

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS



“ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DE COSTOS PARA FLETES DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO, QUE INCIDAN EN LA MEJORA DE LOS INGRESOS Y UTILIDADES DE LA EMPRESA S&S LOGÍSTICA UBICADA EN LA CIUDAD DE SAN SALVADOR”

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PRESENTADO POR

LARA DE ORELLANA LAURA DINORA
MEJÍA VÁSQUEZ ELMER ALEXANDER
MOZO ARGUETA KARLA VERÓNICA

PARA OPTAR AL GRADO DE:

LICENCIADO (A) EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESA

FEBRERO DE 2022

SAN SALVADOR EL SALVADOR CENTRO AMÉRICA

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

Rector: MSc. Roger Armando Arias Alvarado
Secretario General: Ingeniero Francisco Antonio Alarcón Sandoval

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Decano: MSc. Nixon Rogelio Hernández Vásquez
Vicedecano: MSc. Mario Wilfredo Crespín Elías.
Secretaria: Licda. Vilma Marisol Mejía Trujillo
Director General de
procesos de Graduación: Lic. Mauricio Ernesto Magaña Menéndez

TRIBUNAL EVALUADOR

Licenciado Alfonso López Ortiz
Licenciado Ricardo Antonio Rebollo Martínez
Licenciado Pedro Armando Santana Cuadra (Docente Asesor)

FEBRERO DE 2022

SAN SALVADOR

EL SALVADOR

CENTROAMÉRICA

AGRADECIMIENTOS

A Dios Todopoderoso, por la vida, la fortaleza y los recursos para culminar mi formación académica, a mis padres, especialmente a mi madre: María Laureana Sánchez por ser mi principal apoyo siempre, a mi padre Raúl Alfredo Lara, por sus consejos, a mis hermanos: Delmi, Lilian, Alfredo y Osmín por ser mi motivación, a mi hermano Luis Fredy Barahona Lara Q.D.D.G y familia, por su apoyo al abrirme las puertas de su casa para comenzar mis estudios. A mis amigos, compañeros y docentes, en especial al Lic. Pedro Armando Santana Cuadra por su ayuda, en este trabajo.

Laura Dinora Lara de Orellana

Agradezco a Dios por haberme acompañado y guiado a lo largo de mi carrera, a mi Madre Blanca Argueta por ser mi fortaleza en los momentos de debilidad y por brindarme una vida llena de aprendizajes y experiencias, en honor y agradecimiento a mi Padre Francisco Mozo por haber creído en mi hasta el último momento, a mis hermanos Francisco y Vanessa por ser una parte importante en mi vida. A Javier Flores por su paciencia, amor incondicional y ser un ejemplo de desarrollo profesional. A mis docentes en especial al Lic. Pedro Armando Santana Cuadra por su apoyo y disponibilidad para el desarrollo del presente trabajo.

Karla Verónica Mozo Argueta

A Dios todo poderoso por brindarme la fortaleza, salud y sabiduría para culminar mi carrera, a mis padres que siempre me brindaron su apoyo, a mis hijos Kimberly Mejía y Isaí Mejía por brindarme motivación, Y finalmente a nuestro docente director Lic. Pedro Armando Santana Cuadra, cuyo valioso conocimiento, tiempo y aporte hizo posible el desarrollo del presente trabajo.

Elmer Alexander Mejía Vásquez

ÍNDICE

| CONTENIDO | PÁGINA |
|--|--------|
| RESUMEN..... | i |
| INTRODUCCIÓN..... | iv |
| CAPÍTULO I..... | 6 |
| GENERALIDADES SOBRE LA ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DE COSTOS DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO DE LA EMPRESA S&S LOGÍSTICA..... | 6 |
| A. IMPORTANCIA..... | 6 |
| B. OBJETIVOS..... | 6 |
| 1. General..... | 6 |
| 2. Específicos..... | 6 |
| C. MARCO HISTÓRICO..... | 7 |
| 1. Antecedentes del Transporte de Carga..... | 7 |
| D. GENERALIDADES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA..... | 15 |
| 1. Definición..... | 15 |
| a. Transporte:..... | 15 |
| b. Empresa:..... | 15 |
| c. Servicio:..... | 17 |
| d. Empresas de transporte de carga..... | 17 |
| 2. Clasificación del Transporte | 18 |
| a. Según el ámbito de operación:..... | 18 |
| b. Según el Medio natural donde opera..... | 18 |
| c. Según su Función..... | 18 |
| 3. Objetivos, Metas y Estrategias..... | 18 |

| | |
|--|-----------|
| a. Objetivos:..... | 18 |
| b. Metas:..... | 19 |
| c. Estrategias básicas de servicios:..... | 19 |
| 4. Servicios que prestan las empresas de transporte de carga..... | 20 |
| 5. Empresas de servicios de transporte de carga en el Municipio de San Salvador..... | 21 |
| B. GENERALIDADES DE LA EMPRESA S & S LOGÍSTICA, S.A. DE C.V..... | 23 |
| 1. Antecedentes..... | 23 |
| 2. Objetivos y Estrategias de los servicios que brinda la empresa S&S Logística S.A. de C.V..... | 24 |
| a. Objetivo General..... | 24 |
| b. Objetivos Específicos..... | 24 |
| c. Estrategias..... | 24 |
| 3. Servicios que ofrece la Empresa S&S Logística, S.A. de C.V..... | 25 |
| a. Transporte Internacional de Carga Terrestre..... | 25 |
| b. Transporte Internacional de Carga Aérea..... | 25 |
| c. Transporte de Carga Marítima..... | 26 |
| d. Transporte Nacional de Carga Terrestre..... | 26 |
| e. Seguros de Mercadería Internacional..... | 26 |
| f. Custodios..... | 26 |
| g. Red de Agentes S&S..... | 26 |
| h. Bodegas S&S..... | 27 |
| 4. Filosofía Empresarial..... | 27 |
| a. Misión..... | 27 |
| b. Visión..... | 27 |

| | |
|---|----|
| c. Valores..... | 27 |
| 5. Estructura Organizativa..... | 28 |
| a. Organigrama..... | 28 |
| b. Funciones Principales..... | 29 |
| C. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL..... | 30 |
| D. MARCO INSTITUCIONAL..... | 41 |
| E. GENERALIDADES DE LOS COSTOS..... | 42 |
| 1. Elementos que conforman el costo | 42 |
| 2. Fundamentos de los Costos..... | 42 |
| 3. Importancia de los Costos..... | 43 |
| 5. Clasificación de los costos..... | 44 |
| 6. Contabilización de los costos..... | 47 |
| a. Definiciones Básicas..... | 47 |
| b. Objetivos de la contabilidad de costos..... | 48 |
| c. Fases de la contabilidad de costos..... | 49 |
| d. Finalidad de la contabilidad de costos..... | 50 |
| F. ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DE COSTOS..... | 50 |
| 1.Importancia de la Estructura de Costos..... | 50 |
| 2. Objetivo de la estructura de costos | 51 |
| 3. Ventajas de establecer una estructura de costos..... | 51 |
| 4. Elementos que integran la estructura de costos..... | 52 |
| G. ESTRUCTURA DE COSTO TOTAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA..... | 53 |
| 1.Costos de transporte que integran la estructura..... | 53 |
| a. Costos por ruta:..... | 53 |

| | |
|--|----|
| b. Costos Fijos:..... | 54 |
| c. Costos Variables..... | 55 |
| d. Costos administrativos relacionados con la operación del vehículo de carga..... | 57 |
| e. Costos de administración de flota..... | 58 |
| H. MÉTODOS DE COSTOS..... | 58 |
| 1. El Costeo Basado en Actividades (CBA)..... | 58 |
| a. Jerarquía de Actividades..... | 59 |
| b. Beneficios del Método Basado en Actividades..... | 60 |
| 2. Costeo Basado en Metas..... | 62 |
| a. Metodología de la implantación..... | 62 |
| b. Beneficios del Costeo Basado en Metas..... | 64 |
| CAPÍTULO II..... | 66 |
| DIAGNÓSTICO DE LA ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DEL COSTO TOTAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE, ÁEREO Y MARÍTIMO, QUE INCIDAN EN LA MEJORA DE LOS INGRESOS Y UTILIDADES DE LA EMPRESA S&S LOGÍSTICA, UBICADA EN LA CIUDAD DE SAN SALVADOR..... | 66 |
| A. IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN..... | 66 |
| B. OBJETIVOS..... | 66 |
| 1. General..... | 66 |
| 2. Específicos..... | 66 |
| C. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN..... | 67 |
| 1. Métodos de investigación..... | 67 |
| 2. Tipo de investigación | 67 |
| 3. Tipo de Diseño de la Investigación..... | 68 |
| 4. Fuentes de información..... | 68 |

| | |
|---|----|
| a. Fuente primaria..... | 68 |
| b. Fuente secundaria..... | 68 |
| 5. Técnicas e Instrumentos de Recolección de la Información..... | 69 |
| a. Técnicas de Investigación..... | 69 |
| b. Instrumentos utilizados para la recolección de información..... | 69 |
| 6. Ámbito de la Investigación..... | 70 |
| 7. Unidades de Análisis..... | 70 |
| 8. Determinación de Universo y Muestra..... | 70 |
| a. Universo..... | 70 |
| b. Muestra..... | 70 |
| c. Censo..... | 71 |
| 9. Tabulación, análisis e Interpretación de la Información..... | 71 |
| D. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA EMPRESA S&S | |
| LOGÍSTICA..... | 71 |
| 1. Análisis de la situación actual en la empresa S&S Logística..... | 71 |
| 2. El control de costos de transporte de carga de la empresa S&S | |
| Logística..... | 72 |
| 3. Análisis para la formulación de la estructura de costos de transporte de | |
| carga para la empresa S&S Logística..... | 73 |
| 4. Análisis de los costos del servicio de transporte de carga terrestre de la | |
| empresa S&S Logística..... | 74 |
| 5. Análisis de los costos del servicio de transporte de carga aéreo de la | |
| empresa S&S Logística..... | 75 |
| 6. Análisis de los costos del servicio de transporte de carga marítimo de la | |
| empresa S&S Logística..... | 76 |

| | |
|--|----|
| E. ALCANCES Y LIMITACIONES..... | 77 |
| 1. Alcances..... | 77 |
| 2. Limitaciones | 77 |
| F. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... | 78 |
| 1. Conclusiones..... | 78 |
| 2. Recomendaciones..... | 79 |
| CAPÍTULO III..... | 80 |
| PROPUESTA PARA LA ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DE COSTOS PARA FLETES DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO. | 80 |
| A. IMPORTANCIA..... | 80 |
| B. OBJETIVOS..... | 80 |
| 1. Objetivo General..... | 80 |
| 2. Objetivos Específicos | 80 |
| C. PROPUESTA..... | 81 |
| 1. Clasificación de los costos..... | 81 |
| 2. Desarrollo de la Estructura y Asignación del Costo Total del transporte de carga..... | 83 |
| a. Caso ilustrativo de asignación del costo del transporte de carga terrestre..... | 84 |
| b. Asignación del costo total de Transporte de Carga Aéreo | 91 |
| c. Asignación del costo total de Transporte de Carga Marítimo..... | 94 |
| 3. Aspectos para considerar la reducción de costos..... | 95 |
| 4. Rediseño del organigrama..... | 97 |
| D. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS DE TRANSPORTE DE CARGA. | 98 |

| | |
|--|-----|
| 1. Objetivos | 98 |
| 2. Etapas de aplicación de la propuesta..... | 98 |
| 3. Recursos | 99 |
| 4. Capacitación Dirigido A Los Colaboradores | 101 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 110 |
| GLOSARIO DE TÉRMINOS | 114 |
| ANEXOS | 119 |
| ANEXO 1..... | 120 |
| GUÍA DE PREGUNTAS..... | 120 |
| ANEXO 2..... | 125 |
| CUESTIONARIO | 125 |
| ANEXO 3..... | 130 |
| RESULTADOS DE LA ENTREVISTA | 130 |
| ANEXO 4..... | 134 |
| TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS | 134 |

RESUMEN

El presente trabajo de investigación surge por la necesidad de resolver una problemática dentro de la empresa S & S Logística, iniciando con una entrevista al Ingeniero Francisco José Sánchez; quien menciona las diferentes deficiencias con las que cuenta, siendo una de estas, la necesidad de mejorar en el control de los costos y gastos, el cual permita fijar de manera eficiente y oportuna los costos fijos y variables, que incurren en los procesos de transporte de carga en las modalidades terrestre, aéreo y marítimo y lograr determinar el precio real que debería cobrar a sus clientes, para lograr incrementar sus ingresos y las utilidades.

El propósito fundamental que se persigue es proporcionar una herramienta para el control de los costos que permita identificar los costos que están directamente relacionados con la prestación de servicios de transporte de carga y a la vez determinar, el incremento en los ingresos y utilidades; y que además facilite el cálculo exacto, en relación con el margen de ganancia deseada, basándonos de la información recopilada de diversos autores expertos en la materia, leyes que rigen el funcionamiento de la entidad, consultas en trabajos de graduación, y de otras fuentes.

Para realizar la investigación fue necesario el apoyo del gerente general y de todos los colaboradores, quienes proporcionaron información valiosa, por medio de la utilización de técnicas e instrumentos de recolección de información, por medio de la cual se mencionan la encuesta, la entrevista, cuestionario y guía de entrevista, que permitieron realizar un diagnóstico y determinar la situación actual y las necesidades de la empresa, por lo que, se logran establecer las siguientes conclusiones y recomendaciones:

Conclusiones

Con base a la información recopilada respecto a la investigación es posible concluir lo siguiente:

1. La empresa no cuenta con una estructura y asignación de costos que permita establecer precios competitivos que satisfaga las expectativas de los usuarios o clientes de los servicios de transporte de carga (terrestre, aéreo y marítimo).
2. Para controlar los costos imputables a los servicios de transporte y determinar las tarifas, utiliza un documento informal e impreciso, lo cual no garantiza la toma de decisiones en la alta Dirección Administrativa.
3. Existen ciertas actividades que no agregan valor significativo en la atención de los servicios de transporte de carga, por lo que no todo el personal adopta una actitud de compromiso y de participación en los referidos servicios.
4. La empresa no cuenta con una Estructura y Asignación de costos para fletes de transporte de carga, que les permita aplicar el método de costeo Basado en Actividades y determinar los costos imputables al servicio, lo que impide no poder asignar un precio adecuado a los mismos, además no admite simplificar el manejo de los tiempos de venta a los clientes, y no permite el incremento de los ingresos.

Recomendaciones

1. Se recomienda implementar una estructura de costos para la asignación del precio total del servicio de transporte de carga y llevar un seguimiento continuo de sus costos y gastos para verificar si están generando los resultados deseados.
2. Para abordar el tema estructura y asignación de costos para fletes de transporte de carga, es necesario identificar los procesos que se llevan a cabo y de acuerdo con la teoría de los costos, plantear los o el instrumento que permitan identificar los elementos del costo.

3. Además, se ha determinado, que carece de un sistema de control de costos, y en los últimos años ha experimentado un incremento de sus operaciones, que demandan un rediseño de sus bases para el registro y cálculo de los costos de los servicios.
4. Al diseñar una estructura y asignación de costos para fletes de transporte de carga terrestre y aplicando el método de costeo Basado en Actividades permitirá determinar los costos, por medio del cual se pueda asignar un precio adecuado de dicho servicio a los clientes, asimismo simplificará el manejo de los tiempos de venta, favoreciendo el incremento de los ingresos de la empresa.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación titulado: “ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DE COSTOS PARA FLETES DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO, QUE INCIDAN EN LA MEJORA DE LOS INGRESOS Y UTILIDADES DE LA EMPRESA S&S LOGÍSTICA UBICADA EN LA CIUDAD DE SAN SALVADOR” pretende proporcionar a los miembros de la empresa, una herramienta administrativa que contribuya establecer el precio exacto que se debe proporcionar al cliente, permitiendo determinar el margen de ganancia óptimo y la rentabilidad esperada.

Debido a ello, el presente documento se encuentra estructurado de la siguiente manera:

El capítulo I, inicia con la importancia de este acápite, los objetivos que se pretenden alcanzar, en el marco histórico se presenta el origen del transporte para facilitar las actividades del hombre, su evolución a través del tiempo y el impacto positivo que ha tenido en el crecimiento de la economía a nivel mundial. Así mismo se hace una descripción detallada acerca de las generalidades y características más importantes de las empresas de transporte de carga, los servicios que prestan, recursos, objetivos y estrategias utilizadas y a quienes es dirigido el servicio, incluyendo las generalidades de la empresa en estudio, en este caso S&S Logística; sus antecedentes, estructura organizativa, y demás características, se presenta el marco legal e institucional que rige a la empresa en estudio para la correcta fundamentación y comprensión del tema investigado. Se detalla las generalidades de los costos, su importancia, la clasificación que se debe realizar para ejercer un mejor control de estos, los dos tipos de métodos de costos que se han seleccionado para profundizar en el tema, su importancia y pasos a realizar para ponerlos en práctica.

En el capítulo II de esta investigación, se enuncia la importancia y los objetivos propuestos en este apartado, la metodología, métodos, técnicas e instrumentos de recopilación de información que se utilizan. El apartado también contiene la tabulación, análisis e interpretación de la información, y finalmente se plantean conclusiones y recomendaciones, en las que se resalta la falta de una estructura para determinar los costos del servicio de transporte de carga.

En el capítulo III se presenta la descripción de la propuesta de la estructura y asignación del costo del flete de transporte de carga para la empresa S&S Logística, importancia, objetivos que se pretender alcanzar en este apartado, clasificación de los costos fijos y variables, estructura de costos del transporte de carga terrestre por medio del método CBA, cálculo del precio de venta sin IVA, estructura del costo del transporte de carga modalidad aéreo y marítimo, propuesta de rediseño del organigrama, plan de implementación, plan de capacitación y el cronograma de actividades

CAPÍTULO I

GENERALIDADES SOBRE LA ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DE COSTOS DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO DE LA EMPRESA S&S LOGÍSTICA

A. IMPORTANCIA

Para llevar a cabo esta investigación es vital una fundamentación teórica comprobable, conceptual y legal que permita sintetizar y establecer información que sirva de guía para realizar las fases posteriores, que así mismo, serán de apoyo para futuras generaciones que tengan interés sobre el tema en específico. Esto implica la búsqueda de antecedentes a nivel general relacionados al problema planteado, sus conceptualizaciones con diferente criterio de cada autor, así como concretizar en el cuerpo legal vigente y las instituciones que regulan las operaciones de la empresa legalmente constituida.

B. OBJETIVOS

1. General

- a. Desarrollar la base teórica que servirá de guía para la estructura y asignación de costos de transporte de carga.

2. Específicos

- a. Diseñar un marco histórico de referencia que sirva de inicio para conocer los antecedentes que enmarcaran la investigación.
- b. Crear un marco conceptual relacionado al servicio de transporte de carga terrestre, aéreo y marítimo.

- c. Enunciar el marco legal que regula las diferentes actividades que conllevan a la prestación del servicio de transporte de carga terrestre, aéreo y marítimo en el país.

C. MARCO HISTÓRICO

1. Antecedentes del Transporte de Carga

a. Época Antigua

La historia del transporte terrestre es la historia de la humanidad. Todas y cada una de las sociedades han tenido la necesidad de trasladar objetos y mercancías.

Las sociedades empezaron siendo nómadas, es decir, grupos de personas que se desplazaban por necesidad cada vez que agotaban los recursos naturales del lugar donde vivían. Para ir de un sitio a otro, utilizaron el recurso más natural a su disposición: caminar.

Entre el 3700 y 3200 a.C. inventaron y empezaron a utilizar la rueda. En cada carro o carreta emplearon cuatro ruedas y dos ejes, además de ayudarse de la fuerza de los animales para arrastrar la carga; la domesticación de animales y los botes ayudaron a los humanos a transportar objetos y mercancías a diferentes lugares de destino.

Los incas poseían un sistema de caminos interconectados a través de todo su imperio para trasladar diferentes tipos de mercaderías. En los inicios del transporte terrestre se realizaba a pie, utilizando la fuerza de los animales o a través de canoas o botes, aprovechando la corriente de los ríos para hacer llegar sus mercancías al destino deseado.

La rueda permitió la evolución de los medios de transporte terrestre y la llegada del hombre a lugares tan lejanos en cada vez menos tiempo.

Los carros y diligencias tirados por caballos propiciaron el intercambio de todo tipo de materiales gracias al establecimiento de las rutas comercial. En la época precolombina (un periodo que abarca desde el nacimiento de los primeros pobladores americanos hasta la conquista por los europeos con la colonización de Colón el 5 de diciembre de 1492). La colonización española de América fue el proceso por el que se implantó en el Nuevo Mundo una administración que pretendía ser imitación o duplicado de la administración peninsular contemporánea. Este periodo se extendió desde el 12 de octubre de 1492, día del descubrimiento de América,

En la época de 1700 surgen nuevas formas de transporte terrestre, con la construcción del primer carro a vapor con una velocidad de 5 km/hora con motor de dos cilindros verticales y 50 litros de desplazamiento. La rueda delantera resultaba tractora y directriz a la vez, trabajando los dos cilindros directamente sobre ella. En 1770 construyó un segundo modelo, mayor que el primero, y que podía arrastrar 4,5 toneladas a una velocidad de 4 km/h. por Nicolas Cugnot escritor e inventor francés.

b. La Revolución Industrial

Durante esta época la naturaleza de las transacciones de transporte de mercaderías cambió y las nuevas máquinas de transporte, como el barco a vapor y el ferrocarril, hacen posible el nacimiento de empresas de transporte, que además de transportar personas, movilizaban mercadería, ya sea de manera conjunta o por separado y además, se

hacía común el envío de mercadería entre personas que no tienen más trato que el comercial. Esto es debido a la especialización de dos posiciones sociales, el fabricante y el comerciante, quienes son los impulsores del transporte de carga actual. También es en esta época cuando se comienzan a buscar mecanismos legales para regular el transporte de carga a nivel internacional¹

Para los centros de consumo y de producción, se hizo factible y necesaria la utilización de múltiples formas de transporte para movilizar las mercaderías².

También en el año 1776 surgió el primer submarino monoplaza “tortuga de David Bushnell” cuyo casco estaba fabricado en madera e íntegramente acolchado por planchas de cobre. Su tecnología de abordaje era muy rudimentaria, apenas un manómetro para conocer la profundidad y un compás. La parte superior de este curioso submarino constaba de una cúpula revestida con visores circulares que permitían al tripulante observar el exterior cuando se encontraba a ras del agua. En ella había dos tubos de ventilación que se taponaban de forma automática con el fin de evitar la entrada incontrolada de agua al interior del submarino.

En 1783, se da la primera embarcación de a vapor construida por Jouffroy d’ Abbans, es un buque propulsado por máquinas de vapor, actualmente en desuso, o por turbinas de vapor. Consta elementalmente de una

¹ Enciclopedia Multimedia Larousse (DVD)

² Documento de Tesis de graduación titulado: Estrategias para promover los servicios de logística de transporte de carga internacional (Caso práctico PANALPINA) pág. 4

caldera de vapor, de una turbina de vapor o máquina de vapor y de un condensador refrigerado por agua. La transmisión se consigue con un cigüeñal en las máquinas de vapor o con una caja reductora en el caso de usar turbinas.

Su aparición supuso toda una revolución en la navegación marítima mundial pues no dependían tanto de vientos y corrientes, como los de vela. Los primeros verdaderos buques transatlánticos eran de vapor y gracias a ellos se popularizó la palabra "vapor" para referirse a un barco de vapor.

Más adelante ya en los años 1800, se construye la primera locomotora a vapor con arrastre de 5 vagones por R. Trevithick en 1804. La primera locomotora del mundo logró remolcar 5 vagones con 10 toneladas de hierro y 70 hombres a bordo, fue la primera locomotora de vapor capaz de funcionar sobre rieles a una velocidad media aproximada de 3,9 km/h (2,4 mph) y necesitó 4 horas y 5 minutos para cubrir toda la distancia.

La locomotora contaba con un solo cilindro, la transmisión de fuerza a las ruedas se realizaba por engranajes y lo más llamativo era el gran volante que Trevithick había adoptado de las máquinas estacionarias, así como la probada tobera.

Para el año 1825, George Stephenson un ingeniero mecánico e ingeniero civil británico, construye la primera locomotora a vapor con arrastre de 6 vagones cargados, 35 diligencias, 20 carrozas ocupadas, unos años más adelante en 1830, surge la primera línea del ferrocarril del mundo y se inaugura en Inglaterra.

Más tarde surgieron otros métodos de transporte terrestre como la bicicleta, que fue el origen de la motocicleta y esta a su vez, del automóvil. Desde siempre el hombre ha buscado la manera de inventar un aparato que lo transportase rápido y cómodamente sin la necesidad de utilizar animales.

c. Después de la revolución industrial

A través de modificaciones cada vez más complejas y perfeccionadas, las naves a vela dominaron los mares hasta la invención de los buques a vapor, Las primeras naves de hierro aparecieron en 1790 y las primeras de acero soldado en los años de 1880, que fue la época en que el hombre construye el buque de vapor con casco de hierro y acero, reduciendo marineros y costos.

En el año 1885, Karl Benz construyó su primer auto, considerado como el primer vehículo de la historia diseñado para ser impulsado por un motor de combustión interna. El coste inicial de su fabricación fue de 600 marcos de oro alemanes, aproximadamente 150 dólares de la época. Se tuvieron que llevar a cabo varios procedimientos oficiales, concediendo la patente finalmente en noviembre de ese mismo año.³

Varios años después, en 1900 específicamente el 22 de mayo de 1903 los Hermanos Wright patentan su invento: el aeroplano, en la oficina de patentes estadounidenses. Los hermanos habían terminado el avión en 1903 y trataban de venderlo a diferentes países; Francia, Inglaterra y el propio Estados Unidos estaban interesados. Pero los hermanos Wright no querían mostrar el avión hasta que hubiera un contrato firmado con

³ https://es.wikipedia.org/wiki/Benz_Patent-Motorwagen.

compromiso de compra. Nadie quería firmar el contrato sin ver los aviones (se creía que todo era un fraude porque casi nadie había visto a los hermanos volar, especialmente porque eran unos geeks de la época con pocos amigos de los medios de comunicación) y no podrían venderlos si lo enseñaban a la ligera.

Disponían de una patente sobre un método de vuelo, pero les había resultado complicado conseguirla y no era garantía de nada, sobre todo fuera de los Estados Unidos.

Para el año 1919, se da el primer transporte comercial aéreo por las líneas británicas y estadounidenses, fue el 4 de octubre de ese año, DeHavilland Comet IV despegan al tiempo desde Londres y Nueva York, cada uno con destino a la otra ciudad Vuelan para la BOAC, siglas que corresponden a British Overseas Airways Corporation, la compañía aérea antecesora de la actual British Airways en el aeropuerto Darwin de Australia. Los dos reactores completarán así el primer servicio aéreo comercial transatlántico, reduciendo con ello notablemente la duración del viaje entre Europa y Estados Unidos. Es el principio de una nueva era para los transportes.

d. Época Actual

La época del boom de los servicios (1960) con los diferentes factores que se produjeron en los países industrializados como los altos costos de producción, distribución y la implementación de nuevas teorías administrativas, que dieron como resultado el nacimiento del TM (Transporte Multimodal). En forma legal se puede hablar del nacimiento de este en los años 70's cuando la ONU comenzó a preparar su

documento denominado: “Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías”, el cual fue adoptado en mayo de 1980.⁴

Hoy en día existen tres vías por las cuales son transportados los productos alrededor del mundo: vía aérea, vía acuática y vía terrestre. Aunque las tres son utilizadas dependiendo de la carga, la distancia, el trayecto y los costos. Lo interesante de este hecho es que detrás de algo que parece simple, hubo todo un plan de logística para que el producto llegara a los clientes, y lo que muchos no saben es que el transporte y el tipo de contenedor en el que se traslada la mercancía es el eslabón más importante de toda la cadena logística.

El transporte de carga sirve para trasladar productos de un lugar a otro, en contenedores o carrocerías, ya sean refrigeradas o secas; de forma local, a otras ciudades o a otros países, en un determinado tiempo y a cierto costo, que también es conocido como flete. El transporte de carga está regulado por los reglamentos que tiene cada país.

e. En El Salvador

la modernización de la infraestructura de transporte comenzó con los ferrocarriles, en las ciudades de San Salvador y Santa Ana, según la historia, las carretas, carruajes y tranvías de tracción animal fueron destituidas por camionetas de madera que poseían chasis traídos de Estados Unidos, años más tarde se inició la importación de carrocerías que generarían mayor confortabilidad al pasajero, como mayor

⁴ Ibíden pág. 5

capacidad de personas para transportarlas, la circulación en carreteras interurbanas, rurales y urbanas fue dando entrada al comercio.

Para el año 1915 el desarrollo del país fue fundamental, las primeras empresas de transporte consideradas como pioneras del servicio fueron Macaibor y Ciantense, instituciones reguladas por la municipalidad de San Salvador, siendo su lugar de origen y destino la plazuela 14 de julio de San Salvador.

En 1946 se funda el Departamento General de Tránsito, el cual estaba regido por la Policía Nacional de El Salvador y el ministerio de Defensa.⁵

El fenómeno del transporte multimodal se dio con décadas de atraso y sin que el empresario promedio sepa a ciencia cierta qué tipo de servicio contrata, menos aún las personas particulares que lo utilizan, así es común hablar de Operadores de Carga, Empresas de Fletes, Transportistas, Navieras, Líneas Aéreas, todos figuras legales y reales que a menudo son parte de un transporte multimodal, que es el ente funcional a la hora de utilizar servicios puerta a puerta, contratar servicios con entregas en bodega, o realizar simples envíos a particulares utilizando servicios sustitutivos del correo tradicional.

En la actualidad el mercado local se pueden mencionar empresas del transporte multimodal como son PANALPINA, DHL-DANZA-CORMAR, K&N, UPS, entre otros. Los cuales son utilizados con el nombre popular de agentes de carga como una herencia de sus raíces (es el caso más particular de UPS) o como mensajería. Siendo en la actualidad mucho

⁵ <https://www.vmt.gob.sv/historia/> 26/10/2021

más que esto, entre pocas empresas de este tipo se mueven volúmenes impresionantes de mercaderías tanto de importación como de exportación y se complementa con el desarrollo que han tenido las empresas navieras que debido a factores geográficos como operativos generalmente mueven los bienes de los puertos por vía terrestre a las bodegas de los destinatarios o a los recintos fiscales acordados. En este ramo se mencionan a Merks Seland, Crowley, Seabord Marine y otras.⁶

La historia del transporte terrestre es la historia de la humanidad. Todas y cada una de las sociedades han tenido la necesidad de trasladar objetos y mercancías. Es así como la necesidad de cagar objetos y distribuirlos entre distintos territorios se sitúa en el origen del transporte terrestre pero también del transporte marítimo y del transporte aéreo.

D. GENERALIDADES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA

1. Definición

a. Transporte:

El término transporte hace referencia a la acción y efecto de transportar o transportarse. El concepto también permite nombrar al sistema de medios que consiste en la conducción de personas o mercaderías de un lugar a otro y a los vehículos que se dedican a cumplir dicha tarea.⁷

b. Empresa:

Idalberto Chiavenato la define como “toda iniciativa humana que buscar reunir e integrar recursos humanos y no humanos (financieros, físicos,

⁶ Ibíden pág. 6 y 7

⁷ Mario León R., Diccionario tecnología ferroviaria», Primera Edición, Ediciones Díaz de Santos, 2005.

tecnológicos, mercadológicos, etc.) cuyo propósito es lograr el auto sostenimiento y obtener ganancias mediante la producción y comercialización de bienes o servicios.”⁸

Ricardo Romero, autor del libro "Marketing", define la empresa como "el organismo formado por personas, bienes materiales, aspiraciones y realizaciones comunes para dar satisfacciones a su clientela”⁹

El licenciado Alexis Serrano, en su libro Administración I y II, la define como: “Es la representación material originada por la acción de personas, y por la cual se proponen cumplir una misión en la sociedad, buscando generar impacto económico o social; por lo tanto, se requiere de administrar efectivamente los recursos que la integran, a fin de producir bienes o servicios de calidad y satisfacer necesidades”¹⁰

Con referencia a los conceptos aportados por los diferentes autores, empresa se logra la siguiente definición:

Es una sociedad dedicada a la producción de bienes o prestación de servicios, con el objetivo de satisfacer las necesidades y expectativas de las personas, con fines lucrativos para generar beneficios económicos.

⁸ Chiavenato Idalberto, “Administración de Recursos Humanos”, 5ª edición, Editorial Mc Graw Hill, año 2000. Pag.15

⁹ Romero Ricardo, Marketing, Editora Palmir E.I.R.L., Pág. 9

¹⁰ Lic. Alexis serrano, Administración I y II, segunda edición, pág. 40

c. Servicio:

Sandhusen L. Richard define que, "los servicios son actividades, beneficios o satisfacciones que se ofrecen en renta o a la venta, y que son esencialmente intangibles y no dan como resultado la propiedad de algo"¹¹.

d. Empresas de transporte de carga

- 1) las empresas de transporte de carga, también llamadas empresas de logística nacional o internacional ofrecen sus servicios especializados para trasladar mercancías de un lugar a otro valiéndose de distintos tipos de transporte, que puede ser terrestre, ferroviario, aéreo o marítimo.¹²
- 2) como empresa de transporte se define una empresa que transporta mercancías comercialmente a sus lugares de destino¹³

En relación con los conceptos de los autores anteriores, se puede definir como:

Son empresas que se encargan de brindar los servicios de traslado de mercadería desde un punto determinado hasta un lugar de destino, vía terrestre, aéreo o marítimo, a nivel nacional e internacional.

¹¹ Sandhusen L. Richard, Mercadotecnia», Primera Edición, Compañía Editorial Continental, 2002, Pág. 385.

¹² <https://volca.com/empresas-de-transporte-de-carga/> 27/10/21

¹³ <https://www.timocom.es/lexicon/el-diccionario-de-transporte/empresa-de-transporte> 29/10/21

2. Clasificación del Transporte

a. Según el ámbito de operación:

- 1) Nacional
- 2) Internacional
- 3) Multimodal

b. Según el Medio natural donde opera

- 1) Terrestre
- 2) Aéreo
- 3) Marítimo

c. Según su Función

- 1) Carga
- 2) Pasajeros
- 3) Encomiendas

3. Objetivos, Metas y Estrategias.

Las empresas que se dedican a prestar este tipo de servicio persiguen objetivos, metas y estrategias. Además, de prestar excelentes servicios, calidad de atención y generando confianza, seguridad, rapidez y cobertura a nivel nacional e internacional; que permita satisfacer las necesidades de los clientes, de lo cual mencionamos lo siguiente.

a. Objetivos:

Transportar la carga eficientemente apoyada en la experiencia, el conocimiento y estableciendo una relación confiable de negocios entre

los clientes, navieras, aerolíneas y la empresa de servicios de transporte de carga.

b. Metas:

Lograr la satisfacción de los clientes en sus necesidades de servicio de transporte de carga nacional e internacional, y convertirse en parte integral en el desarrollo y crecimiento de estas empresas y de la economía en los diferentes países en los que desarrollan sus operaciones.

c. Estrategias básicas de servicios:

- 1) Contactos en todo el mundo
- 2) Precios competitivos
- 3) Servicios integrados
- 4) Servicio de transporte de todo tipo a nivel mundial
- 5) Comunicación e Información permanente sobre sus transportes
- 6) Experiencia profesional
- 7) Responsabilidad
- 8) Agilidad en los trámites

4. Servicios que prestan las empresas de transporte de carga.



Transporte Terrestre: Desde y hasta El Salvador, de una forma segura, todo Centroamérica y México en contenedores completos y en carga consolidada.



Transporte aéreo: mueven sus cargas desde cualquier parte del mundo hasta El Salvador y viceversa suelta o consolidada.



Transporte marítimo: Contenedores completos, consolidado o carga suelta desde cualquier parte del mundo hasta El Salvador y viceversa.



Itinerarios: para su mayor tranquilidad, esté informado en todo momento del estatus de su carga: Tiempo de salida, itinerario en tiempo real, fecha de llegada.



Almacenes: cuentan con almacenes en cualquier parte del mundo para resguardar su mercadería con todos los requisitos o permisos exigidos en nuestra área.

5. Empresas de servicios de transporte de carga en el Municipio de San Salvador.

| | |
|-------------------|---|
| Empresa | M REPRESENTACIONES, S.A DE C.V. |
| Dirección | Calle Alirio Cornejo, Col. Universitaria Norte, No. 25c, Mejicanos, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 15 |
| Empresa | CS LOGISTICS, S.A. DE C.V. |
| Dirección | Prolongación de la Juan Pablo II, Centro Comercial Juan Pablo II, Local 303B, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 10 |
| Empresa | CYC LOGISTICS, S.A. DE C.V. |
| Dirección | Boulevard Los Próceres, sobre la Autopista Sur No. 18, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 8 |
| Empresa | INTERNATIONAL GLOBAL CARGO, S.A. DE C.V. |
| Dirección | Centro Comercial Feria Rosa, Local H-304, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 12 |
| Empresa | AIMAR, S.A. DE C.V. |
| Dirección | 69 Av. Norte. No. 724, Col. Escalón, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 35 |
| Empresa | KUEHNE NAGEL, S.A. DE C.V. |
| Dirección | 103 Av. Norte No. 124, Col. Escalón, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 12 |
| Empresa | AGD CARGO, S.A. DE C.V. |
| Dirección | Edif. Xaya, Local No. 1, 2º Nivel, Av. Sierra Nevada, Col. Miramonte, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 19 |
| Empresa | SISTEMAS AEREOS, S.A. DE C.V. |
| Dirección | Av. Bernal y Calle Los Sisimiles No. 592, Col. Yumuri, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 26 |

| | |
|-------------------|---|
| Empresa | CONSOLIDADOS 807, S.A. DE C.V. |
| Dirección | 63 Av. Norte y 1º calle poniente, No. 175, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 32 |
| Empresa | PIER 17, S.A. DE C.V. |
| Dirección | Boulevard del Hipódromo, Edif. Sky Light Center Local 115, Col. San Benito, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 16 |
| Empresa | CARGA URGENTE DE EL SALVADOR, S.A. DE C.V. |
| Dirección | Col. El Mirador, No. 53-53, Col. Escalón, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 18 |
| Empresa | TGD CARGO EL SALVADOR, S.A. DE C.V. |
| Dirección | 47 Av. Norte, Condominios Metro 2000, Local B-14, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 12 |
| Empresa | SERCOGUA EL SALVADOR, S.A. DE C.V. |
| Dirección | Pasaje las Rosas, No. 5267. Lomas Verdes, Col. Escalón, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 18 |
| Empresa | SERVITRANS, S.A. DE C.V. |
| Dirección | Calle Arturo Ambrogi, casa No. 8, Col. Escalón, San Salvador, El Salvador, C.A. |
| Personal ocupado: | 25 |
| Empresa | S&S LOGÍSTICA S.A DE C. V |
| Dirección | Col. Miramonte, final calle Toluca casa # 15, San Salvador |
| Personal ocupado: | 11 |

Cuadro No. 1.

Fuente: Información proporcionada por S&S LOGÍSTICA, S.A de C.V.

B. GENERALIDADES DE LA EMPRESA S & S LOGÍSTICA, S.A. DE C.V.

1. Antecedentes

La empresa S&S Logística, S.A. de C.V fue creada por el señor Franco Rutilio Sánchez Sálala, quien laboró durante varios años como delegado de la Corte de Cuentas de la República, Sirviendo para el área de aduanas y optando algunas funciones como contador vista. La gran experiencia ganada a lo largo de su vida laboral, lo motivó a continuar en el rubro aduanero; en 1992 lo autorizaron como agente aduanal, así, en el año de 1995 se jubiló y a finales de 1996 ejerciendo el cargo como agente aduanal oficial fundó la empresa S&S Logística, S.A de C.V. (Sánchez y Sálala) en la ciudad de San Salvador, El Salvador Centro América, iniciando con 3 empleados, y actualmente cuenta con 11 colaboradores. En el transcurso de los años observó las necesidades de los clientes y deciden ampliar los servicios, brindando nuevas soluciones de transporte de carga por vía terrestre, aérea y marítima, desde cualquier país hasta cualquier destino. Cuenta con el conocimiento, capacidad, habilidad, experiencia, actitud, ética y disposición en el cumplimiento de sus objetivos. De esa manera se ha consolidado como una empresa de logística en el transporte de carga y asesoría aduanal, facilitando servicios de desaduanaje y transporte de carga desde químicos, farmacéuticos, alimentos, carga a granel, electrónicos, armas, etc. Está ubicada en Col. Miramonte, final calle Toluca casa # 15, San Salvador

- a) Cuenta con 25 años de experiencia en logística.
- b) Tiene 6 años transportando mercadería vía Terrestre, aérea y marítima, desde cualquier país hasta cualquier destino.

- c) Certificaciones, diplomados y capacitaciones para el equipo de trabajo en el rubro aduanal y logístico.
- d) Conocimiento de leyes aduaneras y logísticas

2. Objetivos y Estrategias de los servicios que brinda la empresa S&S Logística, S.A. de C.V.

a. Objetivo General

Gestionar operaciones aduaneras que se encarguen de todo el proceso de importación y exportación, incluyendo la entrega de la mercancía hacia cualquier destino.

b. Objetivos Específicos

- 1) Brindar un mejor servicio que el que ofrecen los consolidadores existentes.
- 2) Predecir imprevistos que puedan surgir y buscar soluciones por adelantado
- 3) Garantizar que las mercancías que salen del punto de descargue lleguen a tiempo y en perfectas condiciones hasta el cliente.

c. Estrategias

- 1) Programan el transporte de carga marítima o aérea a través de un sistema de comunicación, el cual está unido a una red internacional.
- 2) Manejan todos los trámites entre proveedores, compradores, cliente en destino final, línea transportista, aduanas y cualquier otra entidad involucrada.
- 3) Coordinan el transporte interno para la entrega de carga a sus destinos finales.
- 4) Brindan asesoría profesional a clientes en el negocio de la exportación, lo cual tiene como resultado mejores precios y múltiples beneficios.

3. Servicios que ofrece la Empresa S&S Logística, S.A. de C.V.



Figura No.1

Fuente: Información proporcionada por S&S Logística, S.A. de C.V.

a. Transporte Internacional de Carga Terrestre

En términos Generales el servicio es utilizado para cargas de cualquier peso o dimensiones permitidas, a entregar regionalmente. Se cuenta con una flota de camiones desde 1.5 toneladas hasta furgones de 53 pies, brindando a la mercadería un excelente viaje a lo largo de Centroamérica.

b. Transporte Internacional de Carga Aérea

Es recomendado para situaciones de extrema urgencia en importar o exportar la mercadería que el cliente necesite en un corto periodo de tiempo.

c. Transporte de Carga Marítima

Este servicio es una forma práctica para transportar cargas volumétricas y pesadas. Cuenta con contenedores completos y servicio de consolidados para transportar la inversión. Tomando en cuenta que la agilidad es mayor, se importa la carga desde cualquier puerto del mundo.

d. Transporte Nacional de Carga Terrestre

Llevar mercadería hacia las bodegas de los clientes a otros departamentos nunca fue tan fácil. Cuentan con una flota de camiones desde 1.5 toneladas hasta furgones de 53 pies, disponibles para recorrer todo El Salvador.

e. Seguros de Mercadería Internacional

Cuenta con seguros de mercadería desde cualquier parte del mundo, para brindar seguridad en cada transporte de carga.

f. Custodios

Todas las mercaderías son un tesoro es por lo que asignan seguridad física a cada una de las cargas, ya estando en el país hacia las bodegas, o llevándola hacia otros países de la región centroamericana, por medio de Grupo Alfa, Blue Starbucks Security y COMSI El Salvador

g. Red de Agentes S&S

Cuentan con una red de Agentes, quienes pueden conseguir el producto que necesitan los clientes en cualquier parte del mundo. Dan seguridad en cada una de las ventas realizadas por el proveedor del producto ya que distribuyen a fábricas reconocidas en el mundo.

h. Bodegas S&S

Si los clientes tienen inconvenientes con el espacio de su bodega, la Empresa S&S Logística ofrece guardar la mercadería de sus clientes, lo cual es aprobado por la Dirección Nacional de Medicamentos, cuando se trata de productos farmacéuticos clasificados como especiales y de carga seca.

4. Filosofía Empresarial.

a. Misión

Brindar agilidad, calidad y experiencia en los procesos logísticos de transporte de carga a cada uno de los importadores y exportadores dando el mejor servicio de logística a nivel Internacional.

b. Visión

Llegar a ser la mejor solución logística integral a nivel Centroamericano, a través del trabajo profesional, honesto y capaz, que lleve a los aliados a tener sus insumos en el momento preciso, contando con personal altamente capacitado, que garantice el éxito en cada proyecto realizado.

c. Valores

- 1) Agilidad
- 2) Calidad
- 3) Seguridad
- 4) Responsabilidad

5. Estructura Organizativa

a. Organigrama



Figura 2

Fuente: información proporcionada por S&S Logística

b. Funciones Principales

Funciones de Junta Directiva y por Gerencias S & S Logística.

| Junta Directiva | Gerente General | Gerente Administrativo | Gerente de Ventas | Gerente de Logística |
|--|---|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Proteger los intereses de los accionistas • Revisión de los estados financieros • Asignar los salarios de los empleados • Declarar Dividendos | <ul style="list-style-type: none"> • Toma de decisiones administrativas • Apoyo a la Gerencias de ventas para el incremento de las utilidades • Firma de Cheques y autorización de pagos • Contratación del personal. | <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de notas varias solicitadas • Recibe, clasifica, despacha y archiva correspondencia • Control de los ingresos y egresos de la Empresa • Elabora requerimientos para solicitud de fondos en Caja Chica | <ul style="list-style-type: none"> • Cotizar y Vender servicios de logística y transporte internacional y local (consolida contenedores completos) via marítima, aéreo terrestres. • Alianzas con Navieras para la actualización de tarifas de fletes, itinerarios de salidas, tiempos de tránsito. • Elaboración de reportes mensual de ventas. • Reuniones con el Gerente de Operaciones. | <ul style="list-style-type: none"> • Mantener informado a cada uno de los clientes del estatus de sus cargas. • Coordinación con navieras, compañías de Transporte, almacenadora y los clientes. • Manejo de sistema de aduanas para ingreso de manifiestos electrónicos • Coordinar la descarga de contenedores consolidados en las almacenadoras y de los contenedores completos en las bodegas de los clientes. |

Cuadro No. 2

Fuente: Información proporcionada por S&S Logística

C. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

1. Constitución de la República de El Salvador

Art. 1.- El Salvador reconoce a la persona humana como el origen y el fin de la actividad del Estado, que está organizado para la consecución de la justicia, de la seguridad jurídica y del bien común.

Asimismo, reconoce como persona humana a todo ser humano desde el instante de la concepción.

En consecuencia, es obligación del Estado asegurar a los habitantes de la República, el goce de la libertad, la salud, la cultura, el bienestar económico y la justicia social.¹⁴

2. Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto establecer el marco legal, organizacional, y técnico en materia de transporte de carga por carretera, a todos los vehículos de carga o combinaciones de ellos, que circulan por las carreteras de la República de El Salvador.

Art. 3.- Sólo los vehículos con placas salvadoreñas podrán transportar carga de mercaderías o materiales dentro del territorio nacional, cuyo origen y destino se encuentre dentro del mismo.

Para efectos del inciso anterior, los transportistas con vehículos con placas de países centroamericanos deberán comprobar, cuando así se les solicite

¹⁴ Constitución de la Republica de El Salvador. Decreto Constituyente No. 38 de 15 de diciembre de 1983, Publicado en el Diario Oficial No. 234, Tomo No. 281, de 16 de diciembre de 1983.

en las estaciones de control, que transportan mercancías en régimen de tránsito internacional por medio de su documento aduanero internacional en vigencia correspondiente.¹⁵

3. Ley del Registro de Importadores

Art. 1.- Créase el Registro de Importadores, denominado en adelante el Registro, en el cual deberán inscribirse todas las personas naturales o jurídicas, organismos y dependencias del Gobierno Central, instituciones oficiales autónomas, municipios, empresas estatales o municipales, fideicomisos y sucesiones, que realicen operaciones de importación de mercancías.

Para efectos del presente artículo, se consideran importadores a los sujetos referidos en el inciso anterior, cuando importen mercancías para el desarrollo de las actividades que constituyan su finalidad o razón social, negocio, profesión, arte u oficio.

Art. 8.- La declaración de mercancías deberá de contener, como mínimo, los siguientes datos:

- a) Régimen aduanero que solicita;
- b) Identificación del consignatario;
- c) Identificación del declarante o de su representante;
- d) Clase del medio de transporte;

¹⁵ Ley Especial de Transporte de carga por carretera. Decreto No. 367, de 03 de mayo del 2013

- e) Número del manifiesto de carga;
- f) Número del documento de transporte respectivo;
- g) País de origen y de procedencia de las mercancías;
- h) Identificación de la mercancía: cantidad, clase del embalaje y marca de los productos a importar; número, peso y demás características que los individualicen o distingan a unos productos de otros;
- i) Clasificación arancelaria de las mercancías y su descripción comercial, detallada en forma que permita determinar su naturaleza y distinguirla de otras;
- j) Valor en aduanas de las mercancías; y,
- k) Derechos e impuestos aplicables al adeudo.

La declaración de mercancías deberá efectuarse a través de las modalidades que al efecto establezca la legislación aduanera, y deberán de adjuntarse los documentos originales de transporte, factura comercial, declaración certificada de origen cuando proceda, certificados sanitarios y de calidad y demás autorizaciones o documentos que exija la legislación aduanera. No se admitirá declaración de mercancías bajo la descripción de “otros”, “varios”, “misceláneas” o descripciones similares que impidan la correcta identificación y clasificación arancelaria de las mercancías.¹⁶

¹⁶ Ley de Registro de Importadores. Decreto No. 224, 14 de diciembre del 2000 publicado en D.O N° 241, tomo 349, 22 de diciembre del 2000.

4. Ley Orgánica de La Dirección General de Aduanas

Art. 32. Las personas naturales y jurídicas, públicas o privadas, que, por cualquier título, reciban, manipulen, procesen o tengan en custodia mercancías sujetas al control aduanero, serán responsables por las consecuencias tributarias aduaneras producto del daño, la pérdida o sustracción de las mercancías. Esta disposición es extensiva a las y autoridades o empresas portuarias o aeroportuarias, sin menoscabo de la responsabilidad patrimonial que deberán asumir frente a los propietarios de las mercancías.

Art. 36-a. la persona natural que solicite la autorización para actuar como agente aduanero, deberá acreditar, entre otros, los siguientes requisitos:

- a) ser nacional de cualquiera de los estados parte;
- b) poseer el grado académico en licenciatura en materia aduanera;
- c) poseer grado académico en otras disciplinas de estudio, en cuyo caso el solicitante deberá acreditar como mínimo dos años de experiencia en materia aduanera; en los casos a que se refieren los literales b) y c) de este artículo, las autoridades de aduana podrán practicar al interesado un examen psicométrico. (2)¹⁷

¹⁷ Ley Orgánica de La Dirección General de Aduanas Decreto 903, Art 32 Pág. 16, Art 36^a Pág. 17. A los 14 días del mes de diciembre del año 2005, D.O. N° 8, tomo N° 370, 12 enero 2006

5. Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios.

Artículo 1.- Por la presente ley se establece un impuesto que se aplicará a la transferencia, importación, internación, exportación y al consumo de los bienes muebles corporales; prestación, importación, internación, exportación y el autoconsumo de servicios, de acuerdo con las normas que se establecen en la misma.

Artículo 4.- Constituye hecho generador del impuesto, la transferencia de dominio a título oneroso de bienes muebles corporales.

Artículo 14.- Constituye hecho generador del impuesto la importación e internación definitiva al país de bienes muebles corporales y de servicios.¹⁸

6. Ley del impuesto sobre la renta.

Art. 5.- Son sujetos pasivos o contribuyentes y, por lo tanto, obligados al pago del impuesto sobre la renta, aquéllos que realizan el supuesto establecido en el artículo 1 de esta ley, ya se trate:

- a) de personas naturales o jurídicas domiciliadas o no;
- b) de las sucesiones y los fideicomisos domiciliados o no en el país;
- c) de los artistas, deportistas o similares domiciliados o no en el país, sea que se presenten individualmente como personas naturales o bien agrupados en conjuntos.

¹⁸ Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios. Decreto 296, Art 1 y art. 4 pág. 2. Art. 14 pág. 7. 30 de julio de 1992, D.O. N° 143, tomo N° 316, 31 de Julio 1992.

Para los efectos de esta ley, se entiende por conjunto, cualquier agrupación de personas naturales, no domiciliadas, independientemente de la organización que adopten, sea jurídica o, de hecho, que ingresen al país de manera temporal y con cualquiera de los fines enumerados en el inciso presente.

Art. 51.- El pago del impuesto deberá efectuarse dentro del plazo de cuatro meses siguientes al vencimiento del Ejercicio o período de imposición de que se trate, mediante el mandamiento de ingresos elaborado por el contribuyente en formulario proporcionado por la Dirección General de Impuestos Internos.

El mandamiento de ingreso se presentará en las colecturías del servicio de tesorería, o en los lugares señalados por la Dirección General. El Ministerio de Hacienda, mediante acuerdo, podrá autorizar lugares diferentes para la presentación de las liquidaciones del impuesto y del pago respectivo.¹⁹

7. Código Tributario.

Artículo 152.- la declaración jurada de pago a cuenta deberá presentarse juntamente con el anticipo dentro de los diez días hábiles siguientes al mes calendario que se liquida.

La obligación de presentar la declaración subsiste aun cuando ella no dé lugar al entero o anticipo a cuenta respectivo.

¹⁹ Ley del impuesto sobre la renta. Decreto 134, 18 / 12 / 1991, D.O 342, tomo 313

Artículo 153.- las personas naturales titulares de empresas mercantiles a que se refiere el artículo 151 de este código, sucesiones, fideicomisos, transportistas y las personas jurídicas sujetas al sistema de recaudación de pago a cuenta, podrán compensar el remanente a favor resultante en su declaración de impuesto sobre la renta contra impuestos, multas e intereses, firmes, líquidos y exigibles, al efecto se procederá de conformidad al orden de imputación de pagos contenido en este código.
(1)²⁰

8. Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA)

Artículo 2. Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación de este Código y su Reglamento será el territorio aduanero, sus normas serán aplicables a toda persona, mercancía y medio de transporte que cruce los límites del territorio aduanero de los Estados Parte.

Artículo 22. Agente aduanero

El agente aduanero es el Auxiliar autorizado para actuar habitualmente, en nombre de terceros en los trámites, regímenes y operaciones aduaneras, en su carácter de persona natural, con las condiciones y requisitos establecidos en este Código y su Reglamento.

²⁰ Código Tributario. Decreto 230, pág. 83, 14 de diciembre 2001 D.O. N° 241, tomo N° 349, 22 de diciembre del 2000

La intervención del agente aduanero o sus asistentes en los trámites, regímenes y operaciones aduaneras será regulada por el Reglamento.

Artículo 24. Transportista aduanero.

Transportista es el auxiliar encargado de las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación ante el Servicio Aduanero, del medio de transporte y carga, a fin de gestionar su ingreso, tránsito o salida de las mercancías.

El transportista será responsable directo ante el Servicio Aduanero, por el traslado o transporte de las mercancías objeto de control aduanero.²¹

9. Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA)

Artículo 390. Autorización de los vehículos. El tránsito aduanero deberá efectuarse únicamente en medios de transporte inscritos y registrados ante el Servicio Aduanero. Los medios de transporte con matrícula de los Estados Parte utilizados para realizar el tránsito aduanero pueden ingresar y circular en el territorio aduanero, previo cumplimiento de las formalidades exigidas. Estas unidades podrán utilizarse, a su salida del territorio aduanero por cualquier aduana, para el transporte de carga destinada directamente a la exportación o reexportación y no podrán prestar servicios de transporte interno de mercancías. Los vehículos con matrícula

²¹ Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA). Art 2 pág. 1. Art 22 y Art 24 pág. 8, tomo Anexo de la resolución No. 223 – 2008 (COMIECO – XLIX)

de los Estados Parte se regirán por los acuerdos regionales y tratados internacionales.

Artículo 392. Datos de la declaración de mercancías. La declaración de mercancías para el tránsito interno, además de los datos aplicables establecidos en el Artículo 320 de este Reglamento, deberá contener al menos:

- a) Identificación de los dispositivos de seguridad;
- b) Identificación de la aduana y lugar de destino;
- c) Nombre del consignatario;
- d) Número y fecha del documento de transporte tales como: conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte, individualizados;
- e) Número y fecha de la o las facturas comerciales asociadas a las mercancías cuando se trate de una compraventa internacional, o documento equivalente en los demás casos;
- f) Valor de las mercancías de acuerdo con la factura comercial, cuando se trate de una compraventa internacional, o documento equivalente en los demás casos;
- g) Fecha y firma del declarante; y

h) Otros que determine el Servicio Aduanero.²²

10. Reglamento Sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre

Artículo 1.- Las normas contenidas en el presente Reglamento tienen por objeto facilitar, armonizar y simplificar los procedimientos utilizados en las operaciones de tránsito aduanero internacional efectuadas por vía terrestre.

Artículo 2.- Las autoridades aduaneras competentes de cada país signatario autorizarán el transporte de mercancías en tránsito aduanero internacional, por su territorio:

- a. de una aduana de partida de un país signatario a una aduana de destino de otro país signatario;
- b. de una aduana de partida de un país signatario con destino a un tercer país no signatario en tránsito por uno o más países signatarios distintos del de la aduana de partida; y,
- c. de una aduana de partida a una aduana de destino ubicado en el mismo país signatario siempre que se transite por el territorio de otro país signatario.

Las disposiciones del presente Reglamento son aplicables a las mercancías procedentes u originarias de los países signatarios y/o de

²² Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA). Art 390 pág. 128, At 392 pág. 129, Anexo de la resolución No. 224-2008 (COMIECO - XLIX).

terceros países, siempre y cuando la operación de tránsito se inicie en un país signatario y se cumpla con lo previsto en el presente artículo.

Artículo 3.- Las mercancías transportadas en una operación de tránsito aduanero internacional terrestre serán admitidas en el territorio aduanero de los países signatarios y no estarán sujetas al pago de los derechos e impuestos exigibles, siempre que se cumplan todos los requisitos y formalidades legales de este Reglamento.²³

²³ Reglamento Sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre,

D. MARCO INSTITUCIONAL

| LEYES | INSTITUCIONES |
|--|---|
| Constitución de la República de El Salvador | Corte Suprema de Justicia, a través de la Sala de lo Constitucional |
| Ley especial de Transporte de Carga por Carretera | Dirección General de Transporte de Carga, del Viceministerio de Transporte. |
| Ley del Registro de Importadores | Dirección General de Aduanas |
| Ley Orgánica de La Dirección General de Aduanas | Dirección General de Aduanas |
| Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) | Dirección General de Aduanas |
| Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA) | Dirección General de Aduanas |
| Reglamento Sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre | Dirección General de Aduanas |
| Ley del sistema de ahorro para pensiones | Superintendencia del Sistema Financiero |
| Ley del Instituto Salvadoreño del Seguro Social | Instituto Salvadoreño del Seguro Social |
| Código de Trabajo | Ministerio de Trabajo y Previsión Social |
| Código de Comercio | Ministerio de Economía |

Cuadro No. 3 Fuente: Páginas oficiales del Gobierno de El Salvador.

E. GENERALIDADES DE LOS COSTOS.

1. Elementos que conforman el costo

Los elementos del costo son los factores necesarios para que una materia prima se convierta en un nuevo producto listo para la venta. Dentro de los elementos el costo encontramos:

3. Materia prima: La materia prima está compuesta por los insumos necesarios para fabricar el producto y que quedan formando parte esencial de él.
4. Mano de Obra: es el pago al sacrificio físico e intelectual que se requiere para fabricar un producto o prestar un servicio.
5. Costos indirectos de fabricación: son elementos diferentes a materia prima y mano de obra, pero se hacen necesarios para fabricar el producto o prestar el servicio.²⁴

2. Fundamentos de los Costos.

Los costos de adquisición o fabricación de bienes y/o prestación de servicios, se fundamentan en la naturaleza del ente económico, en la planificación de las actividades operativas, en las características de los productos y en los procesos y procedimientos empleados en la producción; se integran al sistema de contabilidad y se apoyan en el sistema de información y en el sistema de control interno existentes, especialmente en las funciones relacionadas con los

²⁴ Teresa de Jesus Altahona Quijano, Libro practico sobre contabilidad de costos, pág. No. 7, Año 2009

procesamientos y controles de las operaciones, los valores monetarios imputables a los productos y la generación y presentación de informes.²⁵

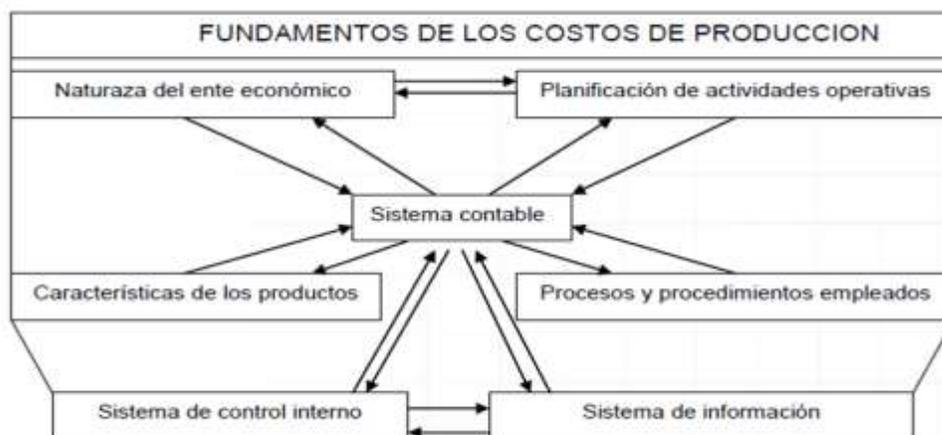


Figura No 3

Fuente: Fundamentos y técnicas de costos. Universidad libre Cede Cartagena Centro de Investigaciones/ISBN: 978-958-8621-13-5 año 2010.

3. Importancia de los Costos.

Los costos son un concepto fundamental en toda organización porque permiten determinar el resultado (ganancia o pérdida) de las operaciones, además de ser una herramienta para la toma de decisiones. El conocimiento de los costos en una empresa es fundamental en la medida en que permite implementar los sistemas de gestión, los cuales contribuyen a tomar decisiones respecto a la optimización de los resultados obtenidos de la operación de la empresa.

²⁵ Ramírez Molineros, Carlos Vicente, Fundamentos y técnicas de costos. Universidad libre Cede Cartagena Centro de Investigaciones/ISBN: 978-958-8621-13-5 año 2010 pág. 21

4. Objetivos de los Costos.

El principal objetivo de los costos es la determinación correcta del costo unitario lo cual trae consigo la información amplia y oportuna, así como el control de las operaciones y de los gastos. Igualmente, una vez determinado el costo unitario y correcto se pueden fijar precios de venta, aunque sujetos a la oferta y la demanda. Igualmente, una vez determinado el costo unitario correcto se pueden tomar decisiones, sobre fabricar o comprar, para fijar normas o políticas de explotación y operaciones.

5. Clasificación de los costos.

Dependiendo del tipo de proceso administrativo de que se trate, y del tipo de toma de decisiones que se quiera realizar, los costos pueden ser clasificados de diferentes formas.

a. De acuerdo con la función en la que se incurren:

1) Costos de producción: Son los que se generan en el proceso de transformar la materia prima en productos terminados. Se subdividen en costos de materia prima, de mano de obra e indirectos de fabricación:

- a) Costos de materia prima El costo de materiales integrados al producto.
- b) Costos de mano de obra Es el costo que interviene directamente en la transformación del producto.
- c) Gastos indirectos de fabricación Son los costos que intervienen en la transformación de los productos, con excepción de la materia prima y la mano de obra directa.

- 2) Costos de distribución o venta: Son los que se incurren en el área que se encarga de llevar el producto desde la empresa hasta el último consumidor.
 - 3) Costos de administración: Son los que se originan en el área administrativa.
 - 4) Costos de financiamiento: Son los que se originan por el uso de recursos ajenos, que permiten financiar el crecimiento y desarrollo de las empresas.
- b.** De acuerdo con su identificación con una actividad, departamento o producto:
- 1) Costos directos: Son los que se identifican plenamente con una actividad, departamento o producto.
 - 2) Costo indirecto: Es el que no se puede identificar con una actividad determinada.
- c.** De acuerdo con el tiempo en que fueron calculados:
- 1) Costos históricos: Son los que se produjeron en determinado periodo: los costos de los productos vendidos o los costos de los que se encuentran en proceso.
 - 2) Costos predeterminados: Son los que se estiman con base estadística y se utilizan para elaborar presupuestos.
- d.** De acuerdo con el tiempo en que se cargan o se enfrentan a los ingresos:
- 1) Costos de periodo: Son los que se identifican con los intervalos de tiempo y no con los productos o servicios.
 - 2) Costos del producto: Son los que se llevan contra los ingresos únicamente cuando han contribuido a generarlos en forma directa; es
 - 3) decir, son los costos de los productos que se han vendido, sin importar el tipo de venta, de tal suerte que los costos que no

contribuyeron a generar ingresos en un periodo determinado quedarán inventariados.

- e. De acuerdo con el control que se tenga sobre la ocurrencia de un costo:
 - 1) Costos controlables: Son aquellos sobre los cuales una persona, de determinado nivel, tiene autoridad para realizarlos o no.
 - 2) Costos no controlables: En algunas ocasiones no se tiene autoridad sobre los costos en que se incurre; tal es el caso de la depreciación del equipo para el supervisor, ya que dicho gasto fue una decisión tomada por la alta gerencia.
- f. De acuerdo con su comportamiento:
 - 1) Costos variables: Son los que cambian o fluctúan en relación directa con una actividad o volumen dado.
 - 2) Costos fijos: Son los que permanecen constantes durante un rango relevante de tiempo o actividad, sin importar si cambia el volumen, como sería el caso de los sueldos, la depreciación en línea recta y el alquiler de un edificio.
 - 3) Costos semivariantes: También conocidos como “semifijos” o mixtos, estos costos tienen como característica que están integrados por una parte fija y una variable.
- g. De acuerdo con su importancia para la toma de decisiones:
 - 1) Costos relevantes: Son aquellos que se modifican o cambian de acuerdo con la opción que se adopte; también se les conoce como costos diferenciales.
 - 2) Costos irrelevantes: Son aquellos que permanecen inmutables, sin importar el curso de acción elegido.

- h.** De acuerdo con el tipo de sacrificio en que se ha incurrido:
- 1) Costos desembolsables: Son aquellos que implicaron una salida de efectivo, lo cual permite que puedan registrarse en la información generada por la contabilidad.
 - 2) Costo de oportunidad: Es aquel que se origina al tomar una determinación que provoca la renuncia a otro tipo de alternativa que pudiera ser considerada al llevar a cabo la decisión.
 - 3) Costos virtuales: Costos que impactan a la utilidad durante un periodo contable, pero que no implican una salida de efectivo.

6. Contabilización de los costos

Cuando se habla de Contabilidad de Costos se hace referencia a una rama de la Contabilidad financiera que se encarga de los registros e informes de productos o servicios, es decir, a cualquier actividad económica, sin limitarse a empresas productivas o industrias; a fin de controlar y contabilizar los movimientos de los almacenes, verificar las existencias de los bienes, registrar la producción, determinar los costos de producción, orientar la política de precios, controlar los resultados de la actividad productiva, confeccionar estadísticas, preparar presupuestos, entre otros.

a. Definiciones Básicas

- 1) La Contabilidad de Costos, consiste en el análisis de la información relevante para uso interno de los gerentes en la planeación, control y toma de decisiones. Las medidas financieras generadas pueden adoptar cualquier forma que la gerencia considere relevante para fines internos.²⁶

²⁶ (https://correo.socoda.com.co/images/QAD_Contabilidad_De_Costos.pdf 31/10/2021 18.53)

2) La contabilidad de costos es un sistema de información empleado para predecir, registrar, acumular, distribuir, controlar, analizar, interpretar e informar de los costos de producción, distribución, administración y financiamiento.²⁷

De acuerdo con los conceptos antes mencionados, se puede decir que la contabilidad de costos permite a las empresas, optimizar el elemento humano y controlar de manera más eficiente, los recursos materiales y económicos. Además, en la contabilización de los costos, estos; se pueden clasificar en costos fijos y variables, dependiendo de la naturaleza del costo que tiene la empresa. Un costo puede considerarse directo o indirecto según la capacidad de la compañía para asociarlo en forma específica a un producto. Los costos indirectos o variables se cargan a los artículos con base en criterios de asignación definidos por la gerencia. También identifica, define, mide, reporta y analiza los diversos componentes de los costos directos e indirectos asociados con la producción y la comercialización de los bienes y servicios; midiendo también el desempeño y la calidad de los productos y la productividad.

b. Objetivos de la contabilidad de costos

Los objetivos de la contabilidad de costos son:

1) Principalmente proporcionar suficiente información en forma oportuna a la dirección de la empresa, para una mejor toma de decisiones.

²⁷ Ricardo Reveles López, Costos I, Año 2004, Primera Edición, Pag.15

- 2) Generar información para ayudar a la dirección en la planeación, la evaluación y el control de las operaciones de la empresa.
- 3) Determinar los costos unitarios para normar políticas de dirección y para efectos de evaluar los inventarios de producción en proceso y de artículos terminados.
- 4) Generar informes para determinar las utilidades, proporcionando el costo de los artículos vendidos.
- 5) Contribuir a la planeación de utilidades y a la elección de alternativas por parte de la dirección, proporcionando anticipadamente los costos de producción, distribución y financiamiento.
- 6) Contribuir a la elaboración de los presupuestos de la empresa, en los programas de venta, producción y financiamiento.
- 7) Contribuir al fortalecimiento de los mecanismos de coordinación y apoyo entre todas las áreas, para el logro de los objetivos de la empresa.

c. Fases de la contabilidad de costos

La contabilidad de costos tiene las siguientes fases:

- 1) Registrar las erogaciones bajo apropiadas clasificaciones a medida que se van causando; como ejemplo: Compras de material, consumo de este, pagos de rayas, pagos de renta, luz y fuerza, aplicación de depreciaciones, etc., utilizando para el efecto un plan de cuentas adecuadas.
- 2) Reclasificación para aplicarse esas erogaciones a la actividad correspondiente, es decir, aplicación precisa a la orden de fabricación o el proceso respectivo.
- 3) Determinación del costo unitario, objeto primordial de la contabilidad de costos.

d. Finalidad de la contabilidad de costos

La contabilidad de costos tiene como finalidad el control de todas las operaciones productivas concentradas a través de un estado especial denominado “estado de fabricación” o “estado de producción”, que nos muestra el aspecto dinámico de la elaboración referida a un periodo determinado.

F. ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DE COSTOS**1.Importancia de la Estructura de Costos.**

Conocer la estructura de costos de una empresa es fundamental, tanto poder decidir la viabilidad de fabricación de un producto o la misma puesta en marcha de una empresa, como para fijar el precio de venta de un producto o servicio. Desde el punto de vista económico los costos de una empresa son la suma de bienes y servicios empleados para completar un acto productivo concreto.

La estructura de costos de una empresa queda definida, por el peso que cada elemento del proceso de producción; tiene en el costo total de un producto terminado o servicio. Las empresas que venden servicios pueden manejar sus gastos de operaciones como las empresas comerciales, esto es, en cuentas de gastos de ventas y gastos de administración. No obstante, cuando estas empresas implantan un sistema de costos, pueden costear todos aquellos procesos, actividades u operaciones que guardan relación con la prestación de los servicios, para lo cual suelen agrupar, acumular y asignar dichos costos por niveles de responsabilidades, estructurando sus planes de cuentas que, además de identificar las áreas o secciones donde efectúan los consumos o utilización de los recursos de producción, pueden determinar de manera justa y objetiva cuánto cuesta la prestación de los servicios que venden.

2. Objetivo de la estructura de costos

Es un proceso que tiene por objetivo organizar de forma efectiva los costos dentro de una empresa y así mejorar la toma de decisiones. Toma en cuenta diferentes aspectos como tipos de costos, porcentajes, producto, cliente, entre otros.²⁸

3. Ventajas de establecer una estructura de costos.

- a. Al inicio de un proyecto, brinda un buen panorama inicial.

la estructura de costos es una herramienta útil para describir los recursos que necesitas y saber cuánto te costará cada uno. Esto te da una visualización de cuánta inversión inicial requieres para cubrir los gastos de diferentes aspectos: servicios, materia prima, sueldos, publicidad, entre otros.

- b. Garantiza si el servicio o producto es rentable.

La estructura de costos, al ser tan detallada, te permite saber cuánto estarás gastando para así conocer si tu proyecto está dando los resultados que esperabas.

- c. Proporciona valiosa información segmentada.

Todo el desglose de información que contiene facilita la sistematización de los gastos asociados a la producción de cada unidad, etapa o departamento. Por lo que si existe alguna variación como desviaciones o errores se puede hacer una corrección oportuna.

²⁸ <https://blog.hubspot.es/sales/estructura-costos>

4. Elementos que integran la estructura de costos

a. Personal capacitado y con experiencia

El responsable de controlar los costos de la empresa deberá contar con los conocimientos básicos en contabilidad de costos y la experiencia para analizar y registrarlos cronológicamente.

b. Registro de las ventas y los gastos de la empresa.

Se debe llevar un registro diario y ordenado, tanto de los ingresos como de los egresos que genera la empresa, para tener un mejor control del capital de trabajo.

c. Determinar los costos fijos.

Los costos fijos son aquellos gastos que no se pueden dejar de pagar periódicamente; son parte del día a día de la empresa. Para calcularlos se debe tener a la mano el presupuesto anual, para conocer los costos unitarios de cada uno de los productos.

d. Determinar los costos variables.

Para calcular los costos variables, existen dos métodos correctos, cálculo directo o cálculo indirecto utilizando el presupuesto anual. Para hacer el cálculo directo se debe saber cuáles son los insumos y las cantidades que se usan para la producción de cada producto. El cálculo indirecto se hace en base al presupuesto, tomando en cuenta los rubros de egresos o gasto variable. Se divide estas cantidades entre el número de unidades producidas y así se obtiene el costo unitario.

e. Calcular el punto de equilibrio.

Para calcular el punto de equilibrio es necesario contar con el total de los costos fijos, costos variables y el costo unitario.

G. ESTRUCTURA DE COSTO TOTAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Los elementos que integran una estructura de costos, en la logística empresarial de transporte de carga, comprenden la planificación, la organización y el control de todas las actividades relacionadas con la obtención, traslado y almacenamiento de materiales y productos, desde la adquisición hasta la entrega donde el cliente lo requiera.

1. Costos de transporte que integran la estructura

a. Costos por ruta:

El costo por ruta es la suma de todos los costos asumidos por la empresa o el proveedor que realiza actividades de transporte de mercancías.

En este caso el objeto del costo es el costo por kilómetro recorrido, considerando las dimensiones como:

- 1) Tipo de vehículo.
- 2) Conductor.
- 3) Ruta.
- 4) producto.

Así el análisis permitirá conocer el costo por kilómetro recorrido según el conductor del vehículo, tipo de vehículo, ruta y producto transportado.²⁹

²⁹ Ídem Pág. 63

No se puede hablar en forma generalizada de un costo de producción promedio o estándar que sea válido para todos los empresarios, incluso para el mismo producto o servicio el costo puede ser variable según objeto del costo que sea materia de análisis.

b. Costos Fijos:

El principal elemento del costo fijo es la inversión realizada en la compra del vehículo y la evolución de esta inversión a lo largo del tiempo. A nivel de los resultados del negocio se debe considerar que la inversión inicial realizada pierde su valor con el paso de los años. Esto se traduce en un costo anual que es reconocido a través de la “depreciación”; es decir, descontando el costo anual del vehículo a lo largo de su vida útil esperada.³⁰

Existen también otros elementos adicionales del costo fijo que requieren ser reconocidos dentro del sistema de costeo del vehículo y que están relacionados con los impuestos que se deben pagar anualmente y los derechos que se abona para obtener las licencias de operación. Estos son:

- 1) Refrenda de tarjeta de circulación
- 2) Permiso de operación
- 3) Salario del conductor

Este costo es tratado como fijo en la mayoría de las empresas por que se tiene por lo menos un chofer asignado para cada vehículo de su flota independientemente de si el vehículo está operando o no. El salario incluye el sueldo básico, los aportes al fondo de pensión. Cualquier

³⁰ Ídem Pág. 64

costo adicional por incentivos, viáticos y sobre tiempo será considerado como variable.

4) Seguro vehicular:

Este seguro obligatorio se renueva anualmente y cuyo costo puede variar en función de diversos factores: ruta de operación, cantidad de vehículos asegurados por la empresa, tipo de carga transportada, valor de las mercancías a transportar, historial de accidentes, y el valor del vehículo.

También cubre riesgos de muerte y lesiones de los ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor como consecuencia de un accidente de tránsito.

5) Financiación del vehículo:

El mismo que corresponde al interés que se paga por el capital invertido en la adquisición del camión.

c. Costos Variables

Mientras que los costos fijos deben ser contabilizados aun cuando el vehículo no está siendo utilizado, con los costos operativos ocurre virtualmente lo opuesto, dado que se contabilizan solamente cuando el vehículo está siendo utilizado. Los costos operativos del vehículo pueden clasificarse de la siguiente manera.

1) Costo de combustible:

El cual es normalmente el más significativo de todos los costos operativos. Existen dos razones por las cuales el combustible es el más significativo de los costos: (a) debido al alto consumo de los vehículos comerciales cuyo rendimiento por kilómetro es bajo; y (b) debido al alto precio del combustible que por lo general

contiene un importante componente de impuestos. El costo de combustible puede calcularse en US\$ por kilómetro. Por ejemplo, si el rendimiento del motor diésel de un camión es 25 km/galón, y el precio del petróleo diésel es 4 US\$/galón, entonces el costo variable del combustible será US\$ 0,16/km. Debido al elevado costo de combustible asociado a la operación de transporte de carga por carretera, es importante que este sea monitoreado de manera regular. Un excesivo costo de combustible podría estar relacionado con factores tales como fugas de combustible, motor usado, mala conducción, robos, entre otros.

2) Costo de aceite y lubricantes:

Éste es un costo variable bastante pequeño, pero es importante medirlo durante el uso del vehículo porque un alto consumo podría ser un indicador de algún problema mecánico.

El costo del aceite y lubricantes puede calcularse en US\$ por kilómetro.

3) Costo de neumáticos:

Se clasifica costo variable operativo porque el desgaste de los neumáticos está directamente relacionado con la distancia recorrida por el vehículo. Este costo puede también calcularse en US\$ por kilómetro. Por ejemplo, si un camión utiliza 12 neumáticos que cuestan US\$ 1.000 cada uno y con los cuales logra recorrer 48.000 km, entonces el costo variable de los neumáticos será US\$ 0,25/km.

4) Costo de mantenimiento y reparaciones:

Tienden a ser los segundos más significativos de los costos operativos del vehículo. Están relacionados con el kilometraje debido

a que los vehículos son regularmente ingresados al servicio técnico luego de haber recorrido cierta cantidad de kilómetros (ejemplo: cada 5.000 km). Este costo tiene como componentes básicos el costo de mano de obra especializada, repuestos, y uso de taller. Este costo es también calculado en US\$ por kilómetro.

5) Costos extrasalariales del conductor:

Lo cual incluye los viáticos que recibe el conductor de carácter temporal para su manutención y alojamiento cuando no pueda pernoctar en su residencia habitual. Además, bajo esta categoría se pueden incluir los pagos por incentivos y sobretiempo derivados de algún servicio específico prestado por el vehículo.

6) Costo por uso de infraestructura:

Los cuales comprenden los peajes que se pagan al circular por las carreteras y otros que pudieran existir, por ejemplo, algún cargo de acceso a zonas logísticas, zonas de estacionamiento o estaciones de servicio.³¹

d. Costos administrativos relacionados con la operación del vehículo de carga

Los costos de administración son aquellos relacionados con la gestión de la empresa de transporte y consecuentemente corresponde que sean asignado a toda la flota de vehículos. En este caso cabe diferenciar los costos de administración de flota y los costos de administración del negocio en general.

³¹ Idem. Pág. 65

e. Costos de administración de flota

Corresponden a todos los costos de personal y equipo de apoyo y/o soporte, necesarios para mantener una operación eficiente de la flota de vehículos y que no pueden ser atribuibles a un vehículo en particular. Los principales elementos involucrados en estos costos incluyen los transportes de carga pesada y unidades tractoras de reemplazo en caso algún vehículo tenga que ser reparado debido a alguna avería, y los conductores externos contratados para cubrir a los choferes titulares durante periodos vacacionales o descanso médico. La asignación de este costo se realiza calculando el total de gastos en personal equipo de apoyo durante un periodo (ejemplo: un año) y luego dividiendo el monto total por el número de vehículos en la flota.³²

H. MÉTODOS DE COSTOS

1. El Costeo Basado en Actividades (CBA).

Es una herramienta desarrollada a principios de la década de los noventa por Robert Kaplan y Robín Cooper con el fin de proveer formas más razonables para asignar los GIF y los gastos de departamentos de servicio a actividades, procesos, productos y clientes.³³

La meta del CBA no es prorratear los GIF a los productos, sino medir y luego asignar un costo a todos los recursos utilizados por las actividades que dan soporte a la producción y a la entrega de productos y servicios a los clientes. Así, el supuesto bajo el cual trabaja el costeo basado en actividades es que los productos consumen actividades y éstas, recursos.

³² *Ibidem* pág. 42, 43.

³³ Contabilidad administrativa octava edición David Noel Ramírez Padilla. Pág. 76

Este sistema de costeo ha tenido mucho éxito, entre otras razones porque se puede medir con mucha precisión la rentabilidad de los clientes, de las rutas de las zonas geográficas y de los productos, etcétera. La mayor competencia obliga a tomar decisiones adecuadas en relación con precios, mezcla de productos o introducción de nuevos productos o servicios, lo cual es factible al costear de esta forma. Este enfoque de costeo también permite un mejor control de los costos, ya que hace hincapié en costear las actividades, no los productos.

a. Jerarquía de Actividades

Cooper estudió más de 50 sistemas de costeo en 31 compañías y propuso una jerarquía del consumo de recursos de acuerdo con las siguientes actividades:

- 1) Nivel unitario: las actividades que se desempeñan cada vez que se produce una unidad.
- 2) Nivel de tirada: las actividades necesarias para producir una cadena de productos.
- 3) Nivel de producto: las actividades que se realizan para fabricar cierto tipo de productos.
- 4) Nivel de fábrica: las actividades que se efectúan para posibilitar los procesos de fabricación en general.³⁴
- 5) Secuencia lógica del costeo con base en actividades

A continuación, se expone la secuencia, que es el fundamento de este sistema de costeo:

³⁴ *Ibidem* pág. 78

- 1) Una empresa trabaja por medio de su estructura organizacional, que es definida por su localización, línea de
- 2) productos, etcétera.
- 3) En el proceso de diseñar, producir, vender y entregar, se cruza la estructura organizacional.
- 4) Un proceso consta de actividades realizadas por la organización.
- 5) Las actividades consumen recursos.
- 6) Los productos consumen actividades.
- 7) Se costea la actividad.
- 8) Se costea el producto.³⁵

b. Beneficios del Método Basado en Actividades

Las ventajas para las empresas que implementan el ABC son:

1. Jerarquización diferente del costo de sus productos, reflejando una corrección de los beneficios previamente atribuidos a los productos de bajo volumen.

³⁵ *Ibíd*em pág.82

2. El análisis de los beneficios prevé una nueva perspectiva para el examen del comportamiento de los costos.
3. Se aumenta la credibilidad y la utilidad de la información de costeo, en la toma de decisiones.
4. Facilita la implantación de la calidad total
5. Elimina desperdicios y actividades que no agregan valor al producto.
6. Facilita la utilización de la Cadena de valor como herramienta de la competitividad.
7. Un mejor conocimiento de las actividades que generan los costos estructurales puede mejorar el control que se ejecute sobre los costos incurridos de esa naturaleza.
8. Puede crear una base informativa que facilite la implantación de un proceso de gestión de calidad total, para superar los problemas que limitan los resultados actuales.
9. El análisis de inductores de costos facilita una nueva perspectiva para el examen del comportamiento de los costos y el análisis posterior que se requiere a efectos de planificación y presupuestos.
10. El ABC incrementa la credibilidad y utilidad de la información de costos en el proceso de toma de decisiones y hace posible la comparación de operaciones entre plantas y divisiones

2. Costeo Basado en Metas

Método que plantea fijar el precio con base en lo que el mercado pagaría por el producto, de manera que el diseño y la construcción del producto se ciñan a éste. Toma en cuenta esta nueva realidad y, allegándose de la experiencia desarrollada por sistemas contemporáneos como el costeo basado en actividades, propone un esquema que invierte la manera tradicional de costear. Bajo la perspectiva del costeo basado en metas, la compañía comienza analizando la posición estratégica del producto con respecto al resto de productos de la firma y con productos similares ofrecidos por la competencia. Después, determina el precio que el mercado pagaría por este nuevo producto. Los equipos de costeo basado en metas deberán entonces diseñar y construir el producto tomando en consideración el costo meta que asegure el margen de utilidad establecido por la administración.

a. Metodología de la implantación.

- 2) Consiste precisamente en determinar qué necesidad del mercado desea satisfacer la empresa e identificar las características en el producto y servicio que cumplen dicha necesidad. Este primer paso requiere un fuerte trabajo de equipos entre las áreas de ventas, mercadeo y diseño.

- 3) Se establece el precio de venta del producto con base en factores como su participación de mercado, la estrategia de penetración del negocio en el mercado, la competencia, nicho de mercado y la elasticidad de la demanda.

- 4) Se determina el costo meta a alcanzar. Una vez que se ha determinado el precio de venta, se sustrae el margen de utilidad deseado. Este margen generalmente es establecido por la administración en el proceso de planeación estratégica de la empresa.
- 5) En la implementación del costeo basado en metas es el desglose de los costos en los que incurrirá el producto. Este desglose deberá hacerse primero entre los diferentes centros de costo de la empresa (mercadeo, ventas, producción, logística, distribución y compras, por mencionar algunos). Una vez hecho esto, cada centro detallará los costos por cada componente, material o servicio que fueron puestos bajo su responsabilidad. Asimismo, es en este punto cuando la administración y su equipo de trabajo deberán hacer análisis tales como si es preferible fabricar o comprar algún componente o servicio (y por ende, buscar el compromiso del proveedor con el esfuerzo de reducción de costos de la empresa) y el análisis de aquellos aspectos que generarán valor agregado al producto o servicio.
- 6) Es quizás el más intensivo en recursos y tiempo, pues es cuando cada actividad es costeada. Es aquí donde se hace más patente la necesidad implícita del trabajo en equipo y el compromiso de los miembros de la empresa con su visión estratégica. Cuando han sido costeadas las diferentes actividades, se requiere un proceso bien definido que integre actividades y tareas para apoyar el costeo con base en metas. Los equipos de trabajo deberán esforzarse en analizar, de acuerdo con la responsabilidad del centro en el que

colaboren, diferentes alternativas que mejoren tanto al producto como a su manufactura y a los servicios relacionados con ésta en cada etapa del ciclo de desarrollo. Finalmente, una vez que el producto ha entrado a las líneas de producción, inicia un proceso control y realimentación de los costos. Como antes se mencionó, el costeo basado en metas implica un compromiso constante con el mejoramiento continuo y, por ende, con una reducción de costos constante.

b. Beneficios del Costeo Basado en Metas

El costeo basado en metas ayuda a la organización de diversas formas:

- 1) obliga a la empresa a verse a sí misma y a sus productos desde el punto de vista del cliente. Esto, indudablemente, responde a la tendencia mundial de satisfacer a las necesidades más particulares de los clientes.

- 2) Por otro lado, el uso del costeo basado en metas fomenta el trabajo en equipo y el compromiso de mejorar en forma continua. Asimismo, al unir en un solo grupo de trabajo a personas de diferentes áreas de la organización crea vínculos que a la larga harán que la empresa en conjunto sea capaz de responder con mayor celeridad a las demandas del mercado.

- 3) Finalmente, este sistema de costeo hace que los administradores enfoquen sus esfuerzos en productos que generan valor

agregado a la empresa y desechen aquellos que no aportan un margen de utilidad acorde a la dirección estratégica de la empresa.

- 4) Una de las desventajas principales del costeo basado en metas es la gran cantidad de recursos humanos y de tiempo que deben ser invertidos para llevarlos a cabo. Además, en un principio el choque con la cultura organizacional puede ser sumamente fuerte, en especial si el sistema actual de costeo (y de producción, en última instancia) no se fundamenta en una filosofía de mejora continua.³⁶

³⁶ Ibidem pag.95

CAPÍTULO II

DIAGNÓSTICO DE LA ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DEL COSTO TOTAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE, ÁEREO Y MARÍTIMO, QUE INCIDAN EN LA MEJORA DE LOS INGRESOS Y UTILIDADES DE LA EMPRESA S&S LOGÍSTICA, UBICADA EN LA CIUDAD DE SAN SALVADOR.

A. IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

El análisis de la situación actual de la empresa ha permitido identificar las deficiencias dentro del área financiera. También, mediante un análisis cuantitativo se ha logrado determinar la ineficiencia en cuanto a la planeación de los costos, utilizando herramientas de recolección de información que facilitaron la obtención de datos de cada uno de los servicios de transporte de carga (terrestre, Aéreo y marítimo). Asimismo, se interpretaron los datos obtenidos y se determinaron las necesidades en dicha área.

B. OBJETIVOS

1. General

Realizar un diagnóstico de la situación actual de la estructura y asignación de costos para fletes de transporte de carga terrestre, aéreo y marítimo.

2. Específicos

- a. Hacer un diagnóstico de los costos actuales, para la elaboración de precios competitivos.
- b. Analizar los resultados de la investigación para estructurar la asignación de los costos.
- c. Elaborar conclusiones y recomendaciones basadas en los resultados de la información obtenida.

C. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Por medio de la información brindada por S&S Logística se desarrolló una investigación en la que se siguieron métodos y técnicas que se detallan a continuación:

1. Métodos de investigación

La investigación se basó en la aplicación del método científico a través del cual se obtuvo información inequívoca y relevante que favoreció a dar respuesta al problema en investigación, buscando con ello mejorar la situación actual de la empresa.

En base a los anteriores se utilizaron los siguientes métodos específicos.

a. Analítico

Para aplicar este método se tuvo que conocer a detalle las herramientas actuales para la asignación de los costos en la prestación del servicio de transporte de carga (terrestre, aéreo y marítimo).

b. Sintético.

Este método se aplicó al concretizar y unificar los datos recolectados tanto de la entrevista como encuestas para realizar por un lado el análisis de diagnóstico y por otro lado las conclusiones y recomendaciones.

2. Tipo de investigación

El tipo de investigación aplicada fue descriptiva la cual propicio analizar cada una de las deficiencias con la que cuenta S&S Logística, por lo tanto, se estableció que la problemática actual afecta gradualmente a la empresa. Además, se obtuvieron resultados que determinaron las soluciones a las necesidades.

3. Tipo de Diseño de la Investigación.

En el trabajo de investigación se utilizó el diseño no experimental, ya que las situaciones no son provocadas por el investigador, es decir, que las variables independientes ya están ocurriendo y el equipo de investigación solamente puede concluir sobre los efectos que estas han tenido; y la manera en la que se puede influir en ellas será haciendo recomendaciones para estructurar de manera correcta y confiable los costos del servicio.

4. Fuentes de información

Para la obtención de la información de esta investigación se han utilizado dos tipos de fuente:

a. Fuente primaria.

Se refiere a la información que han sido creadas por el investigador, es decir de carácter original. Por medio de las fuentes se identificó la problemática y las diferentes incidencias referentes al tema en investigación.

- 1) Entrevistas a Propietarios y/o gerentes de S&S Logística.
- 2) Encuestas al personal de la empresa.

b. Fuente secundaria

Son aquellas fuentes existentes previamente al momento de investigar, se encuentran de carácter documental. Estas fuentes se utilizaron con el fin de recopilar información relevante sobre el tema en investigación.

- 1) Libros de estructura de costos.
- 2) Libros de contabilidad de costos
- 3) Libros de análisis e interpretación de información
- 4) Trabajos de Graduación de la Universidad de El Salvador
- 5) Información de instituciones Públicas

6) Otras bibliografías afines de la investigación.

5. Técnicas e Instrumentos de Recolección de la Información

Para llevar a cabo la investigación se utilizó las siguientes técnicas e instrumentos de recopilación de la información necesaria.

a. Técnicas de Investigación

1) Entrevista.

Se entrevistó al Gerente General y Representante Legal de la empresa, para conocer de manera directa la situación actual y las oportunidades de mejora que se tienen en relación con la clasificación y control de los costos por los servicios que ofrecen, esta se realizó de manera presencial, apoyándose en la guía de entrevista. (Anexo 3).

2) Encuesta

Mediante esta técnica, se encuestaron a los 11 empleados que integran la empresa, entre los cuales se mencionan: al Gerente General, Asistente Administrativo, Gerente de Ventas, Asesor de ventas, al Gerente de Operaciones a los asistentes de agente aduanal, mensajero. Realizándola de forma presencial y en horas hábiles dentro de las mismas instalaciones. (Anexo 2)

b. Instrumentos utilizados para la recolección de información

Para llevar a cabo la recolección de información, se han utilizado los siguientes instrumentos:

1) Cuestionario

Los Cuestionarios estuvieron dirigidos a las unidades de estudio de la investigación, el cual se llevó a cabo con el apoyo de los empleados de S&S Logística.

El instrumento estuvo compuesto por preguntas cerradas y de opciones múltiples para obtener datos estadísticos, opiniones y, con el fin de conocer la percepción de los empleados. (anexo No. 2)

2) Guía entrevista

Se realizó tanto para la entrevista estructurada y no estructurada. El instrumento está compuesto por preguntas abiertas y de opción múltiple. (anexo No.1)

6. Ámbito de la Investigación

La investigación se llevó a cabo en las instalaciones de S&S Logística, S.A. de C.V ubicada en Colonia Miramonte, final calle Toluca, casa #15, San Salvador, y donde se obtuvo la información necesaria para el desarrollo del estudio.

7. Unidades de Análisis

El objeto y sujeto de estudio que se relacionan con el tratamiento inicial de la investigación fueron los siguientes:

- a. Objeto de estudio: Empresa S&S Logística, S.A. de C.V.
- b. Unidades de análisis: Gerencia general, Gerencia Administrativa y personal operativo.

8. Determinación de Universo y Muestra

a. Universo

Para el caso de S&S Logística, S.A. de C.V el universo estuvo compuesto por:

Universo 1: Un Gerente General y un Gerente de operaciones.

Universo 2: Nueve empleados.

b. Muestra

No se tomó una muestra, por ende, al ser el mismo universo, se eligió el total de la población a los 11 empleados de la empresa S&S Logística, S.A. de C.V.

c. Censo

Debido a que la población total de la investigación es pequeña, se realizó un censo dirigido a los 11 empleados incluido Gerente General y el Gerente de Operaciones.

9. Tabulación, análisis e Interpretación de la Información

Después de recolectar la información por medio del instrumento de la encuesta, se procesaron los datos que permitieron realizar el análisis y la interpretación de ellos.

Toda la información recopilada se tabulo haciendo uso del Software SPSS, generando una base de datos sobre respuestas obtenidas, además permitieron elaborar gráficos que facilitaron la interpretación de los datos. (Anexo No. 4)

D. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA EMPRESA S&S LOGÍSTICA

1. Análisis de la situación actual en la empresa S&S Logística

Para poder conocer la situación actual en la empresa, se recopiló la información a través de un censo, el cual se llevó a cabo con todos los colaboradores.

Dado que el sistema que lleva la empresa S&S Logística es en forma conjunta y generalizada, no refleja los verdaderos costos en los cuales se están incurriendo, porque no llevan un control detallado de todos los costos, sino de lo más relevante, se identificó que esto es lo que no permite tener una información precisa de dichos costos. (Anexo No. 4, pregunta No. 2)

Por otro parte, se entrevistó al Gerente General quien manifiesta que por la falta de información precisa y confiable no permite a la administración

establecer un adecuado registro, planeación, control y toma de decisiones certeras relacionada con los costos de los fletes de transporte de carga antes relacionados.

De conformidad con la investigación realizada, se pudo detectar que la empresa requiere efectuar un estudio minucioso de las actividades que generan valor y las que no generan valor para poder modificarlas o eliminarlas, a fin de minimizar el consumo de recursos, y con esto identificar los costos en que incurre para establecer los precios reales de los servicios de transporte de carga. Este estudio permitirá identificar las actividades que la compañía lleva a cabo. (Anexo No. 4, Pregunta No. 3)

Por esta razón es importante y necesario diseñar una estructura que permita identificar cada uno de los costos en que incurre el servicio de transporte de carga terrestre, aéreo o marítimo; y de esta forma contribuir a que los precios de los servicios sean exactos, confiables y precisos al momento de ofrecerlos a los clientes, y además garantizar y asegurar los ingresos que generaran utilidades para la empresa. (Anexo No. 4, Pregunta No. 5)

2. El control de costos de transporte de carga de la empresa S&S Logística.

La empresa S&S logística, para determinar las tarifas a cobrar y la presentación de las ofertas de los clientes, utilizan un documento elaborado por el gerente de general, en el que intervienen distintos costos dependiendo del tipo y tamaño del transporte que brinda, según entrevista realizada al gerente de General.

Sin embargo, dicho documento es informal, impreciso y no es garantía para la toma de decisiones debido a la ineficiencia, informalidad y poca

confiabilidad que genera, ya que los datos obtenidos proceden de las especificaciones ingresadas generalizadas de los costos, para poder determinar el costo total, y a este sumarle el margen de ganancia que la empresa ha establecido al servicio de transporte, en base a los precios vigentes o precios de la competencia. (Anexo 4, pregunta 7).

Con la información recopilada, queda evidenciado que la empresa no cuenta con una estructura que facilite la asignación de los costos y que además permita identificar a detalle, cada uno de los costos necesarios y en los que la compañía incurre, para prestar el servicio de transporte terrestre, aéreo y marítimo, ya que garantizará que no se omita ninguno de los costos incurridos y esto dará confiabilidad y precisión al precio determinado.

3. Análisis para la formulación de la estructura de costos de transporte de carga para la empresa S&S Logística.

Para el Gerente General de la compañía S&S Logística, es importante contar con el detalle exacto de los costos en que incurren, para poder determinar así, precios confiables y precisos, además porque es fundamental y de vital importancia al momento de tomar decisiones; sin embargo, al no contar con una estructura que facilite identificarlos e integrarlos al costo total, resulta difícil obtenerlo. A raíz de esto se recopiló información respecto a cuáles son los costos y gastos que consideran los deben incluirse en el precio del transporte de carga, (Anexo 4, pregunta 10) para crear una guía que posteriormente permita diseñar una estructura de costos, entre los costos identificados se tienen los siguientes:

- a. Depreciación del Transporte de carga
- b. Kilometraje
- c. Combustible

- d. Salarios
- e. Mantenimiento preventivo
- f. Pólizas de seguro
- g. Viáticos

Dichos costos son utilizados en los tres tipos de servicio que presta la compañía.

Desde el punto de vista económico los costos de una empresa son la suma de bienes y servicios empleados para completar un acto productivo concreto, por esto las empresas que venden servicios pueden manejar sus gastos de operaciones como las empresas comerciales, esto es, en cuentas de gastos de ventas y gastos de administración. No obstante, cuando estas empresas implantan un sistema de costos, pueden costear todos aquellos procesos, actividades u operaciones que guardan relación con la prestación de los servicios, para lo cual suelen agrupar, acumular y asignar dichos costos por niveles de responsabilidades, estructurando sus planes de cuentas que, además de identificar las áreas o secciones donde efectúan los consumos o utilización de los recursos de producción, pueden determinar de manera justa y objetiva cuánto cuesta la prestación de los servicios que venden.

4. Análisis de los costos del servicio de transporte de carga terrestre de la empresa S&S Logística.

El transporte de carga terrestre que brinda la compañía es el más utilizado, debido a que la empresa cuenta con dos vehículos propios de tres toneladas, mediante el cual presta el servicio y le reduce costos de contratación de terceros en algunos casos. (Anexo 4, pregunta 9)

Pero también debido a la demanda que la compañía mantiene, se ve en la necesidad de contratar a terceros, la empresa subcontratante de camiones es K&P Logistics y para la carga y descarga de la mercadería en Aduana, almacenadoras y bodegas del cliente se subcontratan personas naturales, esto con certeza genera costos adicionales e incrementa el precio del servicio (Anexo 4, pregunta 13) pero a pesar de incrementar dichos costos, la empresa logra el margen de ganancia que le permite sostener sus ingresos. (Anexo 4, pregunta 9).

Los costos de transporte terrestre también incluyen el cambio de neumáticos que la compañía hace con regularidad cada 30,000 km o dependiendo del uso frecuente de distancias Largas con excesivo peso, y el mantenimiento preventivo cada 3,000 km, y mantenimiento correctivo cuando fallan los camiones, dichos costos son incluidos en costo total del servicio para poder determinar el precio del servicio (Anexo 4, pregunta 16 y Pregunta 17)

Este servicio de transporte de carga es el que más costo genera a la compañía, sin embargo, es el que más demandan por ser más accesible, se moviliza en camiones y es mercadería nacional, por otro lado, al transportar mercadería internacional en contenedores, esto viene a incrementar el costo de dicho transporte. (Anexo 4, pregunta 24).

5. Análisis de los costos del servicio de transporte de carga aéreo de la empresa S&S Logística.

Cuando el cliente necesita importar o exportar mercadería que es liviana y pequeña, la compañía brinda el servicio aéreo, una de las ventajas de este servicio de transporte es que es menos engorroso en la tramitación y esto agiliza más el tiempo de entrega de dicha mercadería. (Anexo 4, pregunta 23).

Para este tipo de transporte, tampoco se cuenta con una estructura de costos, ya que los precios son calculados al igual que el transporte terrestre. Algunos tipos de costos son utilizados en todos los tipos de transporte, ya que el terrestre complementa tanto el transporte aéreo, como el marítimo, llamándole así transporte multimodal.

6. Análisis de los costos del servicio de transporte de carga marítimo de la empresa S&S Logística.

Cuando la mercadería proveniente de otro país es volumétrica y pesada estas llegan en embarcaciones al Puerto de Acajutla, algunas mercancías se desconsolidan y son trasladadas a las almacenadoras para seguir el proceso de registro y retiro de esta hacia las bodegas del cliente o se moviliza el contenedor completo. Este tipo de transporte con lleva unos costos y gastos que deberían de tomarse en cuenta al momento de la asignación del Precio. (Anexo 4, pregunta 22) tales como:

- a. Asignar precios según Zonas Geográficas
- b. Costos de emisión de documentos de embarque
- c. Gastos en puerto
- d. Revisiones fiscales de las mercancías (cuando son solicitadas por los entes)
- e. Asignación de precio por contenedor extra en un mismo documento de transporte.
- f. liberación de contenedor.

E. ALCANCES Y LIMITACIONES

1. Alcances

A continuación, se mencionan los principales alcances de la investigación que engloban el marco bajo el cual se desarrolló:

- a. El personal relacionado con la investigación proporcionó información adicional para la asignación del precio.
- b. Se obtuvo información primaria mediante la encuesta realizada, las respuestas ayudaron para la recopilación de la información.
- c. La propuesta de una estructura y asignación de costos para fletes de transporte de carga (terrestre, aéreo y marítimo), busca solventar una de las problemáticas de la empresa.

2. Limitaciones

- a. Factores internos
 - 1) La selección de la plataforma para la gestión del control de costos.
 - 2) La disposición del personal a colaborar con la investigación por cuestiones de tiempo laboral.
- b. Factor externo
 - 1) Por motivo de la pandemia Covid-19 que está afectando a nivel mundial es complicado tener reuniones presenciales tanto con el Gerente general de la empresa, como de grupo de trabajo de investigación.

F. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Conclusiones

- a. La empresa no cuenta con una estructura y asignación de costos que permita establecer precios competitivos que satisfaga las expectativas de los usuarios o clientes de los servicios de transporte de carga (terrestre, aéreo y marítimo).
- b. Es ineludible una estructura y asignación de costos para fletes de transporte de carga, que permita optimizar sus recursos y ayude a controlar sus costos eficientemente.
- c. Para controlar los costos imputables a los servicios de transporte y determinar las tarifas, utiliza un documento informal e impreciso, lo cual no garantiza la toma de decisiones en la alta Dirección Administrativa.
- d. Existen ciertas actividades que no agregan valor significativo en la atención de los servicios de transporte de carga, por lo que no todo el personal adopta una actitud de compromiso y de participación en los referidos servicios.
- e. La empresa no cuenta de una Estructura y Asignación de costos para fletes de transporte de carga, que les permita aplicar el método de costeo Basado en Actividades y determinar los costos imputables al servicio, por medio del cual se pueda asignar un precio adecuado a los mismos, además que simplifique el manejo de los tiempos de venta a los clientes, que favorezca el incremento de los ingresos.

2. Recomendaciones

- a. Se recomienda implementar una estructura de costos para la asignación del precio total del servicio de transporte de carga y llevar un seguimiento continuo de sus costos y gastos para verificar si están generando los resultados deseados.
- b. Optimizar los recursos mediante un proceso que agilice los tiempos de atención en respuesta a los servicios que ofrece.
- c. Para abordar el tema estructura y asignación de costos para fletes de transporte de carga, es necesario identificar los procesos que se llevan a cabo y de acuerdo con la teoría de los costos, plantear los o el instrumento que permitan identificar los elementos del costo.
- d. Además, se ha determinado, que carece de un sistema de control de costos, y en los últimos años ha experimentado un incremento de sus operaciones, que demandan un rediseño de sus bases para el registro y cálculo de los costos de los servicios.
- e. Al diseñar una estructura y asignación de costos para fletes de transporte de carga terrestre y aplicando el método de costeo Basado en Actividades permitirá determinar los costos, por medio del cual se pueda asignar un precio adecuado de dicho servicio a los clientes, asimismo simplificará el manejo de los tiempos de venta, favoreciendo el incremento de los ingresos de la empresa.

CAPÍTULO III

PROPUESTA PARA LA ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DE COSTOS PARA FLETES DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO.

A. IMPORTANCIA

A través del diagnóstico realizado en el capítulo II, se desarrolla la propuesta que beneficie en la toma de decisiones, utilizando el método CBA, para controlar cada uno de los costos en los que se incurre para prestar los servicios, ya que esto permitirá optimizar los recursos, disminuyendo costos e incidiendo en el incremento de los ingresos y utilidades.

También, se rediseña el organigrama de la institución, que permitirá mejorar la forma en que se toman las decisiones y sobre todo como fluye la información dentro de la organización.

B. OBJETIVOS

1. Objetivo General

Proponer a la empresa S&S LOGÍSTICA, una herramienta que permita establecer costos confiables y precisos fletes por transporte de carga terrestre, aéreo y marítimo, para que se determinen precios oportunos a sus clientes.

2. Objetivos Específicos

- a. Presentar la propuesta de una herramienta para asignar costos de transporte de carga.
- b. Proponer una estructura para controlar los costos en los que incurre la compañía para prestar el servicio de transporte de carga terrestre, aéreo y marítimo.
- c. Proponer el proceso a seguir para la eficiente utilización de la estructura de costos.

C. PROPUESTA

A través del análisis, se identificó la necesidad de mejora en el control de los costos, mediante la propuesta de una estructura que permita ordenarlos y clasificarlos de la siguiente manera:

1. Clasificación de los costos

| TIPO DE TRANSPORTE | TIPO DE COSTO | NOMBRE DE COSTO |
|--------------------|------------------------|--|
| TERRESTRE | Costo Fijo | Depreciación Seguro Terrestre Custodio Salario conductor GPS |
| | Costo Variable | Combustible Mantenimiento Viáticos Salario ayudante Almacenaje Fotocopias Documentos en Aduana Parqueo Subcontrato de Transporte |
| | Gastos Administrativos | Salario administración Energía Eléctrica Telefonía Servicio de Agua |
| AÉREO | Costo Fijo | Flete Aéreo Salario transportista Impuesto en Aeropuerto Seguro Aéreo Seguro Complementario Terrestre |

| | | |
|-----------------|------------------------|--|
| | Costo Variable | Almacenaje Fotocopias Documentación en Aeropuerto Parqueo Flete Terrestre Ayudante para Descarga de Mercancía |
| | Gastos Administrativos | Salario administración Energía Eléctrica Telefonía Servicio de Agua |
| MARÍTIMO | Costo Fijo | Flete Marítimo Impuesto en Puerto Seguro Marítimo Seguro Complementario Terrestre |
| | Costo Variable | Almacenaje Fotocopias Documentación en Puerto Parqueo Flete Terrestre Ayudante para Descarga de Mercancía |
| | Gastos Administrativos | Salario administración Energía Eléctrica Telefonía Servicio de Agua |

Cuadro No.4

Fuente: Elaborado por el equipo de trabajo.

Es importante controlar e identificar, cada uno de los costos y gastos en los que incurre la empresa; para prestar el servicio de transporte de carga. Por otra parte, permite conocer la rentabilidad, el flujo de sus ingresos, la planificación de las actividades operativas, las características de los servicios y los procesos y procedimientos empleados.

2. Desarrollo de la Estructura y Asignación del Costo Total del transporte de carga.

Con base a la ilustración del cuadro No.4 y el análisis realizado en el capítulo anterior, se elabora la estructura y asignación de costos para fletes de transporte de carga terrestre, aéreo y marítimo, que incidan en la mejora de los ingresos y utilidades de la empresa S&S Logística.

Utilizando una de las herramientas más accesible en términos económicos como lo es Microsoft Excel, en donde se crean las tablas de datos que sirven como base inicial para el desarrollo del método, tomando en cuenta los egresos que se realizan mensualmente, para prestar el servicio de transporte de carga terrestre, identificando y clasificando las actividades involucradas en dicho servicio, en primarias y secundarias, de esta forma se logra seccionar las que generan valor y las que no, con el propósito de reducir costos, tomando en cuenta que esta es una estrategia que utilizan los directores ejecutivos para incrementar utilidades, estableciendo los controladores de costos y así mismo encontrar el monto de la asignación que corresponderá a cada actividad para distribuir un porcentaje de los recursos económicos que la entidad incurre para prestar un servicio a los clientes.

Es oportuno mencionar, que la empresa no cuenta con unidades de transporte aéreo y marítimo, razón por la cual no tiene control sobre los costos imputables de estos, por tal motivo para estos dos servicios de transporte no es viable utilizar el Método de Costos Basado en Actividades, es decir únicamente será utilizado para las unidades propias con las que brindan el servicio del transporte de carga terrestre local.

a. Caso ilustrativo de asignación del costo del transporte de carga terrestre.

El caso se realizó con los datos proporcionados por el gerente general.

1) Asignación del costo total de Transporte de Carga Terrestre

Se solicitan 10 viajes mensuales para el traslado de mercadería desde San Salvador hacia el puerto de Acajutla usando 2 camiones.

Para el desarrollo del método (CBA) se realizará el siguiente proceso:

a) Clasificación de los costos

Se multiplica el número de unidades por el valor del vehículo para obtener el valor total mensual, para los costos administrativos se toma en cuenta que la misma persona es la encargada de realizar la misma actividad para los dos Vehículos.

b) Clasificación de los costos de la ruta.

| Clasificación de Costos | No de Unidades | Valor por Vehículo | Valor total Mensual |
|---------------------------|----------------|--------------------|---------------------|
| combustible | 2 | \$ 100.00 | \$ 200.00 |
| llantas | 2 | \$ 480.00 | \$ 960.00 |
| lubricantes | 2 | \$ 67.94 | \$ 135.88 |
| filtros | 2 | \$ 34.09 | \$ 68.18 |
| Mantenimiento | 2 | \$ 232.80 | \$ 465.60 |
| Conductores | 2 | \$ 240.00 | \$ 480.00 |
| Seguro | 2 | \$ 77.24 | \$ 154.48 |
| Depreciación del Vehículo | 2 | \$ 12.50 | \$ 25.00 |
| GPS | 2 | \$ 18.08 | \$ 36.16 |
| Vigilancia | 2 | \$ 30.00 | \$ 60.00 |
| Administrativos | 2 | \$ 363.75 | \$ 363.75 |
| Total | | \$ 1,656.40 | \$ 2,949.05 |

Cuadro No.5

- c) Identificación de actividades primarias y proceso, para encontrar el porcentaje de asignación se divide el tiempo estimado en horas y se divide entre el total de horas utilizadas en esta actividad, para un cálculo correcto el 0.25 equivale a 15 minutos de hora y el 0.50 equivale a 30 minutos.

Actividades Primarias

| Actividad | Proceso | Tiempo Estimado Horas | Porcentaje de Asignación |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------------|--------------------------|
| | Toma de Pedido | 0.17 | 20% |
| Contacto con el Cliente | Ordenes de Transportar | 0.17 | 20% |
| | Autorización de Transportar | 0.5 | 60% |
| Total | | 0.84 | 100% |

Cuadro No.6

- d) Identificación de actividades Secundarias, Proceso, y Porcentaje de Asignación. Con el tiempo estimado de traslado de la mercadería se usó la aplicación de Google Maps obteniendo un resultado de 1.5 horas desde San Salvador hasta el puerto de Acajutla y se realizó el cálculo siguiente:

Actividades secundarias

| Actividad | Proceso | Tiempo Estimado | Porcentaje de Asignación |
|-------------------------------|----------------------|-----------------|--------------------------|
| | Preparar Rutas | 1 | 6% |
| | Distribuir Unidades | 1 | 6% |
| Transporte de la Carga | Cargar el Camión | 4 | 25% |
| | Traslado de la Carga | 6 | 38% |
| | Descarga el Camión | 4 | 25% |
| Total | | 16 | 100% |

$1.5 * 2 = 3$ Horas, $3 * 2$ camiones = 6 horas

Cuadro No.7

- e) identificación de los recursos Y controladores de costos de Actividades Primarias, para el cálculo de horas del uso de GPS, seguro y la depreciación de los vehículos se realizó de la siguiente manera:

24 horas del día * 30 días del mes = 720 horas, luego 720 horas * 2 vehículos = $1,440$ horas.

Las horas hombre del administrativo es: 44 horas laborales a la semana * 4 semanas del mes = 176 horas

Para el porcentaje de asignación de cada recurso a cada actividad primaria se multiplica el número de horas por la tasa de asignación correspondiente a cada proceso:

$1,440$ horas * 0.25 tasa de asignación AP1= 360 horas.

1,440 horas * 0.25 tasa de asignación AP2= 360 horas.

1,440 horas * 0.50 tasa de asignación AP3 = 720 horas

Recursos Y Cost Driver de Actividades Primarias

Actividades Primarias

AP1 Toma de Pedido
AP2 Recibir Ordenes de Transportar
AP3 Recibir Autorizaciones de Carga

Recursos Y Cost Driver de Actividades Primarias

| No de Unidades | Recursos | Cost Driver | No | AP1 | AP2 | AP3 |
|----------------|-----------------|-------------|------|--------|--------|--------|
| 2 | GPS | No de Horas | 1440 | 360.00 | 360.00 | 720.00 |
| 2 | Administrativos | No de Horas | 176 | 44.00 | 44.00 | 88.00 |
| 2 | Depreciación | No de Horas | 1440 | 360.00 | 360.00 | 720.00 |
| 2 | Seguro | No de Horas | 1440 | 360.00 | 360.00 | 720.00 |

Cuadro No.8

- f) Distribución de Recursos para cada Actividad Primaria, se toma en cuenta el valor mensual multiplicada por la tasa de asignación del cuadro número 7 y se obtiene el valor monetario correspondiente a cada actividad

Distribución de Recursos Para Cada Actividad Primaria

| No de Unidades | Recursos | Valor Mensual | AP1 | AP2 | AP3 |
|----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 2 | GPS | \$ 36.16 | \$ 9.04 | \$ 9.04 | \$ 18.08 |
| 2 | Administrativos | \$ 363.75 | \$ 90.94 | \$ 90.94 | \$ 181.88 |
| 2 | Depreciación | \$ 25.00 | \$ 6.25 | \$ 6.25 | \$ 12.50 |
| 2 | Seguro | \$ 154.48 | \$ 38.62 | \$ 38.62 | \$ 77.24 |
| Total | | \$ 579.39 | \$ 144.85 | \$ 144.85 | \$ 289.70 |

Cuadro No.9

- g) Recursos y Controladores de Actividades Secundarias: se toman en cuenta los recursos utilizados y se identifican los controladores o también conocidos como generadores de costos y se multiplican por la tasa de asignación correspondiente a cada actividad secundaria.

En el caso del combustible, lubricantes, llantas, filtros, mantenimiento, conductores y vigilancia corresponde un porcentaje del 100% en la actividad secundaria 4, ya que se utilizan directamente esos recursos, y las horas del administrativo solo corresponden a las actividades secundarias 1 y 2, correspondiendo un 50% a cada una.

Actividades Secundarias

AS1 Preparar Rutas
AS2 Distribuir Unidades
AS3 Cargar el Camión
AS4 Traslado de la Carga
AS5 Descarga del Camión

| No Unidades | Recursos | Cost Driver | No | AS1 | AS2 | AS3 | AS4 | AS5 |
|-------------|---------------------------|------------------------|-------|-----|-----|-----|-------|-----|
| 2 | Combustible | No de Km Recorridos | 3,952 | | | | 3,952 | |
| 2 | Llantas | No de Km Recorridos | 3,952 | | | | 3,952 | |
| 2 | Lubricantes | No de Km Recorridos | 3,952 | | | | 3,952 | |
| 2 | Filtros | No de Km Recorridos | 3,952 | | | | 3,952 | |
| 2 | Mantenimiento | No de Km Recorridos | 3,952 | | | | 3,952 | |
| 2 | Conductores | No de Horas Requeridas | 60 | | | | 60 | |
| 2 | Seguro | No de Horas Requeridas | 1,440 | 90 | 90 | 360 | 540 | 360 |
| 2 | Depreciación del Vehículo | No de Horas | 1,440 | 90 | 90 | 360 | 540 | 360 |
| 2 | GPS | No de Horas | 1,440 | 90 | 90 | 360 | 540 | 360 |
| 2 | Administrativos | No de Horas Hombre | 176 | 88 | 88 | | | |
| 2 | Vigilancia | No de Horas Requeridas | 60 | | | | 60 | |

Cuadro No.10

Son 98.8 kilómetros desde San Salvador hasta el Puerto de Acajutla, más el retorno, por los dos camiones, por los 10 viajes al mes, obteniendo un total de 3,952 kilómetros recorridos

las horas requeridas son: 3 horas del viaje con retorno y por un vehículo.

Para el cálculo de horas de Seguro, Depreciación y GPS, se tomó en cuenta las 24 horas del día y 30 días del mes, siendo un total de 1,440 horas requeridas.

h) Distribución de Recursos Para Cada Actividad Secundaria

Se toman los valores mensuales de los recursos utilizados y se multiplican por la tasa de asignación encontrada en el cuadro número 8, obteniendo un porcentaje de asignación en términos monetarios a cada actividad secundaria, únicamente a la actividad secundaria 4 corresponde el 100% de los recursos: combustible, llantas, lubricantes, filtros, mantenimiento, conductores y vigilancia. Para el caso de administrativo será el 50% a la actividad secundaria 1 y 2.

Distribución de Recursos Para Cada Actividad Secundaria

| No Unidades | Recursos | Valor Mensual | AS1 | AS2 | AS3 | AS4 | AS5 |
|--------------|-----------------|--------------------|------------------|------------------|-----------------|--------------------|-----------------|
| 2 | Combustible | \$ 200.00 | | | | \$ 200.00 | |
| 2 | Llantas | \$ 960.00 | | | | \$ 960.00 | |
| 2 | Lubricantes | \$ 135.88 | | | | \$ 135.88 | |
| 2 | Filtros | \$ 68.18 | | | | \$ 68.18 | |
| 2 | Mantenimiento | \$ 465.60 | | | | \$ 465.60 | |
| 2 | Conductores | \$ 480.00 | | | | \$ 480.00 | |
| 2 | Seguro | \$ 154.48 | \$ 9.66 | \$ 9.66 | \$ 38.62 | \$ 57.93 | \$ 38.62 |
| 2 | Depreciación de | \$ 25.00 | \$ 1.56 | \$ 1.56 | \$ 6.25 | \$ 9.38 | \$ 6.25 |
| 2 | GPS | \$ 36.16 | \$ 2.26 | \$ 2.26 | \$ 9.04 | \$ 13.56 | \$ 9.04 |
| 2 | Administrativos | \$ 363.75 | \$ 181.88 | \$ 181.88 | | | |
| 2 | Vigilancia | \$ 60.00 | | | | \$ 60.00 | |
| Total | | \$ 2,949.05 | \$ 195.35 | \$ 195.35 | \$ 53.91 | \$ 2,450.53 | \$ 53.91 |

Cuadro No.11

i) Distribución Mensual Para la Ruta al Puerto de Acajutla

Se trasladan los datos obtenidos en el cuadro 9 y 11, realizando un cuadro consolidado con la información obtenida, dividiendo el monto total entre el número de viajes totales al mes: 2 vehículos * 10 viales al mes = 20 viajes, luego \$3528.44 entre 20 viajes = Costo Total \$176.42

Distribución Mensual Para la Ruta al Puerto de Acajutla

| No de Unidades | Actividad | Valor Mensual |
|----------------|--------------------------------|--------------------|
| 2 | Toma de Pedido | \$ 144.85 |
| 2 | Recibir Ordenes de Transportar | \$ 144.85 |
| 2 | Recibir Autorización de Carga | \$ 289.70 |
| 2 | Preparar Rutas | \$ 195.35 |
| 2 | Distribuir Unidades | \$ 195.35 |
| 2 | Cargar el Camion | \$ 53.91 |
| 2 | Traslado de la Carga | \$ 2,450.53 |
| 2 | Descargar el Camion | \$ 53.91 |
| Total | | \$ 3,528.44 |

| | |
|--------------------|------------------|
| Costo Total | |
| Por Ruta | \$ 176.42 |

Cuadro No.12

b. Asignación del costo total de Transporte de Carga Aéreo

En este punto se debe destacar que la empresa no cuenta con aerolíneas propias, es decir que realiza una contratación para prestar dicho servicio, quedando la empresa S&S Logística como intermediario entre el cliente y la aerolínea; en ese contexto se ve imposibilitada ejercer control de las actividades por este servicio, por lo tanto, la asignación del precio del transporte Aéreo Internacional, se basa en estándares o precios ya preestablecidos por la aerolínea.

Para este servicio deben tomar en cuenta dos tipos de transporte aéreo, uno de estos es el servicio overnight que es el servicio de paquetería urgente de compras en línea, transportados con la mayor agilidad. Una vez el paquete esté en bodegas de Miami, el producto tarde en trasladarse en un máximo de 2 días. Como por ejemplo la compra de zapatos, videojuegos, teléfonos, laptops, reloj, ropa, accesorios de autos, entre otros, pero en cantidades pequeñas. Los precios varían según peso y distancia.

Ejemplo:

Un cliente desea Importar un paquete con pesos siguientes.

Datos:

Producto "X"

Total, Factura por Proveedor \$300

6 libras

| Información proporcionada por la Aerolínea | |
|--|-------------|
| PESO (LB) | |
| Peso Mínimo | Libra Extra |
| 15 | \$3.60 |

Con los datos proporcionados por la aerolínea se procede a realizar el cálculo siguiente: $6 \text{ lb} * \$3.60 = \$ 21.60$

Siendo este último el costo únicamente del paquete, pero a este, se le deben de sumar los demás costos, que se muestran en el siguiente cuadro.

Nota: Por resguardo y temas de competencia, la información de estos servicios no fue proporcionada a exactitud.

| TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL - OVERNIGHT | | | |
|--|------------|--------------|-----------------|
| DISTANCIA | | | |
| Pais destino | | Miami | |
| Costos Variables | | | |
| PESO | LBS | COSTO | MONTOS |
| Libras | 6 | \$ 3.60 | \$ 21.60 |
| TOTAL VARIABLE | | | \$ 21.60 |
| Costos Fijos | | | |
| Mas: | | | |
| Manejo de documentos | | | \$ 7.50 |
| Corte de Guía aérea | | | \$ 9.00 |
| Almacenaje | | | \$ 10.00 |
| TOTAL FIJOS | | | \$ 26.50 |
| TOTAL TRANSPORTE OVERNIGHT | | | \$ 48.10 |

Cuadro No.13

El segundo es el servicio normal de transporte aéreo Internacional de carga urgente y de elevado valor unitario. Los precios varían según peso y distancia.

Ejemplo:

Un cliente desea Importar una carga con pesos siguientes.

Datos:

Producto "X"

Total Factura por Proveedor \$3,000

Peso Cubico 132

| Información proporcionada por la Aerolínea | | |
|---|--------------------|--|
| NOTA: PARA DETERMINAR EL VALOR DE LA CARGA, SE TOMA EN CUENTA EL PESO O DIMENSION QUE SEA MAYOR. | | |
| PESO (LB) | | |
| Peso Minimo | Libra Extra | |
| 90 | \$1.00 | |
| SED: | \$ 25.00 | Este Costo es Cobrado por la aerolínea, cuando el valor de factura haciende a los \$2,500.00 |

Con los datos proporcionados por la aerolínea se procede a realizar el cálculo siguiente.

$$132 * \$1.00 = \$ 132.00$$

Siendo este último el costo únicamente de la carga, pero a este, se le deben de sumar los demás costos, que se muestran en el siguiente cuadro.

Nota: por resguardo y temas de competencia, la información de estos servicios no fue proporcionada a exactitud.

| TRANSPORTE INTERNACIONAL AÉREO | | | |
|---|------------|--------------|------------------|
| DISTANCIA | | | |
| Pais destino | | Miami | |
| <u>Costos Variables</u> | | | |
| PESO | LBS | COSTO | MONTOS |
| Libras | 132 | \$ 1.00 | \$ 132.00 |
| Mas : SED (Declaracion exportación) | | | \$ 25.00 |
| TOTAL VARIABLE | | | \$ 157.00 |
| <u>Costos Fijos</u> | | | |
| Mas: | | | |
| Manejo de documentos | | | \$ 65.00 |
| Corte de Guía aérea | | | \$ 15.00 |
| TOTAL FIJOS | | | \$ 80.00 |
| TOTAL TRANSPORTE INTERNACIONAL AÉREO | | | \$ 237.00 |

Cuadro No.14

c. Asignación del costo total de Transporte de Carga Marítimo

En este punto se debe destacar que la empresa no cuenta con barcos propios, es decir que realiza una contratación para prestar dicho servicio, quedando la empresa S&S Logística como intermediario entre el cliente y la naviera, para la asignación de los costos en este servicio debe basar en estándares o precios ya preestablecidos por las Navieras. Este tipo de transporte es bien común por carga volumétrica y pesada.

Los precios de las navieras varían según el peso, dimensión y distancia.

Ejemplo:

Un cliente desea Importar un paquete con pesos y dimensiones siguientes.

Datos:

Producto "X"

Total, Factura por Proveedor \$1,850.00

Peso: 400 lb

Mt3: 128

| Información proporcionada por la Naviera | | | |
|--|-------------|--|-------------|
| NOTA: PARA DETERMINAR EL VALOR DE LA CARGA, SE TOMA EN CUENTA EL PESO O DIMENSION QUE SEA MAYOR. | | | |
| PESO (LB) | | DIMENSIÓN (MT3) | |
| Peso Minimo | Libra Extra | Peso Minimo | Libra Extra |
| 2,000 | \$0.06 | 85 | \$1.38 |
| SED: | \$ 25.00 | Este Costo es Cobrado por la Naviera, cuando el valor de factura haciende a los \$2,500.00 | |

Con los datos proporcionados por la naviera se procede a realizar el cálculo siguiente.

$$400 * \$0.06 = \$ 24$$

$$128 * \$1.38 = \$ 176.64$$

Siendo los \$176.64 el costo únicamente de la carga, pero a este, se le deben de sumar los demás costos, que se muestran en el siguiente cuadro.

Nota: Por resguardo y temas de competencia, la información de estos no fue proporcionada a exactitud.

| TRANSPORTE INTERNACIONAL MARITIMO | | | | | |
|---|------------|--------------|--|---------------|------------------|
| DISTANCIA | | | | | |
| Pais destino | | Miami | | | |
| Costos Variables | | | | | |
| PESO | LBS | COSTO | | MONTOS | |
| Libras | 400 | \$ 0.06 | | \$ 24.00 | |
| DIMENSIÓN | | | | | \$ 176.64 |
| Mt3 | 128 | \$ 1.38 | | \$ 176.64 | |
| Mas : SED (Declaracion exportación) | | | | | \$ - |
| Mas: Mercadería Peligrosa | | | | | \$ - |
| EXTRA: | | \$ 300.00 | | | |
| siempre y cuando se importe este tipo de mercadería | | | | | |
| TOTAL VARIABLE | | | | | 176.64 |
| Costos Fijos | | | | | |
| Mas: | | | | | |
| BL | | | | | \$ 25.00 |
| Manejo de documentos | | | | | \$ 50.00 |
| Bunker | | | | | \$ 40.00 |
| TOTAL FIJOS | | | | | \$ 115.00 |
| TOTAL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARITIMO | | | | | \$ 291.64 |

Cuadro No.15

3. Aspectos para considerar la reducción de costos.

Con el propósito de incrementar los ingresos y las utilidades a la empresa S&S Logística se detalla a continuación una serie de ideas que pueden ser implementadas en los procesos de compra de insumos necesarios para brindar los servicios de transporte:

- a. Se debe realizar 3 cotizaciones como mínimo antes de realizar solicitar los servicios de otra empresa en el caso del transporte terrestre, aéreo y marítimo. También antes de realizar una compra de repuestos y lubricantes para los camiones.
- b. la fecha de fabricación de las llantas, estas tienen una vida útil de 5 años, si están próxima a cumplir el tiempo estipulado se gastará en menos kilómetros de lo normal que son 35,000 km.
- c. Establecer alianzas con empresas distribuidoras de combustible, para realizar compras al crédito de 30 días y poder trabajar con vales, esto evitara la descapitalización de la empresa durante este periodo de tiempo.
- d. Realizar los mantenimientos en el tiempo exacto para disminuir el consumo de combustible.
- e. Tener una bitácora de los kilómetros recorridos diariamente
- f. Conocer el rendimiento en kilómetros por galón de combustible que tiene cada camión.

Para el establecimiento del precio de venta sin IVA de los servicios de transporte se propone la siguiente fórmula matemática:

$$PV = \text{Costo de Ventas} \div (1 - \% \text{ Utilidad})$$

Ejemplo:

$$PV = \$176.42 \div (1 - 33.6\%)$$

$$PV = \$176.42 \div (66.4\%)$$

$$PV = \$ 265.60 \text{ (Precio sin IVA)}$$

4. Rediseño del organigrama

Al revisar los canales de información se propone un nuevo organigrama, para mejorar el flujo de comunicación y agilizar los procesos, debido que, en la empresa, está falto de cargo y funciones que deben de ejecutarse entre las diferentes unidades que integra la estructura organizativa.

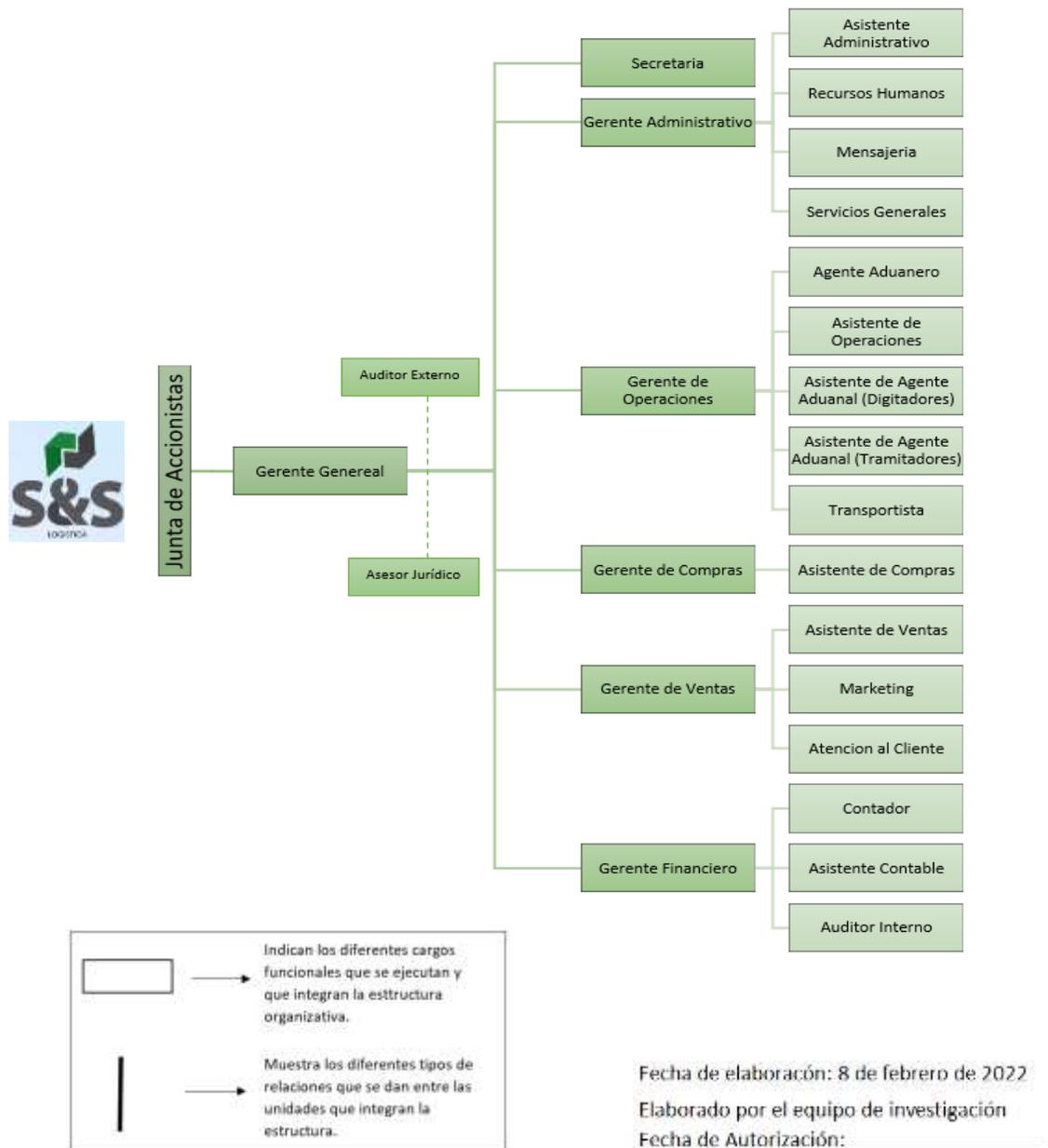


Figura.4

D. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS DE TRANSPORTE DE CARGA.

El Plan de implementación es la guía que el equipo de investigación proporciona, para la aplicación de la propuesta, inicia con la comunicación a todo el personal acerca de los nuevos instrumentos a utilizar dentro de la organización y su importancia e incidencia en las Áreas de Responsabilidad de Costos Directos e Indirectos.

Con el propósito de ayudar a la implementación de la estructura y asignación de los referidos costos en la empresa “S & S Logística.”, se presenta un plan que facilita la puesta en marcha.

1. Objetivos

- a. Determinar los recursos necesarios para la puesta en marcha de la estructura y asignación de costos.
- b. Establecer el tiempo preciso para la implementación y ejecución de la mencionada estructura de costos de transporte de carga en la empresa “S & S Logística”

2. Etapas de aplicación de la propuesta

a. Presentación

La propuesta será presentada al Gerente General de S&S LOGÍSTICA, para que pueda discutirla con el Gerente de Ventas de la empresa.

b. Análisis y autorización

El Gerente General tomará la decisión final de autorizar la propuesta o realizar observaciones para luego autorizarla oficialmente.

3. Recursos

a. Recursos humanos

En la empresa se debe buscar el personal idóneo que conozca de logística de transporte de carga, para lo cual también deben considerarse los siguientes aspectos:

- 1) Involucrarse en el control de las actividades operativas de la empresa como lo son: las ventas de servicios de transporte de carga; compras de materiales e insumos, costos de producción asignados a la prestación del transporte de carga y finanzas relacionados con los estados de costos. En caso de no existir este personal será necesario
- 2) Capacitar al menos a dos personas que tengan conocimientos de contabilidad y finanzas, ya que el contratar nuevo personal involucra mayores gastos por la contratación.

b. Recurso técnico

Estos son importantes pues presentan las herramientas necesarias para la puesta en marcha la estructura y asignación de costos por medio de sus estadísticas y análisis de aquellos aspectos que influyen en la prestación de servicios de transporte de carga.

Además de las técnicas utilizadas en la elaboración de los costos se recomienda la obtención de un programa informático que facilite la asignación y su clasificación.

c. Recurso material

Para la realización de las actividades contables es necesario contar con los recursos materiales adecuados en la implementación del sistema contable.

Por lo cual es importante evaluar si la empresa cuenta con los recursos necesarios para la formulación de este por lo que se sugiere la compra de: papelería, dos calculadoras científicas materiales informáticos.

d. Recurso financiero

Se considera que la empresa tiene suficiente capacidad económica para cubrir los desembolsos a efectuarse en la capacitación del personal y los recursos materiales a utilizarse.

A continuación, se detallan los costos estimados para la implementación de un sistema de Costos Basado en Actividades:

| | | |
|---|------------|-------------------|
| Costo por Capacitación | | \$ 241.85 |
| -Costo por refrigerio | \$ 55.00 | |
| -Recursos didácticos | \$186.85 | |
| Costo por implementación y ejecución | | \$1,421.15 |
| -1 Computadora | \$1,040.00 | |
| - Programa informático de costos | \$ 296.40 | |
| -Tinta para impresora | \$ 84.75 | |
| TOTAL | | \$1,663.00 |

Cuadro 16

4. Capacitación Dirigida a Los Colaboradores

a) Actividad de la Empresa

Servicios de transportes de carga.

b) Justificación

El recurso más importante para S&S logística, está conformado por el personal implicado en las actividades laborales de la prestación de servicios, en la cual el rendimiento de los individuos influye directamente en la calidad y optimización de los recursos materiales y tecnológicos.

Un personal capacitado y con determinación a trabajar en equipo, son los pilares fundamentales para sustentar el éxito.

c) Alcance

El presente plan de capacitación es aplicable para el personal que se encarga del proceso de venta, control y registro del servicio de transporte de carga, según detalle:

| Departamento de Operaciones | Departamento de Ventas | Departamento de Finanzas |
|-------------------------------|------------------------|--------------------------|
| 1. Encargado del departamento | 1. Encargado de Ventas | 1. Encargado Finanzas |
| 2. Agente Aduanal | 2. Atención al cliente | 2. Contador |
| 3. Tamitador | | 3. Asistente |

Cuadro 17

d) Objetivos**1) Objetivos Generales**

- a) Proporcionar la información técnica necesaria para la implementación de la estructura de costos de transporte de carga.
- b) Preparar al personal para la ejecución eficiente de sus funciones en el manejo, de la estructura y asignación del costo total de transporte de carga.

2) Objetivos Específicos

- a) Comunicar a los colaboradores; los objetivos de la empresa, su organización, funcionamiento, normas y políticas, respecto a la prestación de servicios de transporte.
- b) Proveer información relativa los costos y su análisis, para desarrollar habilidades que cubran la totalidad de requerimientos; para el desempeño de puestos específicos.
- c) Ampliar los conocimientos requeridos en cada área especializada según las actividades.

e) Modalidad de la Capacitación.

La capacitación se desarrollará a través de la siguiente modalidad:

1) Formación:

Su propósito es impartir conocimientos básicos y específicos orientados a proporcionar una visión general y amplia con relación a los costos de servicio de transporte de carga.

2) Actualización:

proporciona conocimientos y experiencias derivados de recientes avances tecnológicos y cambios de operación en las organizaciones.

3) Especialización:

Se orienta a la profundización, dominio de conocimientos técnicos y al desarrollo de habilidades, respecto a un área específica.

Su propósito es reforzar la formación de un colaborador que maneja solo parte de los conocimientos o habilidades demandados por su puesto y requiere alcanzar el nivel que este exige.

f) Acciones que desarrollar

Para el desarrollo del plan de capacitación, se está respaldando con temarios que permitirán a los asistentes, la aplicación de los temas, y el esfuerzo realizado, permitirá mejorar la calidad de los servicios que presta la organización, para ello se plantea lo siguiente:

1) Tema de la capacitación:

Estructura y Asignación del Costo Total Para Fletes de Transporte de Carga Terrestre, Aéreo y Marítimo.

2) Sub – temas de capacitación:

- a) Importancia y objetivos de los costos de transporte.
- b) Clasificación de los Costos.
- c) Beneficios de una estructura de costos.

- d) Elaboración de la estructura de costos en Microsoft Excel.
- e) Determinación del precio de venta del servicio de transporte.

3) Materiales

a) Infraestructura:

Las actividades de capacitación se desarrollarán en ambientes adecuados dentro de la misma empresa, teniendo en consideración las recomendaciones de bioseguridad para garantizar la salud y protección de los asistentes.

b) Mobiliario, Equipo Y Otros:

Está conformado por una computadora portátil, proyector y bocinas periféricas.

c) Documentos Técnico – Educativo:

Presentación en láminas de PowerPoint, con el contenido del presente trabajo de investigación.

3) Financiamiento

El monto de inversión de este plan de capacitación incurrirá en un mínimo de costos, el cual su financiamiento será solicitado a INSAFORP, tomando en cuenta que el evento será impartido por el equipo de investigación a 11 empleados, por lo que no se requiere de un tiempo prolongado.

| Insumo | Costo Total |
|--------------------------------|--------------------|
| Alquiler de equipo tecnológico | \$90.00 |
| Fotocopias de documentos | \$37.60 |
| 15-Plumones | \$15.75 |
| 2-Resma de papel bond | \$8.50 |
| Lapiceros | \$5.00 |
| 2-Calculadoras | \$30.00 |
| Refrigerio | \$55.00 |
| Total | \$241.85 |

Cuadro 18

g) Tiempo

La capacitación tendrá una duración de 4 horas transcurridas, que corresponderá en un sábado durante el mes de mayo 2022.

| Capacitación | |
|---------------------|---|
| Objetivo | Que los participantes apliquen los conocimientos adquiridos |
| Día | Sábado 14 de mayo 2022 |
| Hora | 1 pm a 5 pm |
| Lugar | Show Room de S&S Logística |
| Temario | <ul style="list-style-type: none"> • Importancia y objetivos de los costos de transporte. • Clasificación de los Costos. • Beneficios de una estructura de costos. |

Cuadro 19

h). Programación de la capacitación

| Hora | Día | Contenido | Objetivo | Metodología | Responsable | Recursos |
|-----------------------------|------------|--|---|-----------------------------|--------------------|--|
| 1:00 p.m. a 1:15 p.m. | 15 minutos | Presentación | Crear un clima adecuado entre capacitador y capacitando. | Participativa | Gerente General | |
| 1:15 p.m. a 1:30 p.m. | 15 minutos | Introducción | Aclarar los objetivos y contenido de la capacitación. | Expositiva | Instructor | Laptop, proyector multimedia, folletos, libretas, lapiceros, fólderres |
| 1:30 p.m. a 2:30 p.m. | 60 minutos | Importancia y objetivos de los costos de transporte. | Que los participantes reconozcan la importancia de la presentación del expositor. | Expositiva Participativa | Instructor | Laptop, proyector multimedia. |

| | | | | | | |
|------------------------------|---------------|---|---|-----------------------------|------------|------------------------------------|
| 2:30 p.m. a 3:00 p.m. | 30 minutos | Discusión Grupal | Comprobar en los empleados la comprensión de la importancia y objetivos de los costos | Expositiva Participativa | Instructor | Pizarra, plumones, hoja en blanco. |
| 3:00 p.m. a 3:20 p.m. | 20 minutos | Receso y Refrigerio | | | | |
| 3:20 p.m. a 4:20 p.m.. | 60 minutos | Clasificación de los Costos. Beneficios de una estructura de costos. Elaboración de la estructura de costos en Microsoft Excel. | Identifica las diferencias de costos y gastos y el impacto que repercute una estructura de costos en la empresa | Expositiva Participativa | Instructor | Laptop, proyector multimedia. |

| | | | | | | |
|-----------------------------|---------------|--|---|-----------------------------|-------------------------------|---|
| 4:20 p.m. a 4:45 p.m. | 25 minutos | Determinación del precio de venta del servicio de transporte | Comprobar en los empleados la comprensión de la estructura costos para la asignación del precio | Expositiva Participativa | Instructor | Pizarra, plumones, hoja en blanco. |
| 4:45 p.m. a 5:00 p.m. | 15 minutos | Discusión Grupal Comentarios, preguntas y respuestas. | Conocer las dudas de los empleados acerca de los temas impartidos | Expositiva Participativa | Instructor y Participantes | Plumón y Pizarra. |

Cronograma de Actividades

| DETALLE DE LA ACTIVIDAD/TIEMPO | AÑO 2022 | | | | | | | | | | | | | | | | RESPONSABLE |
|---|----------|---|---|---|------|---|---|---|-------|---|---|---|-------|---|---|---|--|
| | Abril | | | | Mayo | | | | Junio | | | | Julio | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| Hacer entrega de propuesta por escrito al Gerente General de S&S Logistica. | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | Equipo de investigación. |
| Comunicar a todo el personal sobre el nuevo instrumento a utilizar para el control de los costos. | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | Gerente general y Jefes de departamento |
| Establecer el tiempo preciso para la implementación y ejecución de la estructura de costos. | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | Equipo de investigación. |
| Capacitación a los involucrados, sobre la estructura y asignación de costos. | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | Equipo de investigación. |
| Cotización de precios y compra de equipo para la implementación de la estructura de costos. | | | | | | | | | | ■ | ■ | | | ■ | | | Encargado de compras y jefes de departamento |
| Informar a los colaboradores de la puesta en marcha del uso de la estructura de costos. | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | | Gerente general |
| Implementación de la propuesta "Estructura y Asignación de Costos de Transporte de Carga" | | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | Gerente general y Jefes de departamento |

Días de asueto

Abril: 14, 15,16,17

Mayo: 1, 10

Junio: 17

BIBLIOGRAFÍA

Libros

1. Altahona Quijano, Teresa de Jesús, (2009). Libro practico sobre contabilidad de costos.
2. Chiavenato Idalberto, (2000) "Administración de Recursos Humanos", 5º edición, Editorial Mc Graw Hill.
3. Leopoldo Montanez, Isabel Granada, Raúl Rodríguez, Jacobo Beverka, (2015), Guía Logística Aspectos conceptuales y prácticos de la logística de carga.
4. Ramírez Padilla, David Noel. (2008). Contabilidad administrativa octava edición
5. Romero Ricardo, Marketing, Editora Palmir E.I.R.L.
6. Reveles, López, Ricardo, (2004) Costos I, Primera Edición.
7. Ramírez Molinares, Carlos Vicente, García Barbosa Milton, Pantoja Algarín Cristo Ramón. (2010) Fundamentos y técnicas de costos. Universidad libre Cede Cartagena Centro de Investigaciones/ISBN: 978-958-8621-13-5
8. Serrano Ramírez, Américo Alexis, (2011). Administración I y II, segunda edición.
9. Sandhusen Richard L., (2002). Mercadotecnia», Primera Edición, Compañía Editorial Continental.

Trabajos de Graduación

1. Alvarado Alas, Zulma Yamileth, Granado Jiménez, Marco Antonio, Valladares Chávez, Nubia Verónica. (2009) Propuesta metodológica para la evaluación del clima organizacional, que permita mejorar la productividad de los empleados en las empresas de servicios de transporte de carga. caso ilustrativo”. Universidad de El Salvador, facultad de ciencias económicas, escuela de administración de empresas.
2. Álvarez Barrera, Saúl Antonio. Romero Brizuela Silma Evelyn (2005). “Estrategias para promover los servicios de logística de transporte de carga internacional (Caso práctico PANALPINA). Universidad Dr. José Matías Delgado. Facultad de Economía “Dr. Santiago L. Barberena”
3. Bernal Zavala, Estefanía Karolina. (2015) “Propuesta de sistema de costos ABC para la compañía de transporte pesado de JP Auquilla S.A.”, Universidad Politécnica Salesiana, sede Cuenca,
4. López Betancohurt, Helga Fany. Estructura y Asignación del Costo Total, del Servicio de Transporte de Carga por Carretera en una ruta corta, en la Empresa de Transporte “la Misericordia sac” del departamento de Lambayeque. Chiclayo, mayo del 2011.

Leyes

1. Constitución de la Republica de El Salvador. Decreto Constituyente No. 38 de 15 de diciembre de 1983, Publicado en el Diario Oficial No. 234, Tomo No. 281, de 16 de diciembre de 1983.
2. Ley especial de Transporte de Carga por Carretera. Decreto Legislativo N° 477, de fecha 19 de octubre de 1995, publicado en el Diario Oficial N° 212, Tomo N°329, del 16 de noviembre del mismo año.

3. Ley del Registro de Importadores. Decreto Legislativo No.529, de fecha 13 de enero de 1999, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 342, del 3 de febrero del mismo año.
4. Ley del Sistema de Ahorro para Pensiones. Decreto Legislativo No. 927 de 20 de diciembre de 1996 Diario Oficial 243 Tomo 333, de 23 de diciembre de 1996
5. Ley del Seguro Social, Decreto Legislativo No. 1263, de 3 de diciembre de 1953, publicada en el Diario Oficial 226, Tomo 161 de 11 de diciembre de 1953.
6. Ley del Impuesto Sobre La Renta Reformas: (17) Decreto Legislativo No. 504 de fecha 07 de diciembre de 2007, publicado en el Diario Oficial No. 238, Tomo 377 de fecha 20 de diciembre de 2007.
7. Ley del Impuesto a la transferencia de bienes muebles y a la prestación de servicios, Decreto No. 296
8. Ley Orgánica de la dirección de aduanas, Decreto No. 903.
9. Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Anexo de la Resolución No. 224-2008 (COMIECO-XLIX).
- 10.Reglamento Sobre el Régimen de Transito Aduanero Internacional Terrestre
- 11.Código Tributario, Decreto No. 23

12. Código de Trabajo, Decreto Legislativo No. 15, de 23 de junio de 1972
Diario Oficial No. 142 Tomo 236, Publicación de 31 de julio de 1972

13. Código de comercio, decreto N° 671

14. Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA).

Otros.

1. Mario León R., (2005). Diccionario tecnología ferroviaria», Primera Edición, Ediciones Díaz de Santos.
2. Enciclopedia Multimedia Larousse (DVD)
3. <https://actualicese.com/los-costos-y-la-importancia-en-la-toma-de-decisiones-empresariales/>
4. <https://www.beetrack.com/es/blog/logistica-transporte>
5. www.monografia.com
6. [https://www.solocontabilidad.com/costos/objetivos-y-sub-objetivos-de-la-contabilidad-de-costos.](https://www.solocontabilidad.com/costos/objetivos-y-sub-objetivos-de-la-contabilidad-de-costos)
7. www.syslogistica.com/
8. [https://es.wikipedia.org/wiki/Benz_Patent-Motorwagen.](https://es.wikipedia.org/wiki/Benz_Patent-Motorwagen)

GLOSARIO DE TÉRMINOS

| | |
|--------------------------|--|
| ADUANA | Es un espacio físico situado, por lo general, en áreas estratégicas como espacios transfronterizos, espacios portuarios, aeroportuarios y terminales de ferrocarril. En estas se regulan y se controlan todas las actividades relacionadas con el tráfico de productos, personas y capitales, tanto si son importados como exportados. |
| AGENTE DE ADUANAS | Es la persona individual habilitada por la Intendencia de Aduanas o autoridad máxima aduanal para intervenir en todas las operaciones aduanales, que por su naturaleza necesiten de su autorización; haciéndose solidariamente responsable de cualquier anomalía que pudiera surgir por dichas operaciones. |
| ASIGNACIÓN | Consiste en seleccionar un concepto a asignar o distribuir, que puede ser un ingreso, un gasto o un costo, y repartirlo entre los receptores, uno o varios (productos, períodos de tiempo, secciones, etcétera). |
| BULTO | Es toda unidad de embalaje independiente y no agrupada de mercancías, acondicionada para el transporte. |
| B/L | Es un documento propio del transporte marítimo que se utiliza en el marco de un contrato de transporte de las mercancías en un buque en línea regular |
| BUNKER | En ciertas épocas cuando el precio del petróleo sube las líneas navieras ajustan sus tarifas incrementando el precio del flete. A esto se denomina bunker surcharge o recargo por búnker. |

| | |
|----------------------------|---|
| CARGA | Conjunto de mercancías que son objeto de una operación de transporte desde un puerto, aeropuerto, terminal terrestre o lugar de entrega, con destino a otro puerto, aeropuerto, terminal terrestre o lugar de destino, amparadas en un documento de transporte |
| CARGA CONSOLIDADA | Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o varios destinatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto, aeropuerto o terminal terrestre, con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en unidades de carga, amparadas por un único documento de transporte máster. |
| CARTA DE PORTE | Es un documento cuyo cometido es dejar constancia de la existencia de un contrato de transporte y, por tanto, es esencial e imprescindible en el transporte de mercancías. |
| CONSIGNATARIO | Es la persona natural o jurídica a quien el remitente o embarcador en el exterior envía una mercancía, y que como tal es designada en el documento de transporte. El consignatario puede ser el destinatario. |
| CONTENEDOR | Es un elemento de equipo de transporte reutilizable, que consiste en un cajón portátil, tanque movable u otro elemento análogo, total o parcialmente cerrado, destinado a contener mercancías para facilitar su transporte por uno o varios modos de transporte |
| CONTENEDOR COMPLETO | Es el tipo de embarque en el cual la mercadería viene consignada solamente para 1 cliente. |
| COSTO | Se refiere al valor monetario de los gastos de las materias primas, equipos, suministros, servicios, mano |

| | |
|--------------------------------|---|
| | de obra, productos, etc., que se utilizan para la creación del producto o servicio |
| COSTOS FIJOS | Son aquellos costos que permanecen constantes durante un periodo de tiempo determinado, sin importar el volumen de producción. |
| COSTOS VARIABLES | Son aquellos que se modifican de acuerdo con el volumen de producción, es decir, si no hay producción no hay costos variables y si se producen muchas unidades el costo variable es alto. |
| DOCUMENTO DE TRANSPORTE | Comprende el documento marítimo, aéreo, terrestre, fluvial o ferroviario, que el transportador respectivo o el agente de carga internacional o el operador de transporte multimodal, entrega como certificación del contrato de transporte y recibo de la mercancía que será entregada al consignatario o destinatario en el lugar de destino |
| ESTRUCTURA | Es el conjunto de elementos que caracterizan un determinado ámbito de la realidad o sistema. Los elementos estructurales son permanentes y básicos, no son sujetos a consideraciones circunstanciales ni coyunturales, sino que son la esencia y la razón de ser del mismo sistema. |
| FLETE | Es el costo por pagar por el desplazamiento de una carga en un medio de transporte. |
| GANANCIA | Es el aumento de la riqueza que se produce a partir de una transacción u operación de índole económica. |

| | |
|--|--|
| GASTO | Se denomina gasto a la partida contable (de dinero) que cierta y directamente disminuye el beneficio, o en su defecto, aumenta la pérdida de los bolsillos, en el caso que esa partida de dinero haya salido de la cuenta personal de un individuo o bien de una empresa |
| GUIA AEREA (AWB AIR WAY BILL) | Es el documento que ampara la carga cuando se transporta mercadería por avión. |
| MERCANCÍA | Son todos los bienes susceptibles de ser clasificados en la nomenclatura arancelaria y sujetos a control. |
| NAVIERA | Representantes de líneas de Barcos, venden servicios de transporte marítimo, es decir los espacios en los barcos, solamente para contenedores completos y carga suelta. |
| LOGÍSTICA | Conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución. |
| RENDIMIENTO | Beneficio obtenido de un bien en función del capital aportado por él o los inversionistas ya que nos indica la calidad y capacidad que este bien produce. |
| TRAMITE ADUANAL | Se define como el servicio de nacionalización de mercaderías, para lo cual se tiene que realizar el cálculo de impuesto, presentación de documentos antes la aduana de un país, haciendo uso de la firma de un Agente Aduanal autorizado. |
| TRANSPORTE | Es un medio de traslado de personas o mercancías de un lugar a otro, y está considerado como una actividad |

| | |
|------------------------------|---|
| | del sector terciario. El traslado permite el crecimiento económico y las posibilidades de desarrollo de una nación |
| TRANSPORTE INTERMODAL | El transporte de mercancía utilizando, al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente. |
| UTILIDAD | Es la que se obtiene una vez que, a los ingresos percibidos, resultado del giro de negocio, se le restan los costos y gastos incurridos para obtener dicha utilidad. |

ANEXOS

ANEXO 1
GUÍA DE
PREGUNTAS



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS



DIRIGIDA A: Gerentes, Proprietarios O Administradores

OBJETIVO: conocer la estructura con el que determinan los costos incurridos en el servicio de transporte de carga terrestre, aéreo y marítimo y cómo se determina el precio de este.

Las respuestas serán tratadas de forma confidencial y anónima, y serán utilizadas únicamente para fines académicos.

I. DATOS PERSONALES

Nombre del entrevistado:

Departamento al que pertenece:

Cargo

II. DATOS DE INVESTIGACIÓN

a) ¿Cuáles son las dificultades con las que se enfrentan en el área financiera de la empresa?

b) ¿Utiliza un método, modelo o una estructura para el control y asignación de sus costos en el servicio de transporte de carga?

- c) ¿Considera necesario la aplicación de un método de control de costos para su estructuración y asignación del precio en el servicio de transporte de carga (terrestre, aéreo y marítimo)? ¿Por qué?

- d) ¿Cómo determina el precio del servicio de transporte de carga?

- e) ¿Considera necesario que una estructura de costos facilitaría para la toma de decisiones?

- f) ¿Cuentan con personal que administre o lleve el control de los costos y gastos correspondiente al servicio del transporte de carga?

- g) ¿Cuál de los siguientes costos fijos es el de mayor incidencia en los costos totales del transporte terrestre de carga?

- Salario y prestaciones
- Seguro

- Parqueadero
- Otros costos fijos (especificar)

h) ¿Cuál de los siguientes costos variables es el de mayor incidencia en los costos totales del transporte terrestre de la carga?

- Combustible
- Lubricantes
- Llantas
- Mantenimiento y reparación
- Lavado y engrase
- Imprevistos
- Otros costos variables (especificar)

i) ¿Qué tipos de transporte es más solicitado por los clientes?

j) ¿Cuántos viajes realizan al mes?

k) ¿A los cuántos kilómetros cambian un juego de llantas nuevo?

l) ¿Cada cuánto cambia el aceite de su caja?

m) ¿Le pagan un salario mensual o por viaje?

n) ¿Los vehículos con los que cuentan que combustible utilizan?

ANEXO 2

CUESTIONARIO



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS



CUESTIONARIO DIRIGIDO A EMPLEADOS QUE LABORAN PARA LA
EMPRESA:

“S&S LOGÍSTICA S.A de C.V.”

Nosotros, Egresados de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de El Salvador, como requisito para poder graduarnos estamos realizando nuestro trabajo de TESIS, en la empresa: “S&S LOGÍSTICA.” y solicitamos de su colaboración en llenar el presente cuestionario.

Objetivo: Conocer la autopercepción del empleado con relación a la estructura y asignación del costo del transporte de carga.

Indicaciones: Marque una “X” en el recuadro que contenga la respuesta de su elección.

H. PRIMERA PARTE

Sexo: Femenino Masculino

Edad: 20 a 30 años 31 a 40 años 41 a 50 años
Mayor de 50 años

Departamento al que pertenece: Administrativo Ventas Operaciones

Cargo que Desempeña _____

II. SEGUNDA PARTE

1. ¿Conoce el funcionamiento de la empresa con relación al servicio que ofrece?
Si No Muy Poco Solo mi área
2. ¿Conoce, si la empresa cuenta con un proceso ya establecido para asignar los costos a los servicios que ofrece?
Si No Muy Poco
3. ¿Cómo considera el proceso utilizado por la compañía para establecer los costos de los servicios que ofrece?
Excelente Bueno Necesita Mejorar Malo
4. ¿Conoce cada uno de los costos que integran el total del costo de transporte de carga que ofrece la empresa?
Si No Muy Poco
5. ¿Considera qué una estructura donde se integren cada uno de los costos agilizaría el proceso de venta de los servicios de transporte de carga en la compañía?
Si No Muy Poco

6. ¿De qué manera beneficiaría a la empresa, tener una estructura para establecer costos del servicio de transporte de carga?

- Mejorar el tiempo de venta del servicio
- Incrementar el número de clientes
- Aumentar el ingreso a la compañía
- Contar con procesos eficientes y confiables
- Todas las anteriores

7. ¿Cuál es la forma para establecer los precios de los fletes a los clientes?

- Precios vigentes precios de la competencia

8. ¿Utiliza la colaboración de subcontrato de transporte para lograr cubrir la demanda del servicio?

- Sí No

9. ¿Cree usted que los precios proporcionados por el subcontrate dejan un margen de ganancia a la empresa?

- Si No Muy Poco No sabe

10. ¿Qué costos y gastos deberían incluir para fijar el precio en el transporte de carga?

11. ¿Cuántos camiones posee la empresa?

- 1 a 3 4 a 6 a más

12. ¿De cuántas toneladas son los camiones?

- 3T 5T 8T 12T

13. ¿Subcontratan motoristas para el manejo de los camiones?

- Sí No

14. ¿Cuentan con servicio de seguro en el momento de transportar la mercadería? Justifique su respuesta.

- Sí No

15. Al incrementar el precio del combustible ¿aumentan el precio del transporte de carga?

Justifique su respuesta.

Sí No

16. ¿En base a qué se hace el cambio de los neumáticos de los camiones?

Kilómetros tiempo de uso desgaste por peso

17. ¿En base a qué se hace el mantenimiento de los de los camiones?

Kilómetros Recorridos tiempo de uso

18. ¿Cuentan con Ayudantes para carga y descarga de la mercadería? Justifique su respuesta

Sí No

19. ¿El transportista y/o Ayudantes cuentan con equipo especializado para cargar y descargar la mercadería? Justifique el porqué de su respuesta.

Sí No

20. ¿Qué tipo de transporte brindan?

Transporte Nacional Transporte Internacional Ambos

21. ¿Qué tipo de transporte brindan a la mercancía internacional cuando esta es volumétrica y pesada?

Terrestre Marítimo Aéreo

22. Que costos y/ gastos incurren para el servicio del transporte de carga marítimo

23. ¿Qué tipo de transporte brindan a la mercancía internacional cuando esta es pequeña y liviana?

Terrestre Internacional/Nacional Marítimo Internacional/ Nacional Aéreo

24. ¿En la empresa que tipo de transporte es más requerido por el cliente?

Terrestre Nacional Marítimo Internacional Aéreo Intermodal

25. ¿Qué tipo de transporte incurre en más costo y gastos para en la empresa?

Terrestre Nacional Marítimo Internacional Aéreo Intermodal

ANEXO 3

RESULTADOS DE

LA ENTREVISTA

RESULTADOS DE LA ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS GERENTES DE LA EMPRESA S&S LOGÍSTICA

- a) ¿Cuáles son las dificultades con las que se enfrentan en el área financiera de la empresa?

Desconocimiento de los procesos de otros departamentos_____s

Falta de información para tomar decisiones_____.

Falta de un Control de Costos y Gastos._____

- b) ¿Utiliza un método, modelo o una estructura para el control y asignación de sus costos en el servicio de transporte de carga?

No, Porque no habíamos visto la necesidad de poder llevar un mejor control, y ahora queremos organizarnos de manera legal, financiera y administrativa._____

- c) ¿Considera necesario la aplicación de un método de control de costos para su estructuración y asignación del precio en el servicio de transporte de carga (terrestre, aéreo y marítimo)? ¿Por qué?

Sí, porque facilitara el cálculo de costos que se invierta en la prestación del servicio y la empresa continúe con sus operaciones.

- d) ¿Cómo determina el precio del servicio de transporte de carga?

Basado en el precio del mercado o a los precios de cómo me lo ofrecen, por ejemplo, si me dicen \$45.00 yo lo doy en \$75.00 más IVA, si me dicen \$35 yo lo doy en \$55.00 más IVA_____

e) ¿Considera necesario que una estructura de costos facilitaría para la toma de decisiones?

Sí, porque el implementar un plan de costos permitirá adaptarnos más rápido a los escenarios de crisis ya que una herramienta nos facilitará la medición de gastos.

f) ¿Cuentan con personal que administre o lleve el control de los costos y gastos correspondiente al servicio del transporte de carga?

No, soy el encargado de llevar el control de ese tipo de costos y gastos, y únicamente paso el dato a la persona encargada de facturación, el monto total a cobrarle al cliente.

g) ¿Cuál de los siguientes costos fijos es el de mayor incidencia en los costos totales del transporte terrestre de carga?

- Salario
- Seguro
- Parqueadero
- Otros costos (Especificar)

h) ¿Cuál de los siguientes costos variables es el de mayor incidencia en los costos totales del transporte terrestre de la carga?

- Combustible
- Lubricantes
- Llantas
- Mantenimiento y reparación
- Lavado y engrase
- Imprevistos
- Otros costos variables (especificar)

i) ¿Qué tipos de transporte es más solicitado por los clientes?

Los tres tipos de modalidades son requeridos por el cliente, pero lo que sucede que para el transporte aéreo y marítimo nosotros solo somos un intermediario entre el cliente y la naviera o aerolínea, nuestro transporte propio es el terrestre de 3 toneladas, cuando se quiere mayor peso hacemos la contratación de otra empresa y nosotros solo revendemos el servicio.

j) ¿Cuántos viajes realizan al mes?

Un promedio de 35 viajes al mes

k) ¿A los cuántos kilómetros cambian un juego de llantas?

30,000 km o dependiendo del uso frecuente de distancias Largas con excesivo peso, y el mantenimiento preventivo cada 3,000 km

l) ¿Cada cuánto cambia el aceite de su caja?

A los 80, 000 km

m) ¿Al transportista le pagan un salario mensual o por viaje?

No contamos con transportista Fijo, cancelamos por Viaje

n) Los vehículos con los que cuentan ¿qué tipo de combustible utilizan?

Utilizamos combustible DIESEL

ANEXO 4

TABULACIÓN E

INTERPRETACIÓN

DE RESULTADOS

I PARTE

1. Género del Encuestado

Objetivo: Conocer la cantidad cuantos hombre y mujeres laboran en la empresa S&S LOGÍSTICA.

Cuadro No. 1

| Género | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa % |
|-----------|---------------------|-----------------------|
| Femenino | 6 | 54 % |
| Masculino | 5 | 46 % |
| Total | 11 | 100 % |

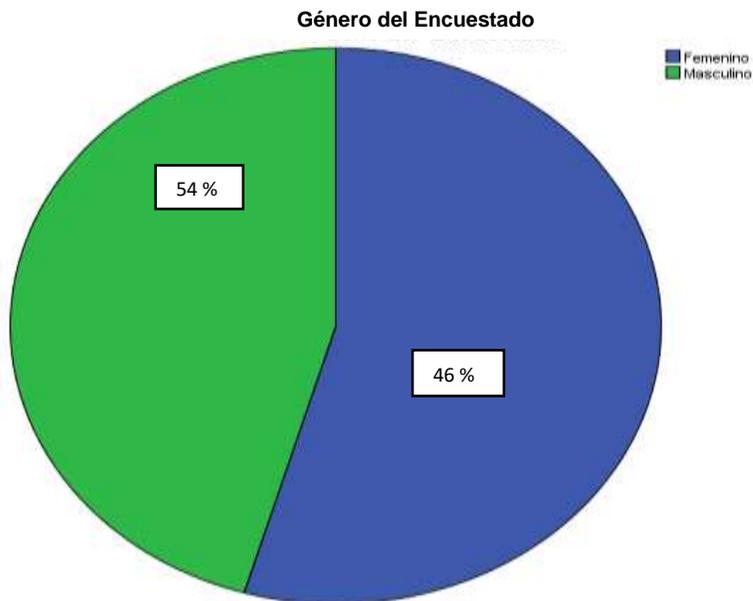


Gráfico No. 1

Interpretación:

En términos generales, las mujeres son la mayor fuerza de trabajo que posee la empresa para realizar sus operaciones, ya que tienden a ser más ordenadas y aplicadas, permitiendo tener la documentación en el tiempo deseado.

2. Edad del Encuestado

Objetivo: Conocer las edades que rodea el personal encuestado.

Cuadro No. 2

| Edad | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|------------------|---------------------|----------------------|
| 20 a 30 años | 5 | 46 % |
| 31 a 40 años | 3 | 27 % |
| 41 a 50 años | 2 | 18 % |
| Mayor de 50 años | 1 | 9 % |
| Total | 11 | 100 % |

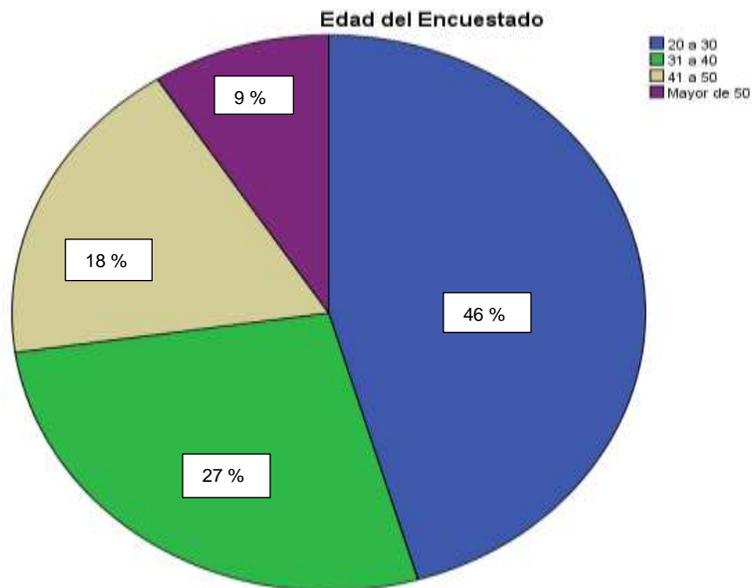


Gráfico No. 2

Interpretación:

Los empleados con edades de 20 a 40 años representan la mayor parte de la empresa, esto se debe a sus destrezas y habilidades numéricas y motrices que permiten realizar de manera efectiva sus actividades diarias.

3. Departamento al que pertenece el Encuestado

Objetivo: Conocer como está distribuido el personal de la empresa

Cuadro No. 3

| Departamento | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|----------------|---------------------|----------------------|
| Administrativo | 3 | 27 % |
| Ventas | 2 | 18 % |
| Operación | 6 | 55 % |
| Total | 11 | 100 % |

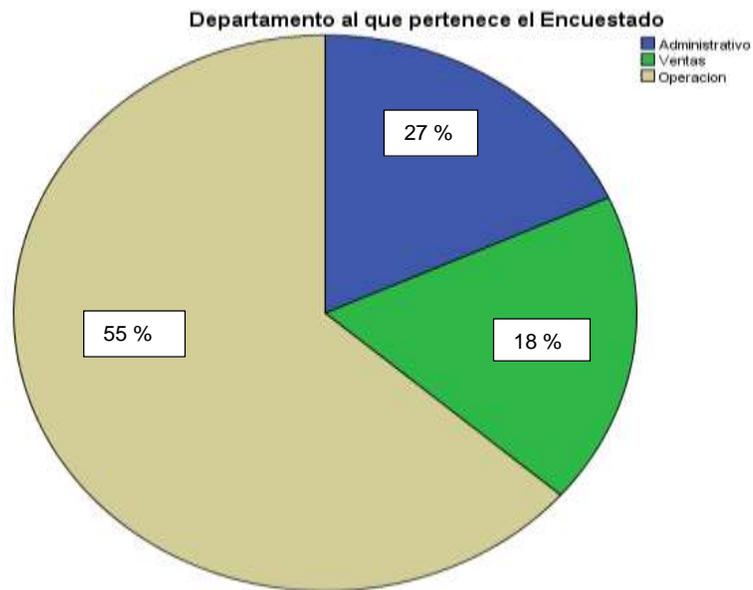


Gráfico No. 3

Interpretación:

El departamento de operaciones donde se centra la totalidad de los procesos y la actividad económica principal de la empresa, por ende, es el departamento con mayor flujo de colaboradores.

4. Cargo que Desempeña el Encuestado

Objetivo: Conocer los cargos del personal encuestado.

Cuadro No. 4

| Cargos | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|------------------------------|---------------------|----------------------|
| Gerente General | 1 | 9 % |
| Asistente Administrativo | 1 | 9 % |
| Gerente de Venta | 1 | 9 % |
| Asesor de Ventas | 1 | 9 % |
| Gerente de operación | 1 | 9 % |
| Asistente de Agente Aduanero | 5 | 46 % |
| Mensajero | 1 | 9 % |
| Total | 11 | 100 % |

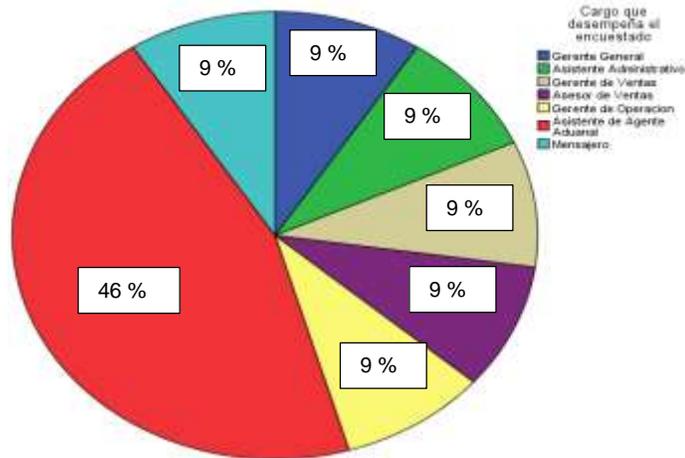


Gráfico No. 4

Interpretación:

El cargo del Asistente de agente aduanal es una de las fuentes claves para la sostenibilidad de la empresa ya que hace funciones de intermediario entre el importador y el gobierno, garantizando la legalización de la entrada de la mercadería.

II PARTE

1. ¿Conoce el funcionamiento de la empresa con relación al servicio que ofrece?

Objetivo: Conocer si los colaboradores saben cómo funciona el servicio que la empresa ofrece.

Cuadro No. 5

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|--------------|---------------------|----------------------|
| Si | 7 | 64 % |
| Muy Poco | 1 | 9 % |
| Solo mi área | 3 | 27 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 5

Interpretación:

Debido a que no todos conocen acerca del funcionamiento de la empresa, Una parte del personal necesita adoptar una actitud de compromiso y de participación en los procesos internos que permitan conocer los objetivos que se han propuesto alcanzar en un plazo determinado.

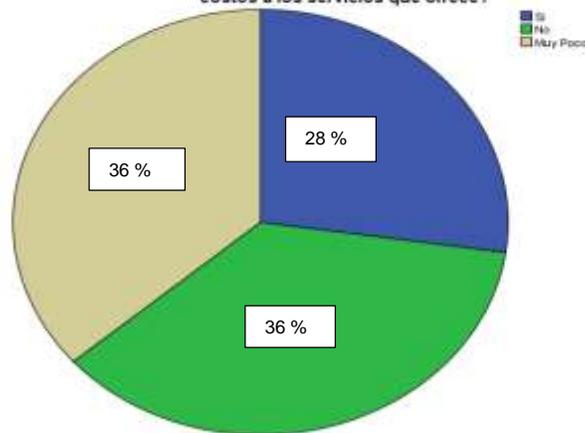
2. ¿Conoce si la empresa cuenta con un proceso ya establecido para asignar los costos a los servicios que ofrece?

Objetivo: determinar si en la empresa existe un proceso orientado para la asignación de los costos de transporte de carga terrestre, aéreo y marítimo.

Cuadro No. 6

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 3 | 28 % |
| No | 4 | 36 % |
| Muy Poco | 4 | 36 % |
| Total | 11 | 100 % |

¿Conoce si la empresa cuenta con un proceso ya establecido para asignar los costos a los servicios que ofrece?



Gráfica No. 6

Interpretación:

La empresa no cuenta con un correcto sistema de determinación de costos, esto la hace más vulnerable a tomar decisiones erradas, ya que no tienen el control real de sus finanzas y no puede planificar, gestionar y evaluar rentablemente los flujos de trabajo.

3. ¿Cómo considera el proceso utilizado por la compañía para establecer los costos de los servicios que ofrece?

Objetivo: Identificar las actividades que lleva a cabo la empresa y que ayudan a determinar los costos de los servicios que ofrece y analizar su eficiencia.

Cuadro No. 7

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Porcentaje Relativa% |
|------------------|---------------------|----------------------|
| Excelente | 2 | 18 % |
| Bueno | 3 | 27 % |
| Necesita Mejorar | 5 | 46 % |
| Malo | 1 | 9 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 7

Interpretación:

la opinión de los colaboradores es de suma importancia y por tal motivo, lograr una información detallada y precisa de los costos de los servicios que prestan, se necesita mejorar en una estructura de costos para lograr una mayor rentabilidad.

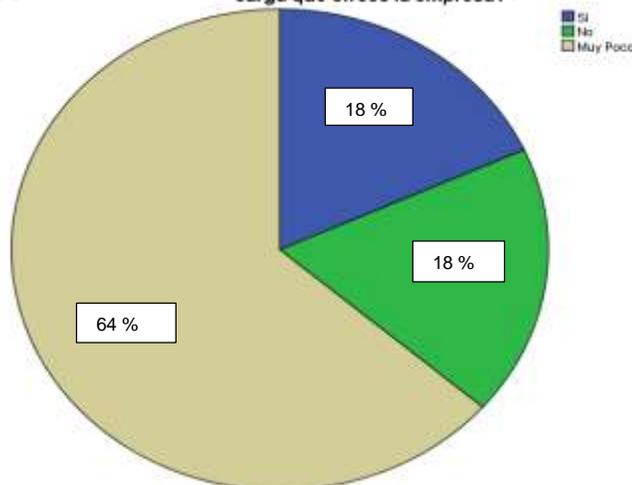
4. ¿Conoce cada uno de los costos que integran el total del costo de transporte de carga que ofrece la empresa?

Objetivo: Identificar los tipos de costos que se generan en la prestación de los servicios de transporte de carga que presta la empresa, para enlistarlos detalladamente.

Cuadro No. 8

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 2 | 18 % |
| No | 2 | 18 % |
| Muy Poco | 7 | 64 % |
| Total | 11 | 100 % |

¿Conoce cada uno de los costos que integran el total del costo de transporte de carga que ofrece la empresa?



Grafica No. 8

Interpretación:

La falta de conocimientos referente a los costos y la determinación de estos pone en desventaja a la empresa ante cambios externos, como lo es el aumento del combustible, que representa un costo variable, es esencial en el análisis de la situación económica porque ayudan a facilitar y optimizar la toma de decisiones.

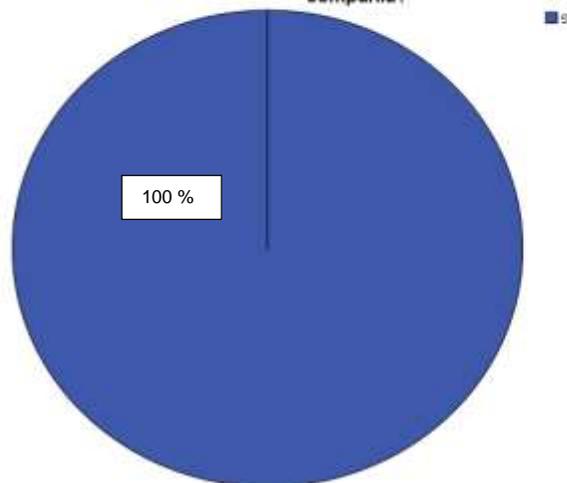
5. ¿Considera que una estructura donde se integren cada uno de los costos agilizaría el proceso de venta de los servicios de transporte de carga en la compañía?

Objetivo: Conocer la expectativa que tienen los colaboradores, en caso de contar con una estructura de costos donde les facilite conocer el precio del servicio de transporte de carga.

Cuadro No. 9

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 11 | 100 % |
| Total | 11 | 100 % |

¿Considera que una estructura donde se integren cada uno de los costos agilizaría el proceso de venta de los servicios de transporte de carga en la compañía?



Gráfica No. 9

Interpretación:

En unánime acuerdo de los empleados, una estructura de costos permitirá a la empresa un control efectivo de los recursos asignados y a la determinación de los resultados, aportando agilización en el proceso de venta y de mejoras a las utilidades.

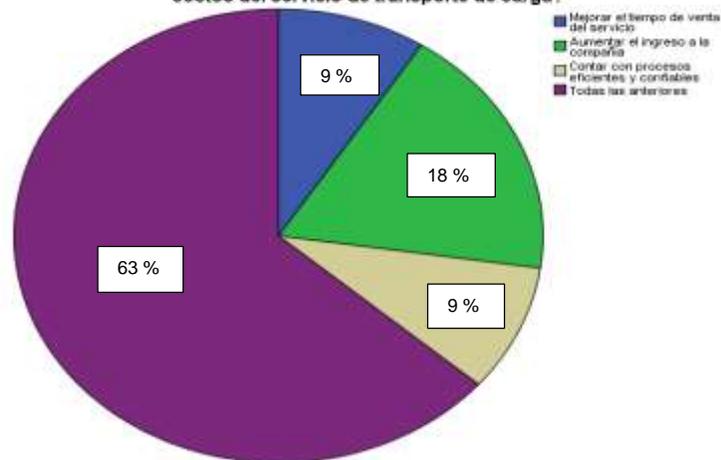
6. ¿De qué manera beneficiaría a la empresa, tener una estructura para establecer costos del servicio de transporte de carga?

Objetivo: Conocer de primera mano en qué medida beneficiaría una estructura de costos para asignación del precio.

Cuadro No. 10

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|---|---------------------|----------------------|
| Mejorar el tiempo de venta del servicio | 1 | 9 % |
| Aumentar el ingreso a la compañía | 2 | 18 % |
| Contar con procesos eficientes y confiables | 1 | 9 % |
| Todas las anteriores | 7 | 64 % |
| Total | 11 | 100 % |

¿De que manera beneficiaría a la empresa, tener una estructura para establecer costos del servicio de transporte de carga?



Grafica No. 10

Interpretación:

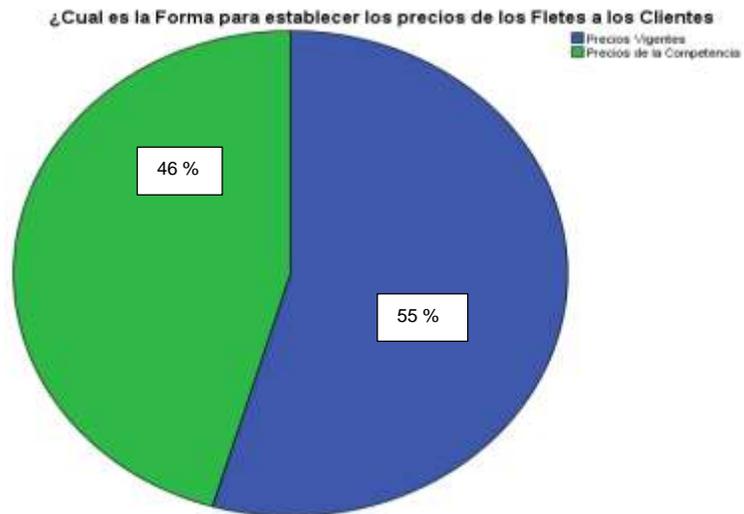
Implementar un control de costos mejoraría los tiempos de oferta, aumentando la competitividad, por ende, si se cuentan con procesos eficientes para la asignación de costos conllevaría a un aumento en los ingresos de la empresa

7. ¿Cuál es la Forma para establecer los precios de los Fletes a los Clientes?

Objetivo: identificar en que se basa la empresa para establecer los precios de los servicios del transporte de carga.

Cuadro No. 11

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|---------------------------|---------------------|----------------------|
| Precios Vigentes | 6 | 54 % |
| Precios de la Competencia | 5 | 45 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 11

Interpretación:

Aplicar un método de distribución y asignación del precio consideran que es una tarea que requerirá tiempo para la empresa, por ende, se basan en los precios vigentes en el mercado siendo esto fácil de regirse en base a ellos.

8. ¿Utiliza la colaboración de subcontratación de transporte para lograr cubrir la demanda del Servicio?

Objetivo: Conocer si la empresa da abasto con la demanda del servicio de transporte de carga o hace uso de contratación de terceros.

Cuadro No. 12

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 9 | 82 % |
| No | 2 | 18 % |
| Total | 11 | 100 % |



Gráfica No. 12

Interpretación:

Hacen uso de la subcontratación de terceros para prestar el servicio de transporte de carga terrestre, cuando no se logra cubrir la demanda o sobrepasan las 3 toneladas, con respecto al transporte aéreo y marítimo hacen la contratación de empresas navieras y de aerolíneas.

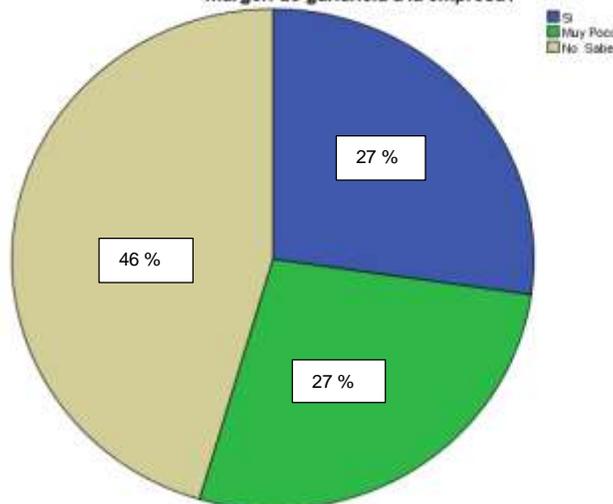
9. ¿Cree usted que los precios proporcionados por el subcontratante dejan un margen de ganancia a la empresa?

Objetivo: Conocer de primera mano que tan factible es para la empresa en realizar la contratación de terceros para brindar el servicio de transporte de carga.

Cuadro No. 13

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 3 | 27 % |
| Muy Poco | 3 | 27 % |
| No Sabe | 5 | 46 % |
| Total | 11 | 100 % |

¿Cree usted que los precios proporcionados por el subcontratante dejan un margen de ganancia a la empresa?



Grafica No. 13

Interpretación:

Se logra de notar que los empleados no están informados de los precios que se le ofrece a la empresa, y por ello no logran dar una tarifa precisa, omiten si obtiene un margen de ganancia aceptable a la misma.

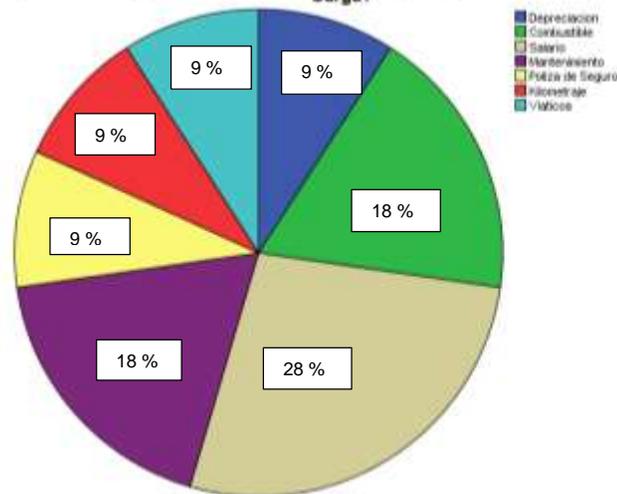
10. ¿Qué costos y gastos debería de incluir para fijar el precio en el Transporte de Carga?

Objetivo: Percibir que costos y gastos consideran los empleados que deben incluirse en el precio del transporte de carga.

Cuadro No. 14

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|------------------|---------------------|----------------------|
| Depreciación | 1 | 9 % |
| Combustible | 2 | 18 % |
| Salario | 3 | 28 % |
| Mantenimiento | 2 | 18 % |
| póliza de Seguro | 1 | 9 % |
| Kilometraje | 1 | 9 % |
| viáticos | 1 | 9 % |
| Total | 11 | 100 % |

¿Que costos y gastos debería de incluir para fijar el precio en el Transporte de Carga?



Grafica No. 14

Interpretación:

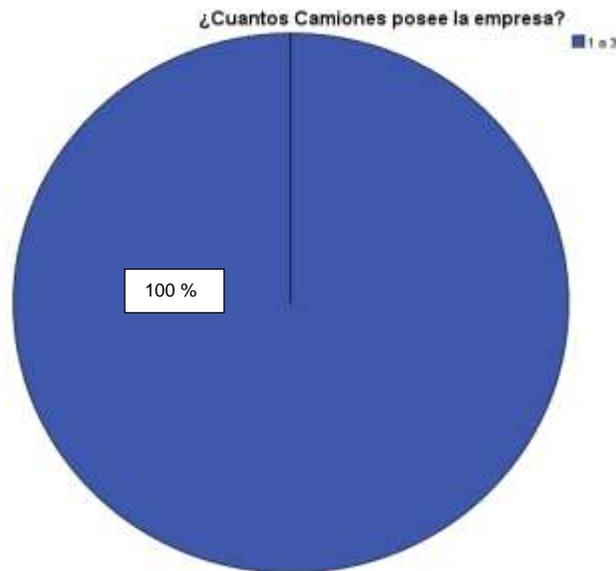
Como primordial gasto a incluir en la estructura del costo total para el precio del transporte de carga es considerado el salario del motorista y ayudante, por ser los que se relacionan directamente con el flete.

11. ¿Cuántos Camiones posee la empresa?

Objetivo: Saber con cuantos vehículos propios cuenta la compañía.

Cuadro No. 15

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| 1 a 3 | 11 | 100 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 15

Interpretación:

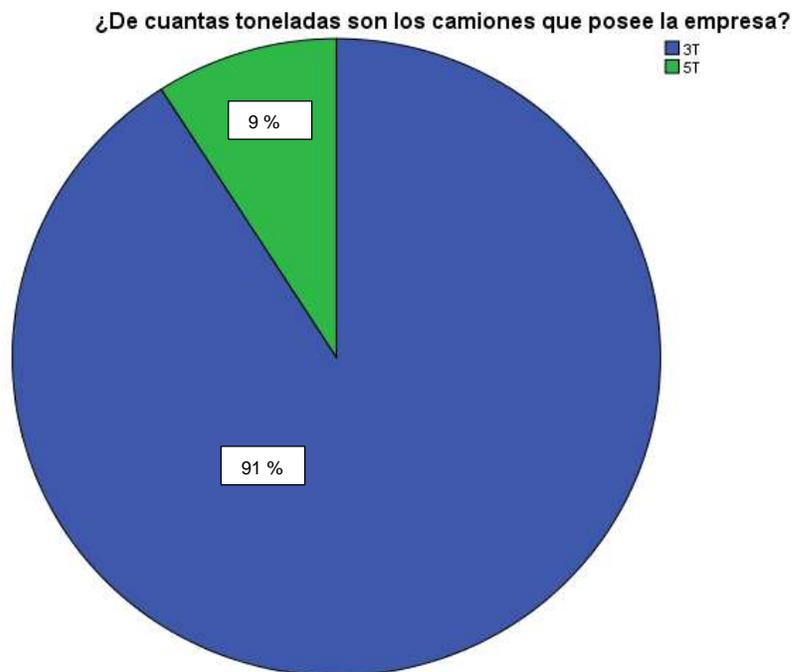
Cuentan con un promedio de 2 camiones propios para la movilización de mercadería de sus clientes. Aumentar a 6 camiones su flota ayudaría a incrementar su segmentación en el mercado al cual pertenecen.

12. ¿De cuantas toneladas son los camiones que posee la empresa?

Objetivo: conocer la capacidad que tienen los vehículos con que cuenta la compañía.

Cuadro No. 16

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| 3T | 10 | 91 % |
| 5T | 1 | 9 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 16

Interpretación:

Actualmente cuentan con camiones de 3 Toneladas, que son los más utilizados para movilizarse rápidamente en el área metropolitana, y por poseer un consumo de combustible más bajo en referencia de un camión de 5 toneladas.

13. ¿Subcontratan motoristas para el manejo de los camiones?

Objetivo: saber si la empresa contrata personal adicional para el manejo de los camiones con el que prestan el servicio de transporte.

Cuadro No. 17

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 11 | 100 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 17

Interpretación:

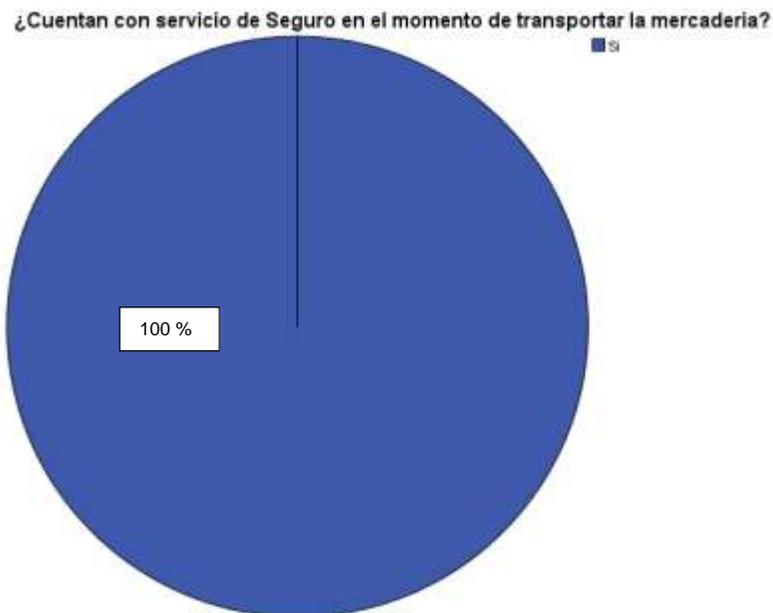
Ya que no cuentan con transporte aéreo propio realizan contrataciones de empresas de aerolíneas para lograr brindar el servicio de este tipo, en el caso de del transporte marítimo se realiza la contratación de navieras y de igual manera para cubrir el transporte de carga terrestre que requiera más tonelaje hacen uso de la contratación de un tercero.

14. ¿Cuentan con servicio de Seguro en el momento de transportar la mercadería?

Objetivo: conocer si la empresa ofrece el servicio de seguro de carga para garantizar confiabilidad en el manejo de la mercadería transportada.

Cuadro No. 18

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 11 | 100 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 18

Interpretación:

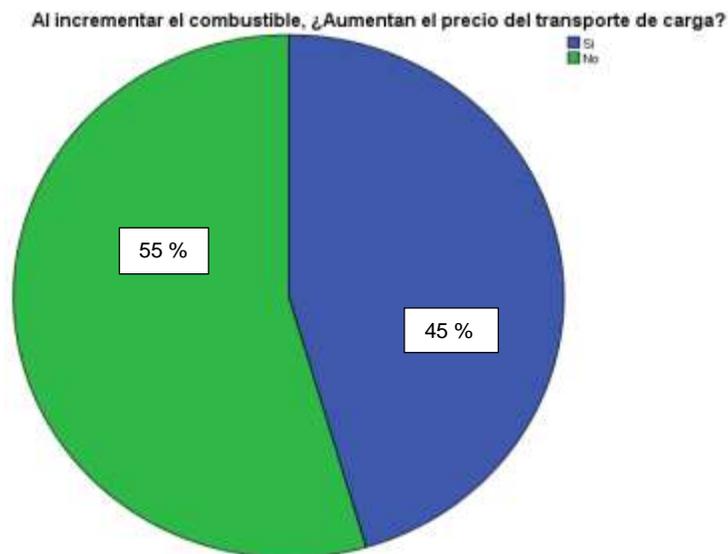
El seguro de carga es necesario ya que libera de toda responsabilidad a la empresa que transporta la mercadería, bajo una evaluación realizada por el agente de la Aseguradora se indagan los acontecimientos del siniestro o robo para recuperar el monto de la pérdida, y garantizar confianza y seguridad.

15. Al incrementar el combustible, ¿Aumentan el precio del transporte de carga?

Objetivo: identificar el impacto que genera el incremento del combustible en los precios que ofrece la empresa.

Cuadro No. 19

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 5 | 45 % |
| No | 6 | 55 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 19

Interpretación:

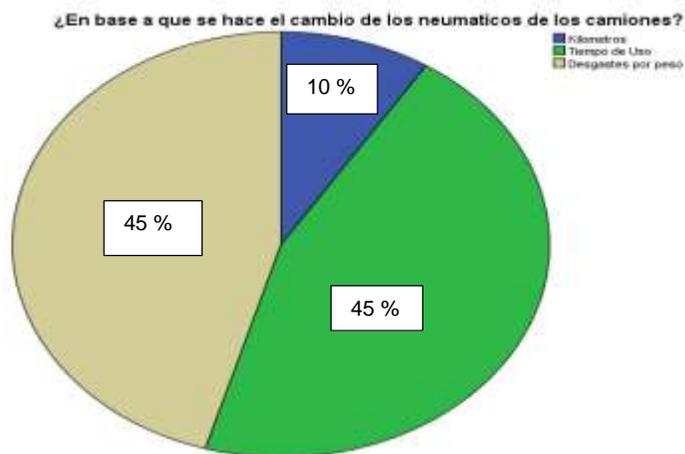
Cuando suceden los escenarios de las alzas o bajas del combustible, logran mantener un promedio en los precios para no aumentar ni bajar el costo del servicio del transporte carga.

16. ¿En base a que se hace el cambio de los neumáticos de los camiones?

Objetivo: identificar la frecuencia de cambio de neumáticos a los camiones de la compañía.

Cuadro No. 20

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|--------------------|---------------------|----------------------|
| Kilómetros | 1 | 10 % |
| Tiempo de Uso | 5 | 45 % |
| Desgastes por peso | 5 | 45 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 20

Interpretación:

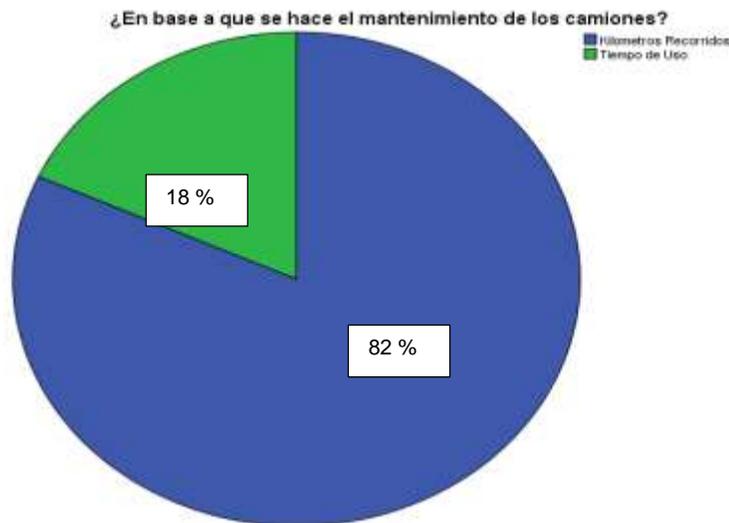
Los neumáticos son un elemento fundamental de seguridad, pues son el único elemento que existe entre el suelo y el vehículo, la mayoría de los empleados miran a bien hacer el cambio de los neumáticos en base a los desgastes por peso o por el tiempo de uso mientras que la minoría opino que, por los kilómetros recorridos, y no está mal ya que se busca brindar una mayor seguridad a los ocupantes del vehículo.

17. ¿En base a que se hace el mantenimiento de los camiones?

Objetivo: identificar en que se basa la compañía para hacer el mantenimiento de los vehículos.

Cuadro No. 21

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------------------|---------------------|----------------------|
| kilómetros Recorridos | 9 | 82 % |
| Tiempo de Uso | 2 | 18 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No.

21

Interpretación:

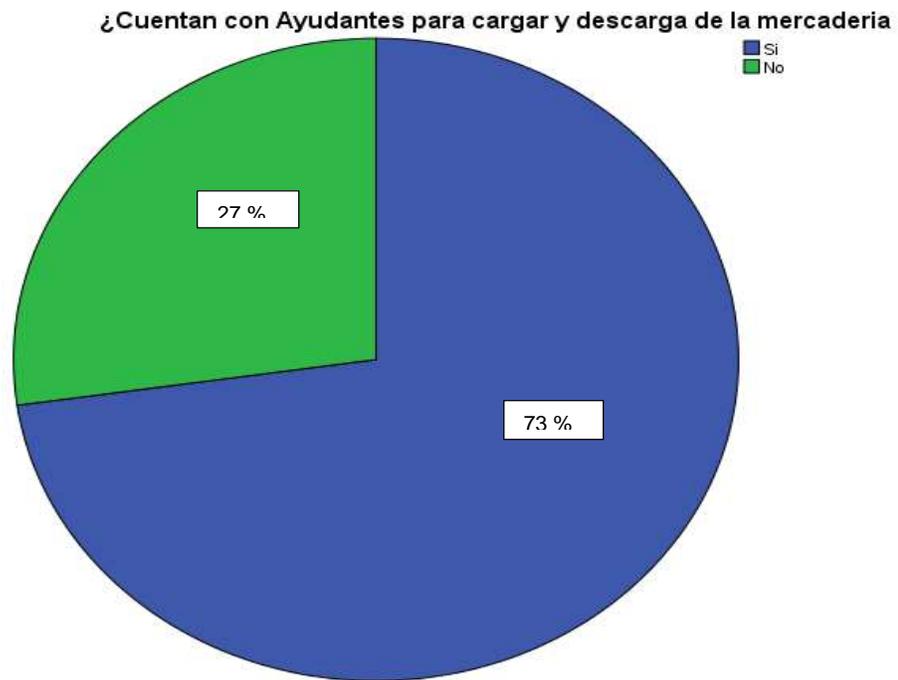
El tratamiento que se le dé al camión permitirá alargar en mayor o en menor medida la vida útil, de lo cual la mayoría miran a bien que el mantenimiento debe hacerse en base a los kilómetros recorridos, y la minoría por el uso que se le dé, y no está mal, ya que al realizar un mantenimiento adecuado como la frecuencia del mismo determinará la durabilidad del bien.

18. ¿Cuentan con Ayudantes para cargar y descarga de la mercadería?

Objetivo: conocer si la compañía cuenta con ayudantes para la carga y descarga de la mercadería

Cuadro No. 22

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 8 | 73 % |
| No | 3 | 27 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 22

Interpretación:

La contratación de personal externo para realizar las cargas y descargar de la mercadería genera un costo extra para asignar en el precio total del servicio que se brinda.

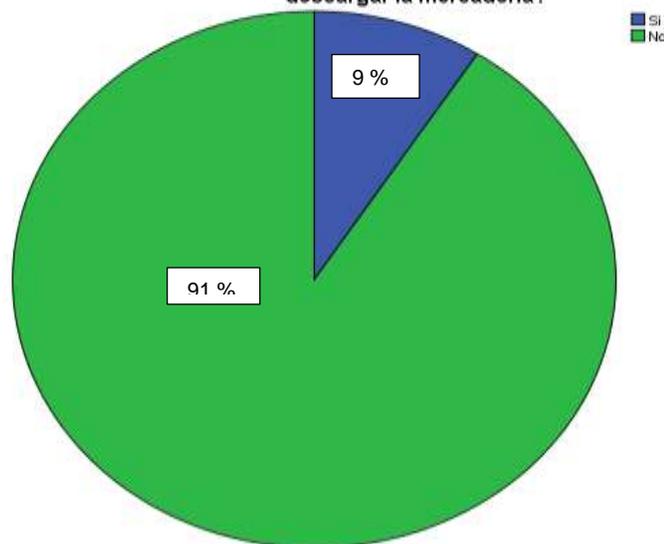
19 ¿El transportista y/o Ayudantes cuenta con equipo especializado para cargar y descargar la mercadería?

Objetivo: conocer si la compañía cuenta con el equipo de seguridad para las cargas y descargas de mercadería y que deben ser proporcionadas a la persona a cargo.

Cuadro No. 23

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| Si | 1 | 9 % |
| No | 10 | 91 % |
| Total | 11 | 100 % |

¿El transportista y/o Ayudantes cuenta con equipo especializado para cargar y descargar la mercadería?



Grafica No. 23

Interpretación:

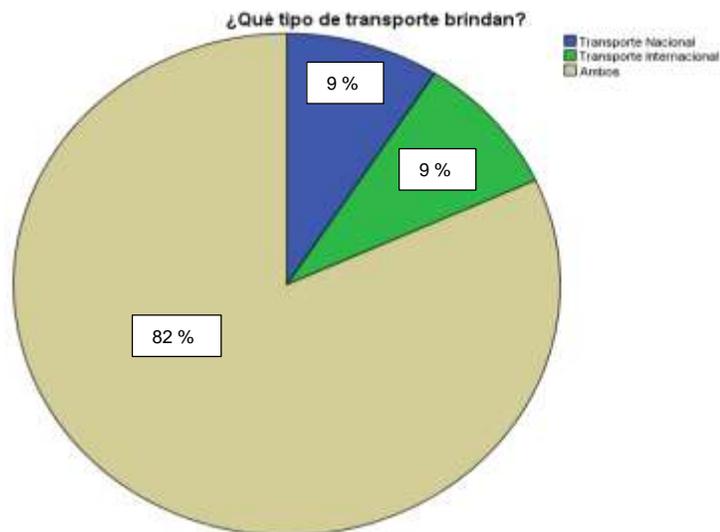
El prevenir la ocurrencia de accidentes de trabajo y enfermedades por medio del uso adecuado de los equipos de Protección es muy importante, y señalan que no cuentan con equipo de protección para los transportistas ni mucho menos para los ayudantes de carga.

20 ¿Qué tipo de transporte brindan?

Objetivo: Conocer con que tipos de servicios de transporte cuenta la empresa.

Cuadro No. 24

| Respuestas | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|--------------------------|---------------------|----------------------|
| Transporte Nacional | 1 | 9 % |
| Transporte Internacional | 1 | 9 % |
| Ambos | 9 | 82 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 24

Interpretación:

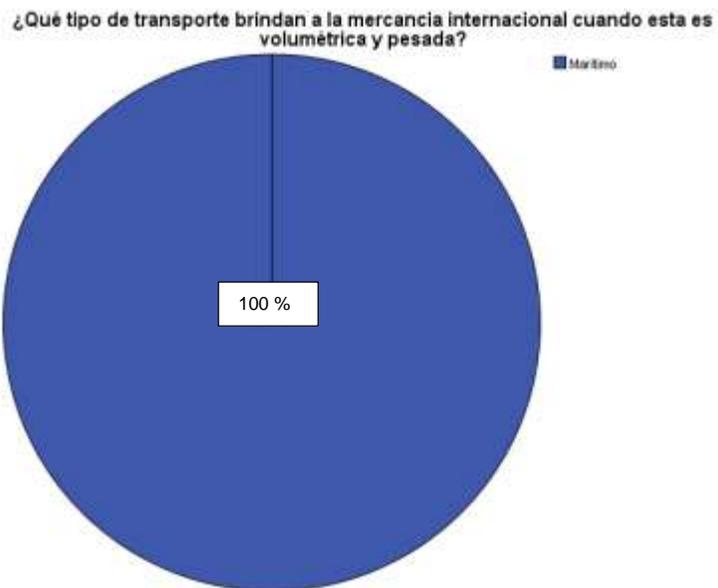
El transporte juega un papel importante dentro de la cadena logística, básicamente en los procesos de aprovisionamiento y distribución, puesto que es el que garantiza el desplazamiento físico del producto desde el lugar de generación del valor, hasta el mercado donde los consumidores lo adquirirán.

21 ¿Qué tipo de transporte brindan a la mercancía internacional cuando esta es volumétrica y pesada?

Objetivo: Conocer qué tipo de transporten brindan cuando la mercancía internacional es volumétrica y pesada.

Cuadro No 25

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| marítimo | 11 | 100 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 25

Interpretación:

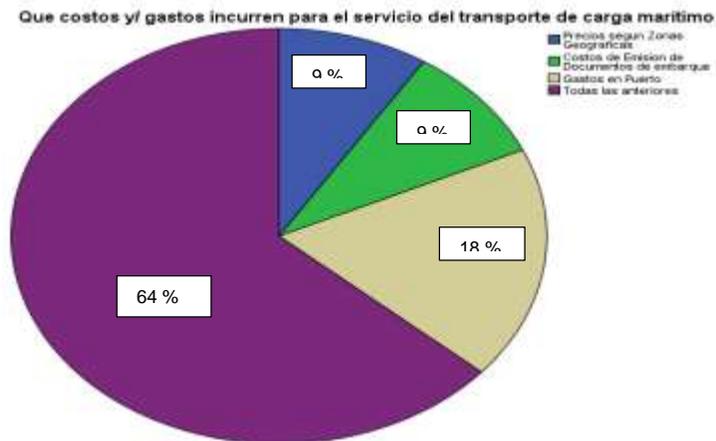
El transporte marítimo ofrece mucha mayor capacidad de almacenaje y traslado que otros medios como el camión. Se pueden transportar grandes volúmenes introducidos en buques hasta puntos que se encuentran a gran distancia entre sí.

22 ¿Qué costos y/ gastos incurren para el servicio del transporte de carga marítimo?

Objetivo: Conocer cual son los costos y/o gastos en los que incurre la entidad al momento de prestar el servicio de Transporte marítimo.

Cuadro No 26

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|---|---------------------|----------------------|
| Precios según Zonas geográficas | 1 | 9 % |
| Costos de emisión de Documentos de embarque | 1 | 9 % |
| Gastos en Puerto | 2 | 18 % |
| Todas las anteriores | 7 | 64 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 26

Interpretación:

La demanda por servicios de transporte es una demanda derivada del comercio, y este último está siendo influenciado por diferentes variables que también tienen un impacto sobre el costo del transporte. Algunos costos en los que se incurre cuando prestan el servicio de Transporte de marítimo son los siguientes: Asignación de precios según zonas geográficas, costo por emisión de documentos de embarque, gastos en puerto.

23 ¿Qué tipo de transporte brindan a la mercancía internacional cuando esta es pequeña y Liviana?

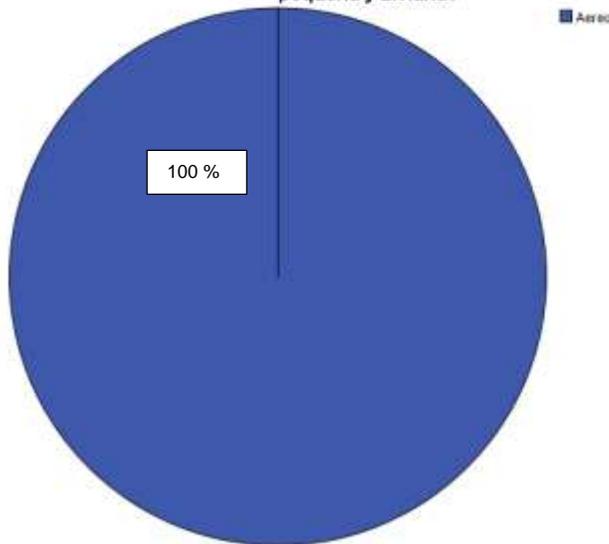
Objetivo: Conocer qué tipo de transporten brindan cuando la mercancía internacional es pequeña y liviana.

Cuadro No

27

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|-----------|---------------------|----------------------|
| aéreo | 11 | 100 % |
| Total | 11 | 100 % |

¿Qué tipo de transporte brindan a la mercancía internacional cuando esta es pequeña y Liviana?



Grafica No. 27

Interpretación:

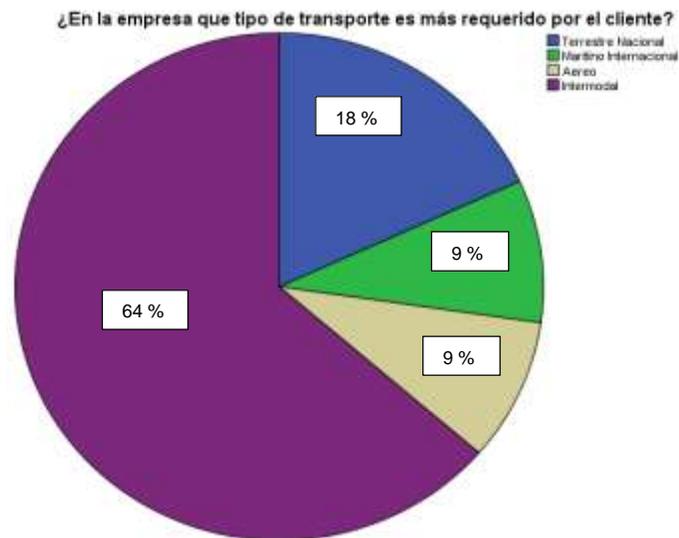
Si bien el transporte aéreo es más costoso que otras opciones, compensa en caso de buscar que una mercancía esté en tiempo y forma.

24 ¿En la empresa que tipo de transporte es más requerido por el cliente?

Objetivo: Conocer qué servicio de transporte es el más requerido por los clientes.

Cuadro No 28

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|------------------------|---------------------|----------------------|
| Terrestre Nacional | 2 | 18 % |
| Marítimo Internacional | 1 | 9 % |
| aéreo | 1 | 9 % |
| Intermodal | 7 | 64 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 28

Interpretación:

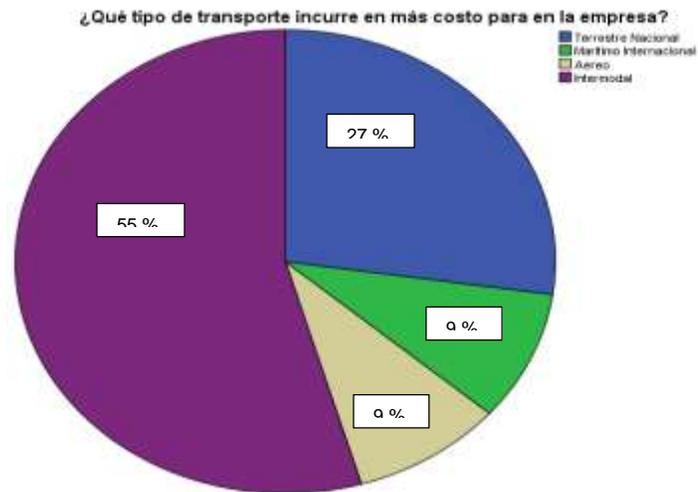
Uno de los Transportes más requerido por el cliente es el Intermodal, consiste en el uso de diferentes tipos de transporte para llevar una unidad de carga, esta puede ser marítima – terrestre, aérea – Terrestre.

25 ¿Qué tipo de transporte incurre en más costo y gastos para en la empresa?

Objetivo: Conocer qué servicio de transporte es en el que más incurren en costos y gasto.

Cuadro No 29

| Respuesta | Frecuencia Absoluta | Frecuencia Relativa% |
|------------------------|---------------------|----------------------|
| Terrestre Nacional | 3 | 27 % |
| marítimo Internacional | 1 | 9 % |
| aéreo | 1 | 9 % |
| Intermodal | 6 | 55 % |
| Total | 11 | 100 % |



Grafica No. 29

Interpretación:

El transporte intermodal utiliza varios modos de transporte entre el origen y el destino, por el cual la mercancía no se mueve individualmente de un modo de transporte a otro, sino que se mueve toda la unidad de transporte en la que se almacenan, por ende, se tiene que contratar dos transportistas para la movilización de la carga, lo cual conllevara otro gasto y otro papeleo en el origen.