantidad monetaria al momento de recibir el beneficio (producto/servicio); sin embargo, el adquirente se compromete a realizar los pagos en las fechas establecidas. Consiguiente, los créditos facilitan el financiamiento y satisfacción de las necesidades de los clientes, debido que, no dispone de liquidez para cancelarlos de inmediato, es decir, facilita las maneras de pagar al cliente.

Consecuentemente, Chamba (2017) enuncia a los siguientes factores de riesgo, como elementos de análisis al momento de conceder un crédito.

Conducta. – es determinar la calidad moral y capacidad administrativa de los clientes, a través de un análisis cualitativo del riesgo del deudor, que incluye evaluar la calidad y veracidad de la información del cliente.

Capacidad de pago. – evaluar la habilidad del cliente que tiene para generar los recursos necesarios y suficientes para cumplir con la deuda adquirida. Capacidad de endeudamiento: es medir la solidez de la estructura financiera de

la empresa, evaluando la congruencia de los recursos acorde al giro del negocio.

Condiciones macroeconómicas. – es determinar el comportamiento y la influencia que tiene la capacidad financiera del deudor.

Capacidad de pago proyectada. – es analizar la capacidad que tiene el cliente para generar efectivo suficiente en el futuro, y cumplir con sus compromisos financieros. (Chamba, 2017, p. 11-12)

Concesión de la venta a crédito

Para Chamba (2017) manifiesta que, la concesión de una venta a crédito es la confianza que una empresa muestra ante el deudor como promesa de pago. Para que una empresa otorgue créditos a clientes, debe tomar las garantías y referencias necesarias, con el propósito de analizar su solvencia y liquidez para adquirir este tipo de obligaciones, puesto que, por el otorgamiento, la empresa corre cierto grado de peligro en el ámbito financiero y económico por los valores impagos del cliente.

Ventas de PPE

Este tipo de venta se emplea en varios casos como sinónimo de externalizar, a través de las expresiones referentes “vender o comprar”. Varios autores utilizan este término para referenciar o sustituir el concepto de asesores comerciales externos, o subcontratación (Echaiz, 2008). Así, Espino (2003) considera aceptable la subcontratación de asesores comerciales externos para ofertar productos o servicios que la empresa es capaz de desarrollar, a través de canales de comercialización que la empresa no utiliza en su comercialización, es decir, bases de datos y su propia visita a las personas naturales o jurídicas para incrementar las ventas.

En definitiva, las ventas PPE consisten en la contratación de una persona externa en ventas, que maneje su base de datos y obtenga un canal de comercialización diferente al que la empresa lo realiza (Garcilazo, 2012). De esta forma, la empresa maximiza beneficios y minimiza costos, a su vez genera valor para la organización y sus grupos de interés.

Clasificación de ingresos

Ingresos operacionales

Son aquellos valores contabilizados que se encuentran conjeturados al resultado de operaciones avanzadas en la consecución de la razón social que implica la entrega de un bien o servicio, en el caso de tratarse de actividades industriales, comerciales o de servicios (Quito y Guamán, 2017). De la misma forma, se denominan como ingresos operacionales a los dividendos, participaciones y diferentes entradas por detalle de intermediación financiera, siempre y cuando, el objeto social se identifique con la empresa que lo realiza (Arcos y Benavides, 2008).

Para el manejo de dichas cuentas, se debe tomar en cuenta la disposición de cuentas contables independientes para cada clase de ingreso operacional, como lo son: venta de productos no elaborados por la empresa, venta de productos terminados, venta de productos en proceso (partes), Venta de productos residuales, venta de empaques y envases, *venta de servicios* (Arcos y Benavides, 2008; Arellaneda y Ortíz, 2012).

Dentro de los ingresos operacionales, con base a una cuenta independiente, es conveniente registrar las devoluciones ocasionadas por la venta de productos que son realizadas por las empresas, en atención al origen de la devolución se toma en cuenta: productos no fabricados por la empresa, productos terminados, productos en proceso.

Desde la perspectiva de Jiménez y Treviño (2016) los ingresos operacionales son un valor contable que calcula la totalidad de las ganancias obtenidas por operaciones comerciales de una organización, luego de sustraer los gastos operacionales, es decir, salarios, costo de mercancía vendida y depreciación. El IO toma los ingresos brutos de una entidad jurídica, que equivale a la totalidad del ingreso menos el costo de productos vendidos, y la sustracción de gastos operacionales; por otra parte, los gastos operacionales contienen a los costos asociados como ejecución de las actividades comerciales primordiales (Yáñez Contreras y Angulo Pico, 2013). Por ejemplo, gastos de administrativos, generales y venta; así mismo, depreciaciones y amortización. Su cálculo se lo realiza de la siguiente forma:

$$\text{Ingresos operacionales} = \text{Ingresos brutos} - \text{Costo de mercancía vendida} - \text{Gastos operacionales} \quad (4)$$

Ingresos no operacionales

De acuerdo a Valdez (2017) abarcan aquellos ingresos derivados de transacciones diferentes a los de la razón social de la organización, los elementos vinculados a las operaciones financieras en divisas nacionales o extranjeras, arriendos, honorarios y servicios, utilidades por venta de propiedades, planta y equipo e inversiones, dividendos y participaciones, indemnizaciones, recuperaciones de deducciones e ingresos de periodos anteriores.

2.5. Hipótesis

El instituir costos operativos de transporte incide en la redistribución de ingresos en las Cooperativas de Transporte Pesado de la Provincia de Tungurahua.

2.6. Señalamiento de variables

Variable Independiente: Costos operativos de Transporte

Variable Dependiente: Redistribución de ingresos

Unidad de Observación: Cooperativas de Transporte Pesado de la provincia de Tungurahua.

Términos de relación: Incide

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Enfoque

La presente investigación adoptará un enfoque o ruta de investigación cuantitativa. Es decir, el estudio se fundamenta en la recolección de datos numéricos provenientes de cifras o cantidades contenidas en las variables de estudio, mediante la utilización de procedimientos estandarizados y aceptados por la comunidad científica (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018).

La ruta cuantitativa en este estudio, buscará que los datos generados cumplan con los estándares de validez y confiabilidad deseados y estipulados, para que así, las conclusiones emanadas contribuyan a la generación de conocimiento.

Además, esta investigación será de tipo no experimental – transversal. Es decir, las variables de estudios no sufrirán ningún tipo de manipulación intencional, donde, también, los datos son recolectados en un mismo periodo de tiempo (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018). Los datos contables obtenidos para su tratamiento y análisis pertenecen al periodo fiscal 2018.

3.2. Modalidad

3.2.1. Investigación bibliográfica

Para Ávila (2012) la investigación bibliográfica-documental puede ser definida como “una técnica que consiste en la selección y recopilación de información a través de la lectura y crítica ya sea de documentos y materiales bibliográficos” (Ávila, 2012, p. 49).

La presente investigación tomó como referencia documental la información proveniente de libros, artículos científicos, documentos virtuales (tesis e investigaciones asociadas a las variables de estudio), con la finalidad de fundamentar conceptualmente los enfoques, criterios y teorías que estructuraron este desarrollo.

3.2.2. Investigación de campo

La investigación de campo para Arias (2012) reside en la recolección de datos de forma directa de los individuos de la investigación, o en su caso, de la realidad donde se suscitan los hechos, sin manipular o intervenir alguna variable, es decir, se obtiene la información sin manipular los contextos existentes.

La información pertinente para la presente investigación provendrá de los gerentes y contadores de las cooperativas de transporte pesado de la provincia Tungurahua, quienes proporcionarán la información para la determinación de los costos del servicio en la rentabilidad del sector.

3.3. Nivel o tipo de investigación

3.3.1. Investigación Exploratorio

Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), determinan la realización de un estudio con alcance exploratorio cuando:

El objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas (p.106).

Esta investigación tomará como punto de partida los elementos y relaciones que interactúan entre los diferentes componentes de las Cooperativas de Transportes Pesados de Tungurahua, buscando recolectar la mayor cantidad de eventos que se suscitan, como previo requerimiento para la fijación de puntos claves contables.

3.3.2. Investigación Explicativo

Para Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), las investigaciones de alcance explicativo trascienden la descripción de fenómenos, variables o conceptos, donde se responde por la causa de los fenómenos o eventos suscitados. Como su propia denominación lo indica, el interés del alcance explicativo radica en explicar porque se desarrolla el fenómeno de estudio, así como sus condiciones y relación con otras variables.

La presente investigación, explicara de forma fehaciente y determinante las características tanto iniciales como finales de la información contable recabada y disponible, con la finalidad de apoyar los fundamentos expuestos del presente desarrollo.

3.4. Población y muestra

Para Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), una población de estudio es “el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones” (p.198), ubicadas de manera específica por sus propias características de contenido, accesibilidad, así como de lugar y tiempo.

Bajo la premisa expuesta, la población de estudio se encuentra estructurado por 15 cooperativas de transporte pesado de la provincia Tungurahua; sin embargo, para el presente caso únicamente se tomó como muestra de estudio a la empresa de transportes Los Andes, pues al ser la más representativa del sector y sobre todo por ser la única empresa que pertenece al nivel 2, según la clasificación de la Superintendencia de Compañías, Seguros y Valores de acuerdo a los niveles de activo registrados es la que se adapta a las necesidades de investigación.

3.5. Operacionalización de variables

Tabla 7. Operacionalización de variable independiente

CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS / INSTRUMENTOS	
Los costos operativos del transporte son aquellos que se generan por prestar el servicio. Los costos en el transporte público serán calculados según la metodología para la fijación de tarifas de transporte terrestre	Costos fijos	Cifras de sueldos y salarios	Mano de obra, peaje	Ficha de recolección de información de costos	
		Pagos anuales de seguros	Depreciación, seguros, impuestos vehiculares		
		Número de cuotas mensuales	Gastos administrativos		
	Costos variables	Rendimiento y kilómetros recorridos	Combustible		
			Neumáticos		
		Número, costos e intervalos de cambios	Mantenimiento preventivo		
			Mantenimiento correctivo		

Elaborado por: Sánchez, C. (2019).

Tabla 8. Operacionalización de variable dependiente

CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS / INSTRUMENTOS
<p>La redistribución de los ingresos es una función que consiste en realizar ajustes a la distribución de la renta (Grimson, 2014; Paladines, 2018).</p>	<p>Ingresos Operacionales</p>	<p>Índice de Ingresos Operacionales</p>	<p># socios % de distribución</p>	<p>Análisis comparativo de distribución de ingresos por socios</p>
	<p>Ingresos No operacionales</p>	<p>Índice de Ingresos no Operacionales</p>	<p>Capacidad tonelada vehículo</p>	
	<p>Métodos de distribución</p>	<p>Fórmula distribución</p>	<p># de vehículos # de viajes</p>	

Elaborado por: Sánchez, C. (2019).

3.6. Recolección de información

3.6.1. Plan de recolección de información

El plan de recolección de información de la presente investigación contempla estrategias asociadas al enfoque metodológico seleccionado, tomando en cuenta los siguientes parámetros.

En primera instancia, para recolectar la información de la variable independiente (costos operativos de transporte) fue necesario estructurar una ficha de recolección de información con la finalidad de facilitar el apilamiento de la información financiera perteneciente a los costos de la institución (fijos y variables). Una vez recabada la información, el siguiente paso fue procesar los datos de los años 2017 y 2018 a fin de determinar los costos operativos de la institución. Finalmente, se presentó dicha información de forma ordenada a través de tablas y figuras.

Por otro lado, para recolectar la información de la variable dependiente (redistribución de ingresos) fue necesario realizar un análisis comparativo de la distribución de ingresos por socio pues a partir de ello se obtuvo un escenario real en cuanto al manejo de esta variable dentro de la institución. Asimismo, para realizar el cálculo respectivo de la distribución de ingresos fue necesario tomar en consideración los siguientes criterios: 1) Capacidad -Toneladas del vehículo y 2) Cantidad de viajes realizados.

Técnicas e instrumentos

3.6.1.1. Técnica de datos secundarios

La técnica de recolección de datos secundarios, permite la revisión de documentos, registros públicos y privados, así como de archivos físicos y electrónicos recopilados en primera instancia por otros individuos (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018).

3.7. Procesamiento y análisis de la información

- Análisis exhaustivo de la información recopilada, buscando la relación con los objetivos planteados.
- Revisión minuciosa de la información obtenida, depurándola para evitar información contradictoria, repetitiva o no pertinente.

- Recolección de la información más relevante con la finalidad de resolver la problemática planteada.
- Repetición en la recolección de información si el caso lo amerita, para corregir posibles fallas de origen.
- Interpretación de resultados mediante el apoyo de la prueba estadística WILCOXON para verificar la hipótesis planteada.

$$W^+ = \sum_{Z_i > 0} R_i, \quad (5)$$

Es decir, la suma de los rangos R_i correspondientes a los valores positivos de Z_i

Tabla 9. Recolección de información

1. ¿Para qué?	Para lograr los objetivos planteados
2. ¿A qué personas o sujetos?	Cooperativas de transporte de carga de Tungurahua
3. ¿Sobre qué aspectos?	Costos operativos de transporte y Redistribución de ingresos
4. ¿Quién?	Investigadora: Carla Sánchez
5. ¿Cuándo?	Período 2019
6. ¿Lugar de recolección de la información?	Cantón Ambato
7. ¿Cuántas veces?	Las ocasiones que se consideren necesarias
8. ¿Qué técnicas de recolección?	Técnica de datos secundarios
9. ¿Con que?	Ficha de recolección de información (costos operativos de transporte) Análisis comparativo de distribución (redistribución de ingresos)
10. ¿En qué situación?	En situaciones convencionales de trabajo

Elaborado por: Sánchez, C. (2019).

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Análisis e interpretación

Análisis de la estructura de costos

En la presente investigación se combinan ciertos costos (ver figura 9), donde los costos directos representan las erogaciones dependientes que repercuten de manera directa con cada trayecto que cumple el vehículo. Los mismos son proporcionales a la ruta, tiempo y distancia, que se encuentran ligados entre sí dependiendo del tipo de vehículo el cual va cumplir el servicio. Estos costos pueden ser variables o fijos dependiente si nuestra variable implica tiempo o distancia. En relación a los costos indirectos son los que no se le puede realizar un conjunto de erogaciones directamente del trayecto, para este caso se le asigna un criterio para costear proporcional al tiempo, distancia o ruta en el cual es utilizado determinado tipo de vehículo para cumplir el servicio. Los mismos están divididos en fijos y variables. Para los fijos, la investigadora le asigna a su criterio, el tiempo que es necesario para cumplir la actividad y, con respecto a los variables, dependerá de la distancia y ruta recorrida para el vehículo elegido.

Finalmente, los gastos administrativos son gastos que no están directamente relacionados con el proceso de transporte pero que son necesarios para la realización de la operación. Al igual que los costos directos, estarán jerarquizados de mayor a menor valor y, el tiempo, será el criterio a asignar como elemento de costo para cumplir con el servicio específico (Ver tabla 10).

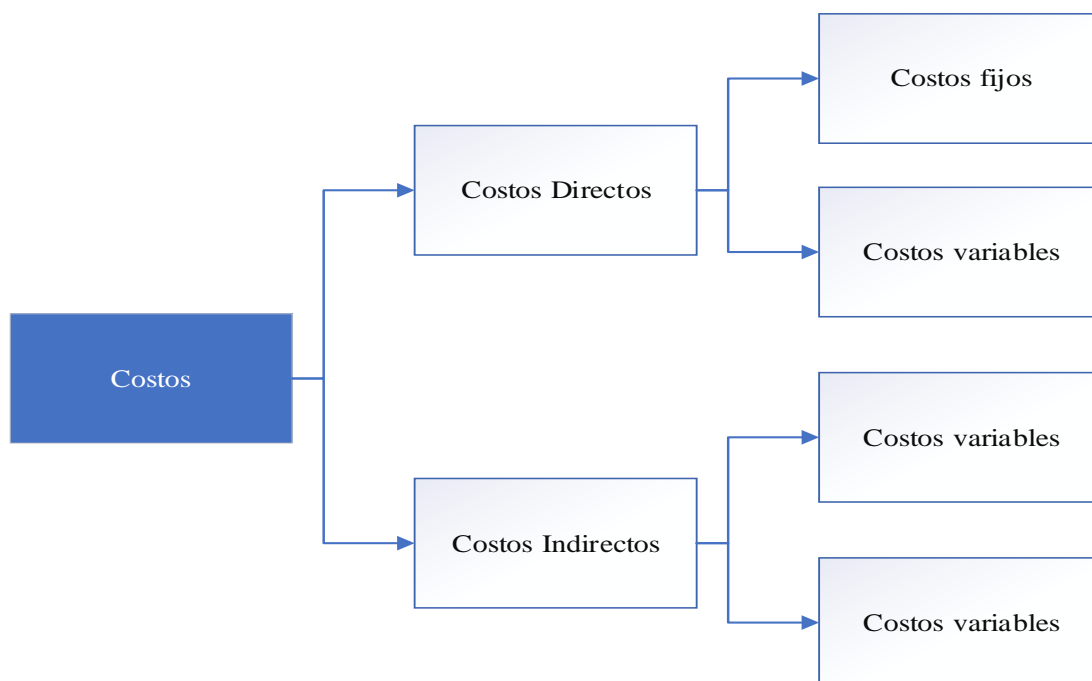


Figura 9. Costos que intervienen
Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Tabla 10. Clasificación de costos

Estructura	Tipo de Costo	Concepto
Costos Directos	Fijo	Chofer
Costos Directos	Fijo	Ayudante
Costos Directos	Fijo	Peajes
Costos Indirectos	Fijo	Depreciación
Costos Indirectos	Fijo	Seguro
Costos Indirectos	Fijo	Impuestos-Matrículas
Costos Indirectos	Fijo	Telecomunicaciones
Costos Indirectos	Fijo	Uniformes
Administrativos	Fijo	Gastos Administrativos
Costos Directos	Variable	Gasolina y otros Aditivos
Costos Directos	Variable	Misceláneos
Costos Directos	Fijo	Viáticos
Costos Indirectos	Variable	Mantenimiento
Costos Indirectos	Variable	Repuestos
Costos Indirectos	Variable	Insumos

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Estructura de los costos directos fijos

Salario del chofer y ayudante: Para obtener un costeo acorde a las realidades, en este caso del servicio, es importante tomar en consideración, todos los factores internos y

externos que se encuentran involucrados en la prestación del servicio, así como de todos los costos que de alguna manera se incurren y afectan de manera directa o indirecta la actividad del transporte. Uno de ellos y que tienen mayor relevancia, es el salario del chofer y del ayudante, el cual está constituido por el sueldo base percibido, las prestaciones sociales que la Ley le otorga y cualquier otro concepto que lo conforma.

Entre los conceptos a considerar en la presente investigación se pueden destacar: el salario, las horas extras, los beneficios del Instituto Ecuatoriano de los Seguros Sociales (IESS), así como del Instituto Ecuatoriano de Crédito Educativo y Becas (IECE), El Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional (SECAP), La dotación de implementos básicos (uniformes, botas, cascos, entre otros), vacaciones, los décimos terceros y cuartos), el fondo de reserva, el desahucio y el bono de alimentación. Todos ellos son considerados necesarios para cubrir lo que se puede denominar como la responsabilidad social empresarial hacia el personal, en este caso, los choferes responsables de manejar los vehículos.

La estructura se ve plasmada en la tabla 11, cabe destacar que las cifras son hipotéticas:

Tabla 11. Estructura de costos fijos al personal

Ítem	Trabajador	Cargo	Fecha de ingreso	USD		
				Salario Mensual	Salario Diario	Horas Extras
1	Ejemplo 1	Chofer	2/1/2015	585,15	19,51	0,00
2	Ejemplo 2	Ayudante	2/1/2016	394,00	13,13	0,00

MENSUAL – USD										USD
IESS Patronal (11,15%)	IECE (0,50%)	SECAP (0,50%)	Dotación Mensual	Variaciones	Décimo Tercero	Décimo Cuarto	Fondo de Reserva	Desahucio	Bono de alimentación	Total Mensual
65,24	2,93	2,93	25,00	24,38	48,76	48,76	48,74	48,76	90,00	990,66
43,93	1,97	1,97	25,00	16,42	32,83	32,83	32,82	24,63	90,00	696,40

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Lo que representa esta determinación, es lo que cuesta mensualmente la partida de salario, con referencia a un chofer y un ayudante. La importancia de conocer a fondo

este costo, es que permite evidenciarlo en la estructura detallada del costeo de servicio, con la finalidad de reconocer cuanto es la erogación de este rubro de costo fijo directo y de esta manera incluirlo dentro de la matriz final.

Peajes: es el pago que se realiza como derecho para circular por un camino. En muchos casos, no se le considera como un impuesto, más bien como una tasa de mantenimiento para cubrir necesidades básicas referentes a los distintos problemas viales existentes en el país. Las tarifas varían depende de la distancia y la provincia por donde transita el vehículo y al número de viajes del mismo (Ver tabla 12). Panamericana Vial, S.A. (Panavial), es la institución encargada del desarrollo de concesiones viales en Ecuador y responsable de la primera concesión de carreteras en el país. Se encarga de la rehabilitación, mantenimiento y prestación de servicios viales de la carretera Panamericana, en el tramo comprendido entre Rumichaca (límite internacional entre Ecuador y Colombia) y Riobamba, para garantizar el tránsito ininterrumpido, fluido y seguro de sus usuarios. Los datos expuestos a continuación fueron tomados de los registros de Panavial.

Tabla 12. Tarifas autorizadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas expresadas en moneda de dólar

Automóviles, todoterreno o camionetas	\$ 1,00
Buses y camiones de 2 ejes	\$ 2,00
Buses y camiones de 3 ejes	\$ 3,00
Camiones de 4 ejes	\$ 4,00
Camiones de 5 ejes	\$ 5,00
Camiones de 6 ejes o más	\$ 6,00
Motos	\$ 0,20
Eje remolque en livianos	\$ 0,50
Tarifado Estación de Peaje Oyacoto	
Automóviles, todoterreno o camionetas	\$ 0,60
Buses y camiones de 2 ejes	\$ 1,20
Buses y camiones de 3 ejes	\$ 1,80
Camiones de 4 ejes	\$ 2,40
Camiones de 5 ejes	\$ 3,00
Camiones de 6 ejes o más	\$ 3,60
Motos	\$ 0,20
Eje remolque en livianos	\$ 0,30

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Estructura de los costos indirectos fijos

Depreciación: Tomando en consideración las Normas Internacionales de Información Financiera NIIF para Pymes (2015), una entidad distribuirá el importe depreciable de un activo de forma sistemática a lo largo de su vida útil. Entre los factores que intervienen para considerar en el cálculo de la depreciación se encuentran: el desgaste significativo, los avances tecnológicos y los cambios en los precios de mercado. La depreciación de un activo, comenzará cuando esté disponible para su uso, esto es, cuando se encuentre en la ubicación y en las condiciones necesarias para operar de la forma prevista por la gerencia.

La vida útil, en este caso de los furgones, es un valor importante y relevante dentro de la estructura del cálculo para determinar el gasto por depreciación. Para determinar la vida útil de un activo, una entidad deberá considerar todos los factores siguientes: (a) la utilización del activo, (b) el desgaste físico esperado, (c) la obsolescencia técnica o comercial procedente de los cambios o mejoras en la producción y (d) los límites legales o restricciones similares sobre el uso del activo.

El método de depreciación debe reflejar el patrón con arreglo al cual espera consumir los beneficios económicos futuros del activo. Los métodos posibles de depreciación incluyen el método lineal, el método de depreciación decreciente y los métodos basados en el uso, como por ejemplo el método de las unidades de producción. Para la investigación y cálculo de la depreciación en la estructura de costo de la empresa de transporte, se aplicará el método de depreciación lineal (ver ecuación 6), determinando el número de años a depreciar mediante análisis de históricos de la vida útil de los vehículos envueltos en el cálculo.

$$Depreciación = \frac{\text{Costo de adquisición}}{\text{Vida Útil}} \quad (6)$$

Seguro: Los seguros de los vehículos, se convierten en un costo a tener en cuenta debido que son la garantía sobre posibles incidentes a los cuales el activo de la empresa se encuentra expuesto. Hay que tomar en consideración, este tipo de vehículos de transporte de carga, cumplen jornadas demasiado extensas para poder llevar a cabalidad su labor. Es importante que los vehículos se encuentren asegurados, ya que

transitan por todo el territorio nacional y, debe tener cobertura contra incidentes ante terceras personas en caso de un accidente de tránsito.

Las coberturas de esta póliza son: (a) indemnizaciones por caso de muerte o lesiones a terceros y cobertura a daños materiales a bienes pertenecientes a terceros; (b) gastos de defensa para el asegurado y en muchos casos (c) cubren la mercancía en cuanto a pérdidas o daños físicas que puedan suceder sobre los bienes durante el transporte.

El cálculo para determinar la porción determinada por viajes y adicionarlo al costo real de los fletes se detalla a continuación (ver ecuación 7):

$$Seguros = \frac{\text{Costo Anual de la Póliza}}{\text{Número de viajes mensuales}} \quad (7)$$

Impuestos: se considera el gasto de Impuestos a la Renta el cuál es de carácter obligatorio. También intervienen dentro del cálculo del costo, los Impuesto de circulación o matrícula que son necesarios para la circulación legal de los furgones a nivel nacional.

Telecomunicaciones: La necesidad de mantener la comunicación durante los viajes es importante, al mismo tiempo permite hacerle seguimiento y control ante cualquier eventualidad. Por estos motivos, las telecomunicaciones formarán parte de la estructura de costo, tomando como base los gastos mensuales que arrojan los mismos, así como la cantidad de tecnología que en este sentido se implementan.

Estructura de los costos directos e indirectos variables

Mantenimiento en general: La constante y oportuna revisión de los vehículos, son necesarias para mantener la operatividad de los mismos. Además, el simple hecho de mantenerse en carreteras del territorio nacional y, debe ser oportuno y eficiente en las entregas hace que el vehículo se mantenga en buen funcionamiento. Todos estos costos deben considerarse dentro de la estructura tomando en consideración frecuencias (kilometrajes, meses, desgaste), que nos permitan tener una fórmula que se le pueda asociar a cada uno de los viajes, tomando en consideración factores como tiempo, ruta y distancia.

Entre los mantenimientos que podemos destacar se encuentran:

Llantas (cauchos): Su costo va influenciado directamente con la distancia de recorrido, peso de la mercancía, estado de la carretera y por supuesto al tiempo de uso probable de la llanta. Su cálculo se puede emplear utilizando costos, frecuencias y viajes realizados al mes. Es bueno destacar, que las llantas son uno los costos más complicados de estimar, por la cantidad de variables que se puedan presentar durante la elaboración de un viaje. Su vida útil dependerá hasta de cómo se conduce y la adecuada instalación del mismo.

Lubricantes, filtros, engrase y gasolina: Son aditivos imprescindibles para el funcionamiento de los vehículos. Dentro de la prevención de mantenimiento, este resulta uno de los más importantes, ya que permite el buen desenvolvimiento del motor, frenos y sistema eléctrico del furgón. Para realizar el cálculo de costo, hay que tomar en consideración las frecuencias de cambios que van en conjunto, al igual que las llantas, al kilometraje, distancias, peso y forma de conducción. Sin descuidar los costos de los aditivos y gasolina que permiten tener conocimiento de la parte a adicionar al costo por viaje realizado.

A continuación, se muestra en la tabla 13 y 14, la composición de como disgregar estos costos hacia la estructura.

Tabla 13. Cálculo Costos Directos Variables

Ítems	Frecuencia	Veces a año	USD			%
			Valor Unitario	Total	Costo Mensual	
Lubricación	16.000 km	24	75,00	1.800,00	150,00	5%
Filtro de aire	30.000 km	4	85,00	340,00	28,33	1%
Filtro de gasolina	16.000 km	4	65,00	260,00	21,67	1%
Filtro de aceite	16.000 km	4	80,00	320,00	26,67	1%
Engrase	8.000 km	2	220,00	440,00	36,67	1%
Gasolina	60 km	10.500 gl	2,50	26.250,00	2.187,50	79%
Llantas (cauchos)	1 año	6	650,00	3.900,00	325,00	12%

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Tabla 14. Cálculo Costos indirectos Variables

Ítems	Frecuencia	Cantidad	USD			%
			Valor Unitario	Total	Costo Mensual	
Baterías	12	2	315,00	630,00	52,50	4%
Mantenimiento eléctrico	6	6	250,00	1.500,00	125,00	10%
Mantenimiento mecánico	6	6	150,00	900,00	75,00	6%
Latonería y Pintura	1	1	550,00	550,00	45,83	4%
Seguros	12	1	350,00	350,00	29,17	2%
Trámites legales	12	1	2.350,00	2.350,00	195,83	16%
Peaje	12	2800	3,00	8.400,00	700,00	56%
Telecomunicación	12	1	300,00	300,00	25,00	2%

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Gastos administrativos asociados al costo transporte

Los gastos administrativos que se deben asociar al cálculo interno del costo del producto, son aquellos recursos (gastos) necesarios para la ejecución de las operaciones y del manejo operativo dentro de una empresa. Son gastos o costos que son necesarios para la realización de trámites y movimientos internos, en este caso, para llegar a buen término el servicio de transporte.

Dichos costos son manejados de manera detallada por los gerentes y administradores que tienen la responsabilidad de la estructura de costo o de dar información importante para su elaboración. Generalmente los constituyen sueldos de gerentes, secretarios, administradores, contadores y demás personal, que no intervienen de forma directa en el proceso del servicio de transporte. Incluye todo personal que se relaciona con los procedimientos internos de la empresa, tales como la distribución, la contratación, el comedor, entre otros.

Por todo esto, las empresas pueden manejar una serie de gastos administrativos, pero que no los puede adicionar al 100% al servicio, por lo tanto, es necesario calcular una distribución porcentual, que vaya acorde al compromiso de que el servicio, en este caso, de transporte tengo buen término.

El cálculo que en la actualidad se viene manejando se basa en el modelo de Caja Común, es decir, todos los ingresos generados se distribuyen proporcionalmente entre todos los asociados una vez descontados el valor de \$300.00 por viaje por gastos administrativos que empíricamente se lo determinó de acuerdo a la tabla 15.

Tabla 15. Distribución actual del costo

UNIDAD	2017			2018		
	V. ANUAL	# V	300,00	V. ANUAL	# V	300,00
C-1	82.674,61	64	19.200,00	77.877,40	67	20.100,00
C-8	82.245,51	69	20.700,00	77.472,71	66	19.800,00
C-16	83.640,35	65	19.500,00	80.307,67	65	19.500,00
C-17	84.772,68	69	20.700,00	77.808,63	67	20.100,00
C-7	89.121,38	72	21.600,00	78.142,69	65	19.500,00
C-18	87.241,63	67	20.100,00	82.237,25	64	19.200,00
C-20	83.985,75	66	19.800,00	80.085,23	67	20.100,00
C-31	79.931,23	67	20.100,00	77.869,20	67	20.100,00
C-40	83.283,08	67	20.100,00	73.471,27	65	19.500,00
C-49	81.873,23	65	19.500,00	79.207,86	68	20.400,00
C-50	77.393,72	65	19.500,00	75.811,78	62	18.600,00
C-60	85.737,79	66	19.800,00	79.772,75	67	20.100,00
C-61	85.784,43	67	20.100,00	77.815,43	64	19.200,00
TOTAL	1.087.685,39	869	260.700,00	1.017.879,87	854	256.200,00
TOTAL DISTRIBUIDO			826.985,39			761.679,87

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

La razón de estudio se basa en el costo del servicio de transporte, por lo que para las empresas asociadas es importante el valor atribuido a los gastos administrativos que se descuenta de la producción general de las unidades, ya que es el importe que influye directamente en sus futuros ingresos de sus asociados.

Empresa: Cooperativa de Transporte Pesado Los Andes

A continuación, en la tabla 16, se muestra la estructura de costo, tomando como ejemplo los datos suministrados por la empresa de transporte Cooperativa de Transporte Pesado Los Andes, ubicado en la Provincia Tungurahua en el catón Ambato, Ecuador. Para esta nueva estructura se tomaron en cuenta las variables que inciden en los costos y gastos que la empresa afronta para cumplir con el servicio de transporte.

Tabla 16. Nueva Estructura de Costos Empresa de Transporte 2018
*854

	Montos anuales	Montos mensuales	Montos por viaje
Tipos de Costos	1 vehículo		
Costos Directos Fijos			
Personal Operativo	112.984,12	9.415,34	130,02
Personal Administrativo	117.954,96	9.829,58	135,74
Costos Indirectos Fijos			
Depreciaciones generales	13.521,79	1.126,82	15,83
Materiales y suministros	6.757,58	563,13	7,91
Impuestos	9.898,22	824,85	11,59
Telecomunicaciones	10.626,31	885,53	12,44
Servicios Bancarios	1.094,25	91,19	1,28
Mantenimientos administrativos	5.198,23	433,19	6,09
Totales	279.255,80	23.271,32	327,00

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Los datos que se utilizaron para demostrar la efectividad de la estructura, vinieron de las cifras y partidas expresadas en los estados financieros de la Cooperativa de Transporte. Se calculó con base a los gastos que refleja un vehículo. El número 854* mostrado en la parte superior de la tabla, significa la cantidad de viajes efectuados en el año.

Cabe destacar, que la estructura de costo presentada se basa dentro de la premisa de viajes desde Ambato hasta Guayaquil y viceversa. Así como las premisas administrativas que se involucran en el servicio. La variabilidad del costo, se puede presentar por el tipo de carga o peso que se puede presentar en cada servicio. Eso se puede ajustar dentro de las frecuencias de los costos directos e indirectos, así como, en los viáticos y la seguridad del personal involucrado.

Distribución de los ingresos

Una vez establecidos los costos operativos de manera sistemática dentro del proceso del negocio, los mismos deben influir de manera directa en la distribución o redistribución de los ingresos (Chiliquinga y Vallejos, 2017). Los costos representan la medición perfecta para establecer ciertos parámetros financieros (contables, operativos, logísticos, administrativos, entre otros), que de alguna manera permiten conocer la situación real en cuanto a las ganancias brutas de un negocio. Por lo tanto,

la incidencia que tiene desde el punto de vista del diseño o rediseño de esos costos, si van a repercutir o van a tener incidencia positiva o negativa dentro de las organizaciones.

Un punto muy importante que resulta de todo esto, es aquella propuesta por Amat y Soldevila, (2008) en cuanto a la forma correcta que se deberían distribuir los costos dentro del proceso de cálculo, para obtener una correcta toma de decisiones, en cuanto a los precios de ventas; que a la larga inciden de manera directa al consumidor final. Por supuesto, que la distribución de estos costos va a depender del tipo de negocio al cual se realizó dicho cálculo.

Para el caso de la presente investigación, la misma que se enfoca en una Cooperativa de Transporte Comercial, la distribución de los costos queda supeditada a los diferentes movimientos internos que genera la misma. Según Martínez (2019), se deben tomar en consideración los departamentos, los costos externos, las distancias, los pesos, el personal adscrito, los outsourcing, los impuestos, las propiedades plantas y equipos, entre otros. Cada uno necesita ser valorado y otorgarle un porcentaje (prorrateo) de acuerdo a la participación dentro del mismo cálculo, sobre todo en los costos conocidos como los indirectos. Estos costos de distribución se los conocen como gastos de comercialización y de financiamiento.

Como se había planteado en el análisis de la estructura de costo, para el cálculo correspondiente se involucran los costos directos e indirectos. La distribución o prorrateo de los costos, va a calcularse en función al uso o consumo de los gastos involucrados en el proceso, sobre todo los costos directos e indirectos variables. Esto no quiere decir que los otros costos no se van a costear. Lo que sucede es que esos costos están debidamente identificados; por lo tanto, se conoce abiertamente su funcionabilidad dentro del proceso, ejemplo: sueldos, depreciaciones, viáticos, gasolina, seguros, impuestos, entre otros.

Tomando en consideración las Normas Internacionales de Información Financiera para las PyMES [NIIF para las PyMES] (2015), que hacen referencia a los intercambios de bienes y servicios; es importante acotar que una empresa debe reconocer sus ingresos de actividades ordinarias, desde el momento que se presta el servicio, tomando en cuenta una transacción de tipo comercial. Siempre y cuando el importe según el valor

razonable (sistema de costeo actualizado) no se pueda medir con fiabilidad. En este caso, el costo del servicio se ajustará por el importe de cualquier efectivo o equivalentes al efectivo transferido, según el acuerdo entre las partes involucradas.

Al mismo tiempo, la NIIF para las PyMES expresa en el apartado para el reconocimiento de los ingresos para las prestaciones de servicios, que se debe tener una referencia clara, precisa y sistemática, conocida como porcentaje de terminación, de todos los importes o costos involucrados durante la determinación del valor real del servicio. Tomando en consideración una serie de procesos y gastos internos y externos que de alguna manera pueden determinar su valor monetario. La fiabilidad del proceso, debe pasar por una serie de transacciones en las que se pueden enumerar: (a) el importe de los ingresos y costos puedan medirse con fiabilidad; (b) se pueda probar que los beneficios recibidos se alineen a los procesos contables normales del negocio; y (c) los costos incurridos en la transacción, y los costos para completarla, puedan medirse con fiabilidad.

Como se observa, la importancia de medir, evaluar, completar, soportar y calcular los costos como base a los ingresos futuros, resulta de suma importancia para el proceso de reconocimiento de las ganancias o pérdidas del negocio. Es importante tomar en consideración todas las premisas necesarias dentro del proceso de cálculo, para poder dar fiabilidad al proceso de costeo y, por ende, poder demostrar la o las incidencias que el mismo tiene sobre el ingreso.

Con la finalidad de contribuir con una mejor distribución de los ingresos generados es recomendable tomar en consideración los siguientes criterios:

- Capacidad - Toneladas del vehículo.
- Cantidad de viajes realizados.

En este sentido, en la tabla 17, se puede observar una distribución con base a los siguientes criterios establecidos:

$$CT = Nv * Cv$$

Donde:

CT = Costos totales
Nv = # de viajes
Cv = Costo de viaje

Ejemplo:

$$CT_{(UC1)2017} = 64 * 315,57$$

$$CT_{(UC1)2017} = 20.196,00$$

Cálculo del valor a recibir

$$VR_{(UC1)2017} = Pa - CT$$

Donde:

VR = Valor a recibir
Pa = Producción anual
CT = Costo Total

$$VR_{(UC1)2017} = 82.274,61 - 20.196,00$$

$$VR_{(UC1)2017} = 62.478,13$$

Nota: el valor de la producción anual se encuentra supeditado a la facturación total de cada unidad de transporte en el 2017. Para el ejemplo expuesto se tomó el valor de la facturación de la unidad C-1 que es \$ 82.674,61

Producción anual = Monto facturado

$$CT = Nv * Cv$$

Donde:

CT = Costos totales
Nv = # de viajes
Cv = Costo de viaje

Ejemplo:

$$CT_{(UC1)2018} = 67 * 327,00$$

$$CT_{(UC1)2018} = 21.909,00$$

Cálculo del valor a recibir

$$VR_{(UC1)2018} = Pa - CT$$

Donde:

VR = Valor a recibir
Pa = Producción anual
CT = Costo Total

$$VR_{(UC1)2018} = 77.877,40 - 21.909,00$$

$$VR_{(UC1)2018} = 55.968,40$$

Nota: el valor de la producción anual se encuentra supeditado a la facturación total de cada unidad de transporte en el 2018. Para el ejemplo expuesto se tomó el valor de la facturación de la unidad C-1 que es \$ 77.877,40

Producción anual = Monto facturado

El cálculo realizado es la base para los valores expuestos tanto para el año 2017 como para el año 2018 en la tabla 17.

Tabla 17. Cuadro comparativo de distribución de ingresos año 2017-2018

UNID.	FORMA TRADICIONAL				NUEVO FORMATO						DIF 2017	DIF 2018
	2017		2018		2017			2018				
	# VIAJ.	VALOR RECIBIDO	# VIAJ.	VALOR RECIBIDO	COSTO VIAJE	315,57	VALOR A RECIBIR	COSTO VIAJE	327,00	VALOR A RECIBIR		
				PROD. ANUAL	COSTO TOTAL	VALOR A RECIBIR	PROD. ANUAL	COSTO TOTAL	VALOR A RECIBIR			
C-1	64	60.905,71	67	59.757,09	82.674,61	20.196,00	62.478,13	77.877,40	21.909,00	55.968,40	(1.572,42)	3.788,69
C-8	69	65.663,97	66	58.865,19	82.245,51	21774,33	60.471,18	77.472,71	21.582,00	55.890,71	5.192,79	2.974,48
C-16	65	61.857,37	65	57.973,29	83.640,35	20512,05	63.128,30	80.307,67	21.255,00	59.052,67	(1.270,93)	(1.079,38)
C-17	69	65.663,97	67	59.757,09	84.772,68	21774,33	62.998,35	77.808,63	21.909,00	55.899,63	2.665,62	3.857,46
C-7	72	68.518,93	65	57.973,29	89.121,38	22721,04	66.400,34	78.142,69	21.255,00	56.887,69	2.118,59	1.085,60
C-18	67	63.760,67	64	57.081,40	87.241,63	21143,19	66.098,44	82.237,25	20.928,00	61.309,25	(2.337,77)	(4.227,85)
C-20	66	62.809,02	67	59.757,09	83.985,75	20827,62	63.158,13	80.085,23	21.909,00	58.176,23	(349,11)	1.580,86
C-31	67	63.760,67	67	59.757,09	79.931,23	21143,19	58.788,04	77.869,20	21.909,00	55.960,20	4.972,63	3.796,89
C-40	67	63.760,67	65	57.973,29	83.283,08	21143,19	62.139,89	73.471,27	21.255,00	52.216,27	1.620,78	5.757,02
C-49	65	61.857,37	68	60.648,98	81.873,23	20512,05	61.361,18	79.207,86	22.236,00	56.971,86	496,19	3.677,12
C-50	65	61.857,37	62	55.297,60	77.393,72	20512,05	56.881,67	75.811,78	20.274,00	55.537,78	4.975,70	(240,18)
C-60	66	62.809,02	67	59.757,09	85.737,79	20827,62	64.910,17	79.772,75	21.909,00	57.863,75	(2.101,15)	1.893,34
C-61	67	63.760,67	64	57.081,40	85.784,43	21143,19	64.641,24	77.815,43	20.928,00	56.887,43	(880,57)	193,97
		826.985,41		761.679,89			813.455,06			738.621,87		

Fuente: Estados financieros

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Tabla 18. Diferencia porcentual de la distribución de ingresos

Periodo	Distribución de ingresos	Cantidad	Porcentaje
2017	Forma Tradicional	826.985,41	-2%
	Nueva Forma	813.455,06	
2018	Forma Tradicional	761.679,89	-3%
	Nueva Forma	738.621,87	

Fuente: Tabla 17. Distribución de ingresos

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

De forma general, se puede apreciar que tanto para el año 2017 y 2018 se registra una diferencia porcentual entre la distribución de ingresos de forma tradicional y la nueva estructura en cada uno de los años analizados. Cabe destacar que esta estructura corresponde a la empresa de estudio (Cooperativa de Transportes Pesados Los Andes).

4.2. Verificación de hipótesis

Para comprobar la hipótesis planteada, se formularon los siguientes pasos:

Planteamiento de la hipótesis

Se plantearon la hipótesis general, nula y alternativa.

H: El instituir costos operativos de transporte incide significativamente en la redistribución de ingresos en las Cooperativas de Transporte Pesado de la Provincia de Tungurahua.

H₀: El instituir costos operativos de transporte **NO** incide significativamente en la redistribución de ingresos en las Cooperativas de Transporte Pesado de la Provincia de Tungurahua.

H₁: El instituir costos operativos de transporte **SI** incide significativamente en la redistribución de ingresos en las Cooperativas de Transporte Pesado de la Provincia de Tungurahua.

Aplicación del estadístico

De acuerdo a la tabla 19, una vez efectuada la redistribución de los ingresos, se puede evidenciar una disminución en la distribución de ingresos para cada socio.

Tabla 19. Distribución de ingresos 2017 – 2018

Unidad	2017	2018
C-1	62.478,13	55.968,40
C-8	60.471,18	55.890,71
C-16	63.128,30	59.052,67
C-17	62.998,35	55.899,63
C-7	66.400,34	56.887,69
C-18	66.098,44	61.309,25
C-20	63.158,13	58.176,23
C-31	58.788,04	55.960,20
C-40	62.139,89	52.216,27
C-49	61.361,18	56.971,86
C-50	56.881,67	55.537,78
C-60	64.910,17	57.863,75
C-61	64.641,24	56.887,43

Fuente: Tabla 17. Distribución de ingresos 2017-2018
Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Para la aplicación de una prueba estadística que corrobore la hipótesis de investigación, como primer paso, se debe comprobar la normalidad de los datos obtenidos. La prueba seleccionada para tal motivo, es la prueba de normalidad Shapiro – Wilk, misma que se describe en la tabla 20.

Tabla 20. Prueba de normalidad – Shapiro Wilk

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
2017	,853	16	,015
2018	,853	16	,015

Fuente: Datos procesados SPSS
Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

La prueba de normalidad Shapiro – Wilk efectuada, es considerada una prueba estadística para muestras inferiores a 30 casos analizados. El valor de significancia obtenido (0,015), al no cumplir con la regla de decisión de esta prueba estadística (nivel de significancia $> 0,05$), indica de forma contundente que no se pueden analizar los datos bajo ninguna prueba paramétrica.

Al no obtener normalidad en los datos procesados, y al no poder aplicar alguna prueba paramétrica, se toma como opción alternativa la aplicación de una prueba no paramétrica. La prueba seleccionada para el respectivo análisis estadístico y comprobación de la hipótesis, es la prueba no paramétrica WILCOXON.

El cálculo de la Prueba de los Rangos con signo de Wilcoxon, requiere el empleo de un programa estadístico. Para el presente caso, el programa elegido es SSPS 21.0. Es importante recalcar que, para calcular la prueba de WILCOXON, se requieren dos muestras cuantitativas pareadas, es decir, dos muestras provenientes de la misma variable que en principio, evidencien una mejora, o en su caso contrario, una desmejora posterior a la influencia de la otra variable de estudio (Ver Tabla 18). La prueba de Wilcoxon, trabaja con las medianas de los valores procesados (característica de las pruebas no paramétricas), a diferencia de las pruebas paramétricas que trabajan con las medias de dichos valores para la obtención de resultados.

A continuación, en la tabla 21, se presentan los resultados de la aplicación.

Tabla 21. Prueba no paramétrica – Wilcoxon

	Distribución de ingresos 2018 – 2017
Z	-3,517 ^a
Sig. asintót. (bilateral)	,000

Fuente: Datos procesados SPSS

Elaborado por: Sánchez, C. (2019)

Posterior al cálculo estadístico WILCOXON realizado a través del programa SSPS, y al obtener un valor de significancia de 0,000, dicho valor al ser inferior al valor de la regla de decisión propuesta por la prueba efectuada ($p < 0,05$), permite rechazar la hipótesis nula y, por consiguiente, aceptar la hipótesis alterna; determinando que:

*El instituir costos operativos de transporte **SI** incide significativamente en la redistribución de ingresos en las Cooperativas de Transporte Pesado de la Provincia de Tungurahua.*

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

- La afectación de los costos operativos de transporte sobre la redistribución de los ingresos puede catalogarse como incorrecta, justamente antes de efectuar una estructura de costos adecuada. Posterior a la nueva estructura de costos, se puede evidenciar una mejor distribución de los ingresos para todos los socios de la Cooperativa de Transporte. En datos numéricos, se evidencia una disminución para el año 2017 en un 2% (826.984,41 a 813.455,06) y para el año 2018 en un 3% del valor total recibido (761.679,89 a 738.621,87) como producto de la nueva redistribución de costo, determinando que dicha diferencia expuesta se la cataloga como beneficiosa para la empresa. A través de los datos expuestos se comprobó la hipótesis planteada, dado que, el *p*valor (0.000) de la prueba de Wilcoxon es inferior a la regla de decisión (0.05) por lo tanto “el instituir costos operativos de transporte **SI** incide significativamente en la redistribución de ingresos en las Cooperativas de Transporte Pesado de la Provincia de Tungurahua.
- Los principales factores que influyen en los costos operativos de transporte se asocian a costos directos fijos (chofer, ayudantes, peajes), costos indirectos fijos (depreciaciones, seguros, impuestos, telecomunicación, uniformes), costos directos variables (combustible y viáticos), costos indirectos variables (mantenimiento mecánico, repuestos, insumos) y costos administrativos (gastos administrativos en general). El método de costeo común empleado fijaba una cantidad para todos los transportes de \$ 300, sin embargo, posterior

a de la aplicación del nuevo método de costeo se estipula para el año 2017 el valor de (\$ 315.57) y para el año 2018 el valor de (\$ 327) para cada viaje.

- Al comparar los costos establecidos históricamente con los nuevos costos determinados, se evidenció que los costos que ahora se muestra a raíz de la nueva medición, han disminuido, producto del monto empírico (cálculo no fiable) que se está manejando actualmente. A pesar de que se esté sincerando el monto real de los costos, en este caso del servicio de transporte (Ambato/Guayaquil), la utilidad que se podría generar es menor a lo esperado por los asociados.
- La forma más adecuada de establecer una correcta redistribución de los ingresos, se fundamentó en la implementación y conjunción de dos criterios específicos asociados a la capacidad – carga de vehículo y la cantidad de viajes efectuados por los vehículos de la cooperativa. Anteriormente se efectuaba una distribución de los ingresos únicamente en función de un solo criterio (cantidad de viajes), lo cual evidenció la problemática de estudio.

5.2. Recomendaciones

- Las incidencias y afectación de los costos sobre los ingresos se deberían medir con base a las consecuencias que el mismo arroja de manera oportuna, es decir, se deberían sincerar los costos a partir de un cálculo sistemático y fiable, el cual permite demostrar a los clientes que el precio facturado es el precio justo, además de sumarse una serie de características que debería tener intrínsecamente el servicio, que es la calidad y seguridad del mismo.
- A pesar de que se conocen de primera mano los principales factores que influyen en los costos operativos de transporte, hay que realizar una profundización sobre los mismos, buscando nuevas posibles características que influyan en los costos mencionados. El mercado del transporte es un mercado dinámico y variante, al cual la empresa debe adaptarse y conectarse de manera específica, buscando minimizar las posibles afectaciones económicas.

- A pesar de ser evidente una disminución en los márgenes de utilidad de la empresa, es importante sostener y mantener una estructura de costos adecuada a la realidad empresarial. Como se comprobó, el empleo de métodos empíricos no asegura una correcta distribución de los ingresos, ni equidad para todas las operaciones efectuadas por los socios.
- La implementación de procesos contables que identifiquen falencias, y que, al mismo tiempo, beneficien a la economía y finanzas de la empresa es un deber específico de los profesionales contables. El profesional mediante la aplicación de sus conocimientos, promueve la evolución empresarial, generando valor agregado frente a sus competidores, y sobre todo, tornando invaluable al activo intangible que posee la organización, es decir, no hay precio para valorar el conocimiento del capital humano empresarial.

Bibliografía

- Amat, O. y Soldevila, P. (2008). Contabilidad y gestión de costes. Barcelona, España: Gestión 2000.
- Arcos Mora, M., y Benavides Franco, J. (2008). Efecto del ciclo de efectivo sobre la rentabilidad de las firmas colombianas. *Cuadernos de Administración*, 21(36), 167–182. <https://doi.org/10.1080/104077800274226>
- Arellaneda, C., y Ortíz, J. (2012). Explicación contamétrica de las dinámicas patrimoniales desde una concepción social. *Criterio Libre*, 10(17), 259–286.
- Armijos, M., y Barrera, C. (2011). *Análisis de los costos y la rentabilidad con respecto de la inversión en los servicios que ofrecen las unidades de la Cooperativa de Transportes Loja. Propuesta de mejoramiento*. Universidad Nacional de Loja.
- Arroba, J., y Ruiz, N. (2017). Los gastos operativos y su impacto en los estados financieros en la cooperativa de transportes tarqui. *Revista Observatorio de La Economía Latinoamericana*, 12(4), 1–10.
- Arroyo, A. (2011). Normas Internacionales de Información Financiera y el Peritaje Contable. *Contabilidad y Negocios*, 6(12), 67–81.
- Artieda, C. (2015). Análisis de los sistemas de costos como herramientas estratégicas de gestión en las pequeñas y medianas empresas (PYMES). *Revista Publicando*, 2(2), 90–113.
- Ávila Baray, H. L. (2012). Introducción a la metodología de la investigación. Chihuahua: Eunet.
- Balarezo, M. (2014). *The Impact of costs in Heavy Cargo Hauling Dump trucks in Cuenca Ecuador, Azuay Province during 2010-2013*. Universidad del Azuay.
- Barbei, A., y Bauchet, A. (2014). Teoría contable positiva : una revisión de sus bases teóricas y la contribución a la teoría general contable. *Centro de Estudios En Contabilidad Internacional*, 18(16), 1–11.
- Barrera Núñez, H. M., Daza Niño, D. F., Daluque, Y. J., Pulido Calderón, J. I., y Acero, W. (2018). *Gestión de transportes y distribución*. Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD.

- Bermeo Muñoz, E., y Calderón Sotero, J. H. (2009). Diseño de un modelo de optimización de rutas de transporte. *El Hombre y La Máquina*, 32(enero-junio), 52–67.
- Cadena Agudelo, C. A., Fierro, O. J., González, J. E., Martine, B. L., y Cerquera, Y. P. (2018). *Gestión de transporte y distribución terrestre en Colombia*. Universidad Abierta y a Distancia - UNAD.
- Cardozo, H. (2015). Auditoría sector solidario. In *Auditoría sector solidario* (pp. 1–521). ECO Ediciones.
- Cartier, E., y Osorio, O. (2014). Teoría General del Costo. La Habana - Cuba. <https://doi.org/2016/03/>
- Cedillo, L., y López, G. (2013). *Propuesta de un plan de mantenimiento, control y optimización de costos operativos para la empresa de transporte interprovincial "TAC."* Universidad del Azuay.
- Chamba, S. (2017). *Las ventas a crédito y su impacto en la liquidez*. Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil.
- Chang, L., Alba, M., González, N., López, M., Moreno, E., y Myurna, M. (2012). La importancia de la contabilidad de costos. México.
- Chicas Rivas, D. M., y Guzmán González, M. M. (2013). *Diseño de la administración de la cadena de abastecimiento para los pequeños y medianos agricultores de frutas y hortalizas de la Zona de Zapotitán*. Universidad de El Salvador.
- Chiliquinga, M. y Vallejos, H. (2017). *Costos. Modalidad órdenes de producción*. Ibarra, Ecuador: UTN.
- Cortés, C., Tarverner, Ll., y Azorín, M. (2002). Recursos de la empresa y pertenencia a un sector industrial: un estudio empírico de su influencia sobre la rentabilidad empresarial. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de La Empresa*, 8(1), 39–52.
- Cusco, R. (2014). *Los gastos operativos y su incidencia en la rentabilidad de la empresa comercial luis felipe olmedo arias de la ciudad de riobamba en el primer semestre del año 2014*. Universidad Técnica de Ambato.

- De Miguel, M., y Benet, A. (2014). Los sistemas de control de la fuerza de ventas. *WPOM-Working Papers on Operations Management*, 3(1), 16. <https://doi.org/10.4995/wpom.v3i1.1064>
- Díaz, M. (2014). Fundamentos teóricos de la contabilidad del conocimiento y su incidencia en la auditoría del capital intelectual. *QUIPUKAMAYOC*, 10(14), 101–117.
- Díaz, O. (2014). Efectos de la adopción por primera vez de las NIIF en la preparación de los estados financieros de las empresas peruanas en el año 2011. *Revista Universo Contábil*, 10(1), 126–144. <https://doi.org/10.4270/ruc.2014107>
- Díaz, L., Torruco, U., Martínez, M., y Varela, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. México D.F., México.
- Echaiz, D. (2008). El Contrato De Outsourcing. *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, 122, 763–793.
- Espino, T. (2003). El outsourcing y su influencia en los objetivos de la estrategia de operaciones. Una aplicación empírica. *Cuadernos de Gestión*, 3(1–2), 83–99.
- Estrada Mejía, S., Restrepo de Ocampo, L. S., y Ballesteros Silva, P. P. (2014). Análisis de los costos logísticos en la administración de la Cadena de suministros. *Scientia Et Technica*, 16(45), 272–277.
- Evia Puerto, M. (2006). ¿Es la contabilidad administrativa una herramienta útil para desarrollar la competitividad de las empresas? *Contaduría y Administración*, (219), 146–166.
- Franco, R. (2014). Fundamentos ontológicos para la construcción del concepto de contametría. *Revista Científica General José María Córdova*, 12(13), 165–190.
- Garcés, L. (2015). *Estudio y análisis de costos operativos de la empresa de transporte de carga pesada GASSEPH Cía. Ltda., ubicada en la ciudad de Otavalo, provincia de Imbabura para el año 2014*. Universidad de Otavalo.
- Garcilazo, S. (2012). The outsourcing in the export performance of the firms. *Contaduría y Administración*, 57(2), 135–158. Retrieved from <http://www.scielo.org.mx/pdf/cya/v57n2/v57n2a7.pdf>

- Gelman, J. (2014). Venta al contado, venta a crédito y crédito monetario en América colonial: acerca de un gran comerciante del virreinato del Río de la Plata. *Jahrbuch Für Geschichte Lateinamerikas*, 27(1), 102–126. <https://doi.org/10.7788/jbla-1990-0105>
- Giménez, D., Marín, C., y Cedeño, S. (2017). Factores que influyen en el modelo de costos aplicados para el proceso de toma de decisiones gerenciales por las empresas hoteleras del Estado Nueva Esparta. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 13(1), 207–222. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2015.13.014>
- Gopalakrishnan, G., Negri, M. C., Wu, M., y Snyder, S. W. (2009). Biofuels , Land , and Water : A Systems Approach to Sustainability. *Digital Commons*, 12(44), 112–121.
- Graterol, R. (2012). La investigación de campo. México D.F., México.
- Grimson, A. (2014). Percepciones sociales de la desigualdad, la distribución y la redistribución de ingresos. *Revista Lavboratorio*, 26(15), 197–224.
- Guachi, P. (2014). *Sistema de costos y su influencia en el crecimiento empresarial de la empresa pública municipal mancomunada de aseo integral patate- pelileo*. Universidad Técnica de Ambato.
- Hurel, G. (2016). *LOS COSTOS VARIABLES Y SU INCIDENCIA EN EL MARGEN DE CONTRIBUCIÓN*. Universidad Laica Vicente Rocafuerte.
- Hurtado Bringas, B. A. (2018). Logística de transporte y desarrollo local en organizaciones exportadoras de uva de mesa sonorenses. *Revista de Alimentación Contemporánea y Desarrollo Regional*, 28(51), 2–25. <https://doi.org/10.2307/40184061>
- Jiménez, H., y Treviño, E. (2016). Análisis de los costos operativos y su incidencia en el ebitda caso de estudio de una empresa Regiomontana. *Vincula Téctica EFAM*, 2(1), 341–368.
- Kuster, I., y Canales, P. (2006). Evaluación y control de la fuerza de ventas- Análisis exploratorio. *Universia Business Review*, 1(9), 42–57. <https://doi.org/1698-5117>

- Latorre, F. (2016). Estado del Arte de la Contabilidad de Costos. *Revista Publicando*, 3(8), 513–528.
- León, A., y Varella, M. (2011). La rentabilidad como fuente de crecimiento y sostenibilidad en el entorno empresarial. *Ciencias Económicas*, 29(1), 531–544.
- López, C., Quintero, J., y Zea, F. (2012). La contabilidad de costos en las empresas del valle del Cauca, Colombia: Realidades, impactos e inferencias. *Revista Del Instituto Internacional de Costos*, (10), 86–106.
- Lythgoe, E. (2011). La fundamentación ontológica de la relación entre memoria e historia en La memoria , la historia , el olvido de Paul Ricoeur. *Revista de Filosofía*, XXIII(2), 381–398.
- Martínez, C. (29 de julio de 2019). Costos de distribución: Clasificación y características principales. [Mensaje en un blog]. Recuperado de <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ZFyPhdAVzXQJ:https://www.lifeder.com/costos-distribucion/+yacd=5yhl=es-419yct=clnkygl=ec>
- Maya, P. (2015). *Mejoramiento de la rentabilidad mediante la estimación de costos de transporte Unicornio S.A.* Universidad de Guayaquil.
- Medina, C. (2013a). *El sistema de costos como herramienta de control y su incidencia en la rentabilidad, de la empresa fabrimuebles “pamel”, en el año 2011.* Universidad Técnica de Ambato.
- Medina, C. (2013b). *El sistema de costos como herramienta de control y su influencia en la rentabilidad de la empresa fabrimuebles “PAMEL” en el año 2011.* Universidad Técnica de Ambato.
- Ministerio de Coordinación de la Producción Empleo y Competitividad. (2017). *Agenda de para la Transformación Productiva.* Quito.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2016). *Plan estratégico de movilidad 2013 - 2037. Ministerio de Transporte y Obras Publicas.* Quito.
- Moncada, C., y Burbano, J. (2005). Modelo de estructura empresarial para el transporte público colectivo. *Universitas Psychologica*, 4(3), 325–337. Retrieved from

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=64740307>

Mora García, L. A. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. (Ecoe Ediciones Ltda., Ed.) (Primera ed). Bogotá.

Norma Internacional de Información Financiera para Pequeñas y Medianas Entidades [NIIF para las PYMES] (2015). Emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB). Delaware, EE.UU: IFRS.

Navarro, M. (2012). *Técnicas de ventas*. (E. D. Valdivieso, Ed.) (Primera ed). Viveros de la Loma, Tlalnepantla, C.P. 54080, Estado de México: Res Tercer Milenio S.C.

Ortega Estrada, G., Vega Márquez, F., Mejía Hernández, M., y Reyes López, G. (2016). Transporte terrestre de carga en el Perú. *Revista de Desarrollo Económico*, 3(7), 26–35.

Paladines, D. (2018). *La informalidad: ¿posible limitante a la distribución equitativa del ingreso?* Pontificia Universidad católica del ecuador.

Patiño, P. (2015). *Multi-year expert meeting on transport, trade logistics and trade facilitation: sustainable freight transport systems: opportunities for developing countries*. Quito.

Peña, O., y Silva, R. (2004). Factores incidentes sobre la gestión de sistemas de inventario en organizaciones venezolanas. *Revista de Estudios Interdisciplinarios En Ciencias Sociales*, 18(2), 187–207.

Quito, J., y Guamán, S. (2017). Los costos operativos por ordenes de producciony su impacto en los estados financieros de la empresa koko cool. *Observatorio de La Economía Latinoamericana*, 1–12.

Ruíz, N. (2017). *Los gastos operativos y su impacto en los estados financieros en la cooperativa de transportes tarqui*. Universidad Laica Vicente Rocafuerte.

Ruiz, V., y Villacreses, H. (2015). *Análisis de los costos operativos entre el Sistema de Transporte Público urbano y el Tranvía de la Ciudad de Cuenca en el 2014*. Universidad Politécnica Salesiana. Retrieved from <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7762/1/UPS-CT004617.pdf>

- Sánchez Barraza, B. (2015). Problemática de conceptos de costos y clasificación de costos. *Quipukamayoc*, 16(32), 103–112.
- Sánchez, H., y Sánchez, M. (2012). Beneficios del análisis de riesgos para las empresas de transporte. *In Vestigium Ire*, 5, 67–74.
- Sandoval, L. (2008). Los Estados Financieros Básicos, su uso e interpretación para la toma de decisiones en las PYMES. *International Journal of Good Conscience*, 3(2), 152–186.
- Silva, C., y Chapis, E. (2015). La gestión universitaria en auditoría interna a estados financieros. *Universidad y Sociedad*, 7(3), 96–103.
- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. (2014). *El sector económico popular y solidario en Ecuador*. Quito.
- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. (2015). *Aproximación a la caracterización de cooperativas de la Economía Popular y Solidaria*. Quito.
- Tránsito, A. N. de. Metodología para la aplicación de tarifas de transporte terrestre, Pub. L. No. 2, 1 (2014). Ecuador.
- Valdez, M. (2017). *Análisis de los ingresos y gastos operacionales de una empresa dedicada a la compra/venta y prestación de servicios relacionados con la telefonía móvil*, Guayaquil. Escuela Superior Politécnica del Litoral.
- Vásquez, J., Plúa, R., y Trejo, J. (2017). Sistematización de los procesos de venta y recaudaciones de la empresa “ Parque de la Paz ” de la ciudad de Guayaquil. *Espirales Revista Multidisciplinaria de Investigación*, 1(11), 60–67.
- Villa, L. (2007). *Fundamentos de la contabilidad financiera: teoría y práctica*. Revista *Innovar*. Madrid.
- Yáñez Contreras, M. A., y Angulo Pico, G. M. (2013). Variables macroeconómicas e ingresos operacionales de las empresas colombianas: Sectores representativos. *Revista Venezolana de Gerencia*, 18(63), 476–500.
- Yáñez, J., y Salguero, P. (2015). *Diseño del modelo de gestión administrativa financiera para las empresas delegatarias del servicio público de transporte agrupadas en la corporación evolución de movilidad cem, del distrito me.*

Universidad politécnica salesiana.

Yardin, A. (2012). Una revisión a la teoría general del costo. *Revista Contabilidade y Finanzas*, 30, 71–80.