



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

ACREDITADA INTERNACIONALMENTE



TESIS

**“COSTOS DE OPERACIÓN Y FIJACIÓN DE PRECIOS DE LA EMPRESA DE
TRANSPORTE TURÍSTICO AVALOS TOURS E.I.R.L. PERIODO 2017”**

PRESENTADA POR:

BACH. MARIA ELENA AVILES ANGELINO

BACH. ZANDRA QUISPE INCARROCA

**PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL
DE CONTADOR PÚBLICO**

ASESORA:

CPC. NORMA VIRGINIA SOTO CHOQUE

CUSCO – PERÚ

2018



PRESENTACIÓN

SEÑOR DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES DE LA UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO.

Dr. Fortunato Endara Mamani

De conformidad con el Reglamento de Grados y Títulos de la Escuela Profesional de Contabilidad, ponemos a su consideración la tesis intitulada “**COSTOS DE OPERACIÓN Y FIJACIÓN DE PRECIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE TURÍSTICO AVALOS TOURS E.I.R.L. PERIODO 2017**” para optar al Título Profesional de Contador Público.

El presente trabajo de investigación se realizó con el objetivo de determinar los costos de operación y ayudar a fijar el precio de servicio de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. de la ruta Valle Sagrado full day (1 día) periodo 2017.

Con la perspectiva que el presente trabajo de investigación sirva como aporte para el diseño de aplicación de costos en las empresas de transporte turístico y sustancialmente a los estudiantes de nuestra facultad.

Atentamente;

Maria Elena Aviles Angelino

Zandra Quispe Incarroca



AGRADECIMIENTO

A:

Dios por darme la vida, acompañarme todos los días, por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud para lograr mi objetivo y te lo agradezco padre, y no cesan mis ganas de decir que es gracias a ti que esta meta está cumplida.

Mi asesora CPCC. Norma Virginia Soto Choque, por su gran apoyo y motivación para la culminación de este trabajo, por su tiempo compartido y por impulsar el desarrollo de nuestra formación profesional.

Mis padres, por haberme apoyado en todo momento por sus consejos, valores, por la motivación constante y perseverancia que los caracteriza que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada por el amor incondicional que me brindaron.

Las autoridades de esta Universidad, los dictaminantes, miembros del jurado y docentes de la facultad por haber compartido su conocimiento a lo largo de la preparación de nuestra profesión.

Maria Elena Aviles Angelino



AGRADECIMIENTO

A:

DIOS

Por ser el principal apoyo en mi vida, por darme la sabiduría y la fortaleza, entre otros dones, para que sea posible este siguiente logro.

MIS PADRES

Por la paciencia y la confianza que me tuvieron, al realizar este proyecto; pero sobre todo por apoyarme, tanto en lo moral como económico.

MI ASESORA

CPCC. Norma Virginia Soto Choque, por el apoyo y esmero en la elaboración y termino de este proyecto.

LA EMPRESA AVALOS TOURS E.I.R.L. Y CONTADORA

Por facilitarnos la información para que se haga posible este trabajo.

LAS AUTORIDADES DE LA UAC

Por el servicio brindado, los dictaminantes, miembros del jurado y docentes de la facultad por la enseñanza, consejo e instrucción, ya que sin su ayuda no sería posible este proyecto.

Zandra Quispe Incarroca



DEDICATORIA

A:

Dios por bendecirnos la vida, por guiarnos a lo largo de nuestra existencia, ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de dificultad y debilidad.

Mis padres quienes, con su amor, paciencia y esfuerzo me permitieron llegar a cumplir hoy un sueño más, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo y valentía, de no temer a las adversidades porque Dios está conmigo siempre.

Mis hermanos, quienes son mi gran motivación, por su cariño y apoyo incondicional durante todo este proceso.

Maria Elena Aviles Angelino



DEDICATORIA

A:

DIOS

Por todas las bendiciones que recibí de él,
haciendo posible que se realicen todas mis
metas hasta ahora dadas a mi persona.

MIS PADRES

Que los quiero infinitamente, por su gran
esfuerzo y colaboración en el desarrollo y
término de este proyecto. Y sobre todo
porque nunca perdieron la fe en mí.

Zandra Quispe Incarroca



ÍNDICE GENERAL

PRESENTACIÓN i

AGRADECIMIENTO ii

DEDICATORIA iv

ÍNDICE GENERAL vi

ÍNDICE DE TABLASx

ÍNDICE DE FIGURAS xi

RESUMEN..... xii

ABSTRACTxiv

CAPITULO I: INTRODUCCIÓN

1.1. Planteamiento del Problema 1

1.2. Formulación del Problema.....3

 1.2.1. Problema General.....3

 1.2.2. Problemas Específicos.....3

1.3. Objetivos de la Investigación.....3

 1.3.1. Objetivo General3

 1.3.2. Objetivos Específicos3

1.4. Justificación de la Investigación3

 1.4.1. Implicancias Prácticas3

 1.4.2. Valor Teórico4

 1.4.3. Utilidad Metodológica.....4



1.4.4. Viabilidad o Factibilidad4

1.5. Delimitación de la Investigación.....4

1.5.1. Delimitación Temporal.....4

1.5.2. Delimitación Espacial.....4

1.5.3. Delimitación Conceptual5

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación6

2.1.1. Antecedentes Internacionales.....6

2.1.2. Antecedentes Nacionales8

2.1.3. Antecedentes Locales9

2.2. Bases Legales.....11

2.3. Bases Teóricas.....18

2.3.1. Turismo.....18

2.3.2. Medios de Transporte.....22

2.3.3. Costos23

2.3.4. Diferencia entre Costo y Gasto30

2.3.5. Costo de Operación Vehicular31

2.3.6. Precio33

2.3.7. El costo como factor de fijación de precios36

2.3.8. Métodos de costos para fijar precios37

2.3.9. Empresa de Transporte Turístico AVALOS TOURS E.I.R.L.....38

2.4. Marco Conceptual42



2.5. Formulación de Hipótesis54

 2.5.1. Hipótesis General54

 2.5.2. Hipótesis Específicas54

2.6. Variables de Estudio.....54

 2.6.1. Variables54

 2.6.2. Conceptualización de las Variables.....55

 2.6.3. Operacionalización de Variables.....56

CAPITULO III: MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de Investigación58

3.2. Enfoque de Investigación58

3.3. Diseño de la Investigación.....58

3.4. Alcance de la Investigación58

3.5. Población y Muestra de la Investigación.....59

 3.5.1. Población59

 3.5.2. Muestra59

3.6. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos59

 3.6.1. Técnicas59

 3.6.2. Instrumentos.....59

3.7. Procesamiento de Datos.....59

CAPITULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Análisis e Interpretación de los Resultados en Tablas63



CAPITULO V: DISCUSIÓN

5.1. Descripción de los Hallazgos más Relevantes y Significativos.....87

5.2. Limitaciones del Estudio88

5.3. Comparación Crítica con la Literatura Existente88

5.4. Implicancias del Estudio.....90

CONCLUSIONES91

RECOMENDACIONES92

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....93

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de Consistencia.....98

Anexo 2: Matriz del Instrumento para la Recolección de Datos 100

Anexo 3: Instrumentos de Recolección de Datos 101

Anexo 4: Tarifario de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017..... 103

Anexo 5: Estado de Resultados de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L..... 104

Anexo 6: Fotos..... 105



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1. Cantidad de vehículos para la ruta Valle Sagrado40

Tabla N° 2. Porcentajes de la Depreciación Contable50

Tabla N° 3. Pago por Estacionamiento Vehicular en Ollantaytambo.....60

Tabla N° 4. Cantidad de llantas por los meses trabajados en el período 2017.....61

Tabla N° 5. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 163

Tabla N° 6. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 264

Tabla N° 7. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 366

Tabla N° 8. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 467

Tabla N° 9. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 569

Tabla N° 10. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 670

Tabla N° 11. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 772

Tabla N° 12. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 873

Tabla N° 13. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 975

Tabla N° 14. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 1076

Tabla N° 15. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 1178

Tabla N° 16. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 1279

Tabla N° 17. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 1381

Tabla N° 18. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 1482

Tabla N° 19. Resumen de los Costos de Operación de cada Vehículo.....83

Tabla N° 20. Determinación del Precio mediante el Método del Costo Total84

Tabla N° 21. Diferencia entre el Precio propuesto y el Precio fijado por la Empresa.....86



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Esquema de la clasificación según los tipos de turismo19

Figura 2. Categorías de turismo según la OMT (Organización Mundial del Turismo).....20

Figura 3. Importancia actual de los medios de transporte.....22

Figura 4. Clasificación de los costos24

Figura 5. Estructura general del precio37

Figura 6. Organigrama de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.....42

Figura 7. Llanta de tipo Melliceros.....61

**RESUMEN**

La presente tesis denominada **“COSTOS DE OPERACIÓN Y FIJACIÓN DE PRECIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE TURÍSTICO AVALOS TOURS E.I.R.L. PERIODO 2017”** se origina en la problemática de que los costos en esta empresa no están bien definidas debido a la falta de conocimiento en aplicar los mismos, ocasionando alteraciones en los precios, ya que en su mayoría se fija por la competencia y/o experiencia creando desconcierto en las agencias de viaje, con quienes realizan sus servicios mediante contrato. La investigación tiene por objetivo, determinar los costos de operación y precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017.

La hipótesis general establece que los costos de operación y precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. se determinan sin ayuda técnica contable, en base a su conocimiento empírico.

En el desarrollo de la investigación el método que se aplica es la siguiente: Tipo de Investigación **BÁSICA** porque va a producir conocimiento respecto a la aplicación de los costos operativos para la fijación de precios de la empresa. El Enfoque de Investigación es **CUANTITATIVO**, puesto que se determinará el precio de venta propuesto mediante el Método del Costo Total para la ruta Valle Sagrado. El Diseño de la Investigación es **NO EXPERIMENTAL**, en vista de que no se manipulará las variables, sólo se observará tal y como se dan en su contexto natural, para analizarlos. El Alcance de la Investigación es **DESCRIPTIVO** porque busca determinar los costos operativos y precios de servicios para que se someta a un análisis, teniendo como población y muestra a la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. y la documentación contable sobre los costos, las técnicas de recolección de datos fue la recopilación documental y los instrumentos de ficha de recolección de datos.



Finalmente se concluye que la empresa no cuenta con el conocimiento debido en aplicar una estructura de los costos de operación, ya que lo calculan en base a su experiencia. Y acerca de los precios, lo determinan en base al promedio de costos que realizan por cada vehículo.

Palabras claves: costos, costos de operación, precios, precios de servicios, fijación de precios, transporte turístico.

Las autoras

**ABSTRACT**

The present thesis denominated "**COSTS OF OPERATION AND FIXATION OF PRICES OF THE TOURIST TRANSPORTATION COMPANY AVALOS TOURS E.I.R.L. PERIOD 2017**" originates in the problem that the costs in this company are not well defined due to the lack of knowledge in applying them, causing alterations in prices, since most of them are fixed by the competence and / or experience creating confusion in travel agencies, with whom they perform their services by contract. The objective of the research is to determine the operating costs and prices of services of the tourist transport company AVALOS TOURS E.I.R.L. 2017 period.

The general hypothesis establishes that the costs of operation and prices of services of the tourist transport company AVALOS TOURS E.I.R.L. they are determined without technical accounting support, based on their empirical knowledge.

In the development of the research the method that is applied is the following: **BASIC** Research type because it will produce knowledge regarding the application of the operative costs for the setting of prices of the company. The Research Approach is **QUANTITATIVE**, since the proposed sale price will be determined through the Total Cost Method for the Sacred Valley route. The Design of the Research is **NON-EXPERIMENTAL**, in view of the fact that the variables will not be manipulated, it will only be observed as they occur in their natural context, to analyze them. The Scope of the Research is **DESCRIPTIVE** because it seeks to determine the operating costs and prices of services so that it is subjected to an analysis, taking as a population and showing the company AVALOS TOURS E.I.R.L. and the accounting documentation on the costs, the data collection techniques was the documentary collection and the instruments of data collection card.



Finally, it is concluded that the company does not have the knowledge due to apply a structure of operating costs, since they calculate it based on their experience. And about prices, they determine it based on the average cost they make for each vehicle.

Key words: costs, operating costs, prices, prices of services, pricing, tourist transport.

The authors



CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. Planteamiento del Problema

La actividad turística como fenómeno social y como actividad económica es, desde hace algunos años, una realidad muy importante para la economía de nuestro país. Los viajes, los movimientos turísticos y el gasto a ellos, están aumentando continuamente, como también aumenta la competencia entre las regiones o países de destino, se están conociendo mejor los crecientes efectos del turismo, sean económicos, socioculturales o ambientales, y se les está prestando mayor atención, ya que el consumidor está mejor informado acerca de los destinos turísticos y de las opciones de viaje y es más exigente a la hora de elegir entre los diversos productos y servicios turísticos, puesto que las transacciones del mercado del turismo están dominadas por la tecnología, especialmente en los aspectos de la información por computadora y sistemas de reservas. (Chambergó Guillermo, Costos para gerenciar organizaciones por sectores económicos, 2016)

El transporte de pasajeros por carretera permite mucha libertad, no solo para la selección que se hace del vehículo, sino también para las rutas e itinerarios deseados para el turista. Las opciones son en consecuencia muy variada y la elección que se haga de ellas, son propias de las características y motivaciones de cada turista. Muchos de los tours que ofrecen las personas tours-operadoras como es el caso de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. cumplen con esa particularidad.

La empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. del Sr. Julio Avalos Meza se constituye, por escritura pública, en registros públicos de la región del Cusco, considerándose dentro de las Pymes.



La empresa inicia sus actividades económicas el 09 de noviembre de 1999, con solo un vehículo, dedicándose al transporte turístico en la ruta Valle Sagrado; adquiriendo más unidades vehiculares a lo largo de los años, en el 2004 amplía sus servicios en el transporte turístico de manera interprovincial, en los departamentos de Cusco, Puno y Apurímac; en el 2008 la empresa se incorpora al alquiler de maquinaria pesada y el traslado de personal a las minas; en la actualidad la empresa se dedica al transporte turístico terrestre de manera interregional e interprovincial, en los departamentos de Puno, Moquegua, Tacna, Cusco y Lima.

El problema de la empresa radica, en que a lo largo de los años no se ha implementado un modelo de estructura de los costos de operación vehicular, puesto que no tienen el conocimiento debido en aplicar los mismos, ocasionando alteraciones en el tarifario de servicios que ofrecen en dólares y creando desconcierto en las agencias de viaje con quienes mediante contrato por un año prestan sus servicios; la fijación de precios se determina en base al promedio de costos que tendría cada vehículo por todo un año, considerando también el promedio de alza o baja del combustible y del dólar.

Entonces, he de aquí la importancia de identificar los principales costos operativos que tiene la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L., para que los ayude en la toma de decisiones y así poder fijar sus precios.



1.2. Formulación del Problema

1.2.1. Problema General

¿Cómo se determinan los costos de operación y precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017?

1.2.2. Problemas Específicos

- a) ¿Cómo se determinan los costos de operación de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017?
- b) ¿Cómo se determinan los precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017?

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Determinar los costos de operación y precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017.

1.3.2. Objetivos Específicos

- a) Determinar los costos de operación de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017.
- b) Determinar los precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017.

1.4. Justificación de la Investigación

1.4.1. Implicancias Prácticas

Esto permitirá alcanzar un mecanismo persuasivo que logre utilizar el manejo de los costos de operación y fijación de precios de la empresa, logrando observar una mejora económica de la misma.



1.4.2. Valor Teórico

El presente trabajo de investigación servirá como aporte para el diseño de aplicación de costos en las empresas de transporte turístico, contribuyendo con los conocimientos de costos de operación y precios de servicios para una buena toma de decisiones.

1.4.3. Utilidad Metodológica

La presente investigación nos permite construir instrumentos que permitan recoger evidencia de los costos de operación y precios de servicios culminando con una detallada comparación de dichos precios, para identificar la conveniencia de la misma.

1.4.4. Viabilidad o Factibilidad

El trabajo de investigación cuenta con la información necesaria para su desarrollo; así como, también los medios necesarios para llevarse a cabo, por lo cual es factible su ejecución.

1.5. Delimitación de la Investigación

1.5.1. Delimitación Temporal

Para el desarrollo de la investigación se tendrá en cuenta el período 2017.

1.5.2. Delimitación Espacial

El presente trabajo de investigación se realizó en la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. Ubicado en la Av. Las Américas Mza. H Lote. 16 Z.I. Parque Industrial Cusco - Cusco - Wanchaq



1.5.3. Delimitación Conceptual

- a) **Costos de operación:** Son aquellos que indican cuánto cuesta tener operando determinado vehículo. El costo puede ser medido con respecto al tiempo, con respecto a la cantidad de kilómetros recorridos, etc. (Morales Sosa, 2006)

- b) **Precios de servicios:** Es el valor establecido por el vendedor para transferir la propiedad de un producto o servicio al cliente. Además de los costos y de los gastos, el precio incluye el eventual beneficio del empresario. (Anónimo, 2015).



CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

El presente trabajo de investigación, ha sido determinado en múltiples consultas bibliográficas para la concreción de este proyecto. Así tenemos:

2.1. Antecedentes de la Investigación

2.1.1. Antecedentes Internacionales

Antecedente N° 1:

Título: “ESTRUCTURA DE COSTOS DE OPERACIÓN VEHICULAR PARA TRANSPORTE DE CARGA NACIONAL” de la Universidad Mayor de San Andrés, La Paz-Bolivia, 2015. **Autor:** Lic. Demetrio Ancalle Choque; Trabajo presentado como requisito para obtener una Maestría en Auditoría y Control Financiero. **Objetivo General:** Elaborar una estructura de costos de operación vehicular para transporte de carga interdepartamental. **Objetivos Específicos:** • Conocer la estructura de costos de operación vehicular para el transporte de carga • Diagnosticar la importancia de la estructura de costos de operación para la determinación del precio de flete • Determinar el precio del flete de transporte vehicular de carga. **Conclusiones:** • En la estructura de costos por kilómetro recorrido (Tabla No.8), el costo operativo que corresponde a costos fijos y variables es de Bs 3,23 por km. • La optimización de los costos fijos demanda una buena gestión para disminuir los costos de logística y de administración de la unidad de transporte; éste debe dar la máxima cantidad de vueltas posibles para proratear los costos fijos. • Los costos asociados al viaje, como peajes, viático conductor y otros, se consideraron por tramo recorrido, como se puede observar en la (Tabla No. 10).

**Antecedente N° 2:**

Título: “DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO EN BUSES PARA EL AÑO 2015” de la Universidad de Cuenca, Ecuador. **Autoras:** Lourdes Verónica Illescas Cárdenas y Nube Lorena Medina Mejía. Trabajo de Titulación previa a la obtención del Título de Contador Público Auditor. **Objetivo General:** Determinar los costos de operación por Kilómetro de las unidades del Sistema de Transporte Urbano en buses para el año 2015, aplicando costo estándar. **Objetivos Específicos:** • Obtener y analizar la información necesaria para la determinación de los costos. • Identificar los costos fijos, variables y de capital para la determinación del costo. • Determinar una muestra para desarrollar el estudio con mayor facilidad y rapidez. • Determinar la tarifa que deben pagar los usuarios por el uso del transporte público al considerar los costos que se incurren. • Determinar variaciones que se generan entre costo real y costo estándar. • Determinar los kilómetros diarios recorridos por compañía. • Clasificar el número de usuarios diarios que utilizan las unidades de transporte. • Evaluar los resultados obtenidos de la investigación mediante un análisis de sensibilización.

Conclusiones: 1. De acuerdo, a la sumatoria de los costos variables \$0,44, costos fijos \$0,03 y costos de capital \$0,08 que se generan al poner en funcionamiento las unidades de transporte se determina que el costo real por kilómetro es de \$0,55. En base a este costo se calcula una tarifa de transporte por el valor de \$0,17 centavos que debería cancelar cada usuario; en cambio el costo estándar por Kilometro es de \$0,68, mismo que se obtiene de la sumatoria de los costos variables \$0,55, costos fijos \$0,04 y costos de capital \$0,09; dando como resultado una tarifa de \$0,18 centavos. Considerando un número de 604 usuarios que utilizan el servicio, tanto para el costo real como para el costo estándar. 2. Según el análisis de sensibilidad, el costo de la tarifa se disminuye si el número de usuarios aumenta; es decir, cuando los ocupantes aumentan en un 20 % (725 personas) la tarifa se disminuye a \$0,140 centavos en el



caso del costo real y a \$0,148 centavos en el costo estándar. Cuando el número de usuarios disminuye en un 20% (484 personas) la tarifa incrementa a \$0,209 centavos para el costo real, y a \$0,223 centavos para el costo estándar. Con esto se presume que la sensibilidad de la tarifa no es tan variable según el número de usuarios que se tenga, debido a que al subir o bajar hasta 121 usuarios la tarifa no cambia sustancialmente. 3. En el análisis se presentan variaciones entre los costos reales y costos estándares, representando los siguientes valores y porcentajes:

- Costo variable (\$-0,10 centavos.), siendo una variación favorable, debido a que los transportistas gastan menos de lo que tienen estimado las entidades reguladoras. Estas variaciones se presentan debido a que varía el precio y los kilómetros recorridos en los dos tipos de costos que se está aplicando; es decir que tanto el kilometraje como los precios del costo real son menores al costo estándar, variando en un 8%, cuyo porcentaje representa un costo total de \$197,00. Los costos variables representan un 82% del costo total de la tarifa, debido a su nivel de precio y consumo.
- Costo fijo (\$-0,00980 centavos), siendo una variación favorable y representa un 8% del costo.
- Costo de capital (\$-0,012 centavos), siendo una variación favorable y representa un 10% del costo.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

Antecedente N° 1:

Título: “DETERMINACION DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS EN LA RUTA DE LAS PROVINCIAS DE SAN ROMAN Y LAMPA, PERIODO 2012” de la Universidad Nacional del Altiplano de Puno, Perú. **Presentado por:** Johan Rene Quispe Bustinza; para optar el Título de Contador Público **Objetivo General:** Determinar la influencia de los costos operativos en la rentabilidad de las empresas de transporte terrestre en las rutas de la ciudad de Lampa y Juliaca ida y vuelta” **Objetivos Específicos:** a. Identificar los factores



determinantes que inciden en la actual estructura de costos operativos b. Determinar los indicadores más relevantes que permitan medir la rentabilidad de estas empresas. c. Proponer un análisis económico financiero para las empresas de transporte turístico terrestre categoría M-2. **Conclusiones:** 1. La estructura de costos en la prestación de servicios de transporte terrestre en las dos empresas son casi homogéneas en sus características, pero varían independientemente por aplicación de un sistema de costos el más conveniente por lo tanto varia los resultados para cada empresa. 2. La empresa de transportes Halanoca SRLTDA obtiene una buena rentabilidad en la misma ruta mientras que la empresa El Veloz obtiene menor rentabilidad en la misma ruta por tener gastos superiores. 3. Los principales elementos del costo en las empresas de transporte terrestre en las rutas Lampa Juliaca son los siguientes:

- Costo Variable unitario: Con respecto a estos costos, los elementos determinantes en su estructura son, para la empresa Veloz SRL. Representa 4.11% para la empresa Halanoca SRLTDA. Representa el 4.54%
- Costos fijos por vehículo hora: Con respecto a estos costos, los elementos determinantes en su estructura son, para la empresa Veloz SRL. Representa 11.86% para la empresa Halanoca SRLTDA. Representa el 81.65%

2.1.3. Antecedentes Locales

Antecedente N° 1:

Título: “COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L. – CUSCO, PERIODO 2016” de la Universidad Andina del Cusco, Perú.

Presentado por: Br. Eber Cesar Choquesaca Pacheco y Br. Juan Elí Lara Sánchez; para optar al Título Profesional de Contador Público **Objetivo General:** Establecer los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016. **Objetivos específicos:** a. Establecer los costos de



servicios de transporte de carga en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016. b. Describir la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016. **Conclusiones:** 1. La empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. establece los costos de servicio de transporte en forma empírica, siendo así que el propietario no aplica un sistema de costeo (Ver tabla y gráfico N° 14), donde no se encuentran los costos que fijan los fletes, este suceso muestra que obtiene ingresos en un 118% sobreestimado, hecho que es desfavorable y no le permite establecer con idoneidad los fletes que incurren en la determinación de los costos de servicios, por lo que se tiene que tomar en cuenta la experiencia del titular o propuesta del usuario para la referencia de los precios en los costos de servicios y la fijación de los fletes. Como se observa en la tabla N° 15, 16, 18 y gráfico N° 03, 04. 2. Los costos de servicio de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. muestra ganancias de S/ 15,000.00 considerando los cinco vehículos de transporte por viaje, sin embargo cabe recalcar que este resultado no tiene como base una estructura de costos en la cual se puedan confiar o tener certeza que es así, pues a partir del análisis y sistema de costeo aplicado demostramos que las ganancias establecidas técnicamente ascienden a S/ 6,891.30 por lo tanto existe una diferencia de 118% de la ganancia técnica frente a la empírica. Con la aplicación de una estructura de costos real se toman en consideración varios costos los cuales el propietario no considera actualmente y que estos costos afectan directamente en la fijación de los fletes. (Ver tablas N° 35, 36 y 37). 3. La fijación de los fletes son establecidos en forma empírica inadecuadamente por el gerente propietario debido a la falta de conocimiento respecto a los costos de servicios de transporte de carga que aportan datos verídicos y reales los cuales a su vez conllevan en la determinación y fijación de fletes.

2.2. Bases Legales

2.2.1. Leyes

- **Ley General de Turismo N° 29408**

Mediante la presente norma se aprueba la Ley General del Turismo, la misma que tiene por objeto promover, incentivar y regular el desarrollo sostenible de la actividad turística. Su aplicación es obligatoria en los tres niveles de gobierno: Nacional, Regional y Local. En virtud al presente dispositivo se declara de interés nacional el turismo y su tratamiento como política prioritaria del Estado para el desarrollo del país. Asimismo, la presente Ley establece principios rectores de la actividad turística, encarga el planeamiento de la actividad turística al Ministerio de Comercio exterior y Turismo (MINCETUR), define la calidad de prestador de servicios turísticos, regulando además sus obligaciones y derechos.

Es importante señalar que mediante el artículo 27° de la norma en comentario, se establece los prestadores de servicios turísticos, son las personas naturales o jurídicas que participan en la actividad turística, con el objeto de proporcionar servicios turísticos directos de utilidad básica e indispensable, las cuales se encuentran en el Anexo n° 1 del presente dispositivo.

Entre las principales actividades se encuentran las siguientes:

- Servicios de hospedaje.
- Servicios de agencias de viajes y turismo.
- Servicios de transporte turístico, entre otros.

- **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181**

La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.



- **Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) N° 29380**

La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar de acuerdo con sus competencias los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, así como aquellos servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector. Asimismo, es competente para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.

La Superintendencia no tiene competencia sobre la gestión de la infraestructura de transporte de uso público concesionada, la que es supervisada exclusivamente por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN): no obstante, emite opinión respecto de los asuntos de su competencia que pueden ser materia en los contratos de concesión.

- **Ley General de Sociedades N° 26887**

El Perú cuenta en la actualidad con una importante norma que consagra los lineamientos jurídicos de las sociedades, la Ley General de Sociedades, vigente desde el año 1998, y con algunas modificaciones, es un conglomerado de reglas jurídicas que forman parte del ordenamiento comercial buscando como fin mediano un comportamiento formal y adecuado de las diversas formas societarias.

La Ley General de Sociedades, integra en su contenido el desarrollo de los caracteres relevantes de cada una de las formas societarias que se encuentran vigentes en el Perú: La Sociedad Anónima (en sus tres modalidades: Sociedad Anónima, Sociedad Anónima Cerrada y Sociedad Anónima Abierta), La Sociedad Comercial de



Responsabilidad Limitada, La Sociedad Colectiva, La Sociedad en Comandita (en sus dos modalidades: Sociedad en Comandita por Acciones y Sociedad en Comandita Simple) y la Sociedad Civil (en sus dos modalidades: Sociedad Civil Ordinaria y Sociedad Civil de Responsabilidad Limitada).

2.2.2. Decreto Supremo

- **Decreto Supremo N° 017 – 2009 – MTC, Reglamento Nacional de Transporte Turístico Terrestre**

El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en adelante el Reglamento, tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley.

El numeral 3.63.1 del artículo 3 del Reglamento, define al servicio de transporte turístico terrestre como el servicio de transporte especial de personas que tiene por objeto el traslado de turistas, por vía terrestre, hacia los centros de interés turístico y viceversa, con el fin de posibilitar el disfrute de sus atractivos, prestándose en vehículos que cuentan con comodidades especiales, mediante las modalidades de traslado, visita local, excursión, gira y circuito.

- **D.S. N° 016-2009-MTC (TUO del Reglamento - Código de Tránsito)**

En este decreto se detalla el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito.

- **D.S. N° 040-2006-MTC (Aprueban Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito**



(AFOCAT) y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito)

La Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) es una persona de naturaleza jurídica privada constituida como asociación conforme al Código Civil y conformada por personas naturales y/o jurídicas que cuenten con concesión o autorización otorgada por la autoridad competente para la prestación de los servicios de transporte provincial de personas, urbano e interurbano, incluyendo los mototaxis, con la finalidad principal de administrar los Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito, conformados por los aportes de sus miembros o asociados, pudiendo realizar otras actividades complementarias a su finalidad principal, siempre que dicha asociación cuente con autorización para emitir el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT).

- **Reglamento de Comprobantes de Pago, Decreto Ley N° 25632**

Están obligados a emitir comprobantes de pago todas las personas que transfieran bienes, en propiedad o en uso, o presten servicios de cualquier naturaleza. Esta obligación rige aun cuando la transferencia o prestación no se encuentre afectada a tributos. En las operaciones con los consumidores finales cuyo monto final no exceda en Un Nuevo Sol (S/. 1.00), la obligación de emitir comprobante de pago es facultativa, pero si el consumidor lo exige deberá entregársele el comprobante. La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria -SUNAT- podrá reajustar el monto antes señalado y establecer las normas administrativas y de control respecto a esas operaciones.

- **Reglamento de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo. Decreto Legislativo N° 775**

Ley que fortalece los mecanismos de control y fiscalización de la administración tributaria respecto de la aplicación del crédito fiscal precisando y complementando la última modificación del TUO de la Ley del IGV e ISC;

El Impuesto General a las Ventas grava las siguientes operaciones:

- a) La venta en el país de bienes muebles;
 - b) La prestación o utilización de servicios en el país;
 - c) Los contratos de construcción;
 - d) La primera venta de inmuebles que realicen los constructores de los mismos.
- **Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, Decreto Supremo N° 179-2004-EF**

El Impuesto a la Renta grava las rentas que provengan del capital, del trabajo y de la aplicación conjunta de ambos factores, entendiéndose como tales a aquellas que provengan de una fuente durable y susceptible de generar ingresos periódicos.

Las rentas de fuente peruana afectas al impuesto están divididas en cinco categorías, además existe un tratamiento especial para las rentas percibidas de fuente extranjera.

Primera categoría, las rentas reales (en efectivo o en especie) del arrendamiento o sub - arrendamiento, el valor de las mejoras, provenientes de los predios rústicos y urbanos o de bienes muebles.

Segunda categoría, intereses por colocación de capitales, regalías, patentes, rentas vitalicias, derechos de llave y otros.



Tercera categoría, en general, las derivadas de actividades comerciales, industriales, servicios o negocios.

Cuarta categoría, las obtenidas por el ejercicio individual de cualquier profesión, ciencia, arte u oficio.

Quinta categoría, las obtenidas por el trabajo personal prestado en relación de dependencia.

Los contribuyentes para fines del Impuesto se clasifican en contribuyentes domiciliados y contribuyentes no domiciliados en el Perú y; en personas jurídicas, personas naturales.

2.2.3. Normas Internacionales de Contabilidad

- **Normas Internacionales de Contabilidad (NIC 16): Propiedades, Planta y Equipo**

El objetivo de esta Norma es prescribir el tratamiento contable del inmovilizado material, de forma que los usuarios de los estados financieros puedan conocer la información acerca de la inversión que la entidad tiene en su inmovilizado material, así como los cambios que se hayan producido en dicha inversión. Los principales problemas que presenta el reconocimiento contable del inmovilizado material son la contabilización de los activos, la determinación de su importe en libros y los cargos por amortización y pérdidas por deterioro que deben reconocerse con relación a los mismos.

- **Normas Internacionales de Contabilidad (NIC 18): Ingresos de Actividades Ordinarias**

Los ingresos de actividades ordinarias propiamente dichos surgen en el curso de las actividades ordinarias de la entidad y adoptan una gran variedad de nombres,

tales como ventas, comisiones, intereses, dividendos y regalías. El objetivo de esta Norma es establecer el tratamiento contable de los ingresos de actividades ordinarias que surgen de ciertos tipos de transacciones y otros eventos.

- **Normas Internacionales de Contabilidad (NIC 23): Costos por Préstamos**

El objetivo de esta Norma es prescribir el tratamiento contable de los costos por intereses. La Norma establece, como regla general, el reconocimiento inmediato de los costos por intereses como gastos. No obstante, el Pronunciamiento contempla, como tratamiento alternativo permitido, la capitalización de los costos por intereses que sean directamente imputables a la adquisición, construcción o producción de algunos activos que cumplan determinadas condiciones

- **Normas Internacionales de Contabilidad (NIC 36): Deterioro del Valor de los Activos**

El objetivo de esta Norma consiste en establecer los procedimientos que una entidad aplicará para asegurarse de que sus activos están contabilizados por un importe que no sea superior a su importe recuperable. Un activo estará contabilizado por encima de su importe recuperable cuando su importe en libros exceda del importe que se pueda recuperar del mismo a través de su utilización o de su venta. Si este fuera el caso, el activo se presentaría como deteriorado, y la Norma exige que la entidad reconozca una pérdida por deterioro del valor de ese activo.



2.3. Bases Teóricas

2.3.1. Turismo

2.3.1.1. Conceptos

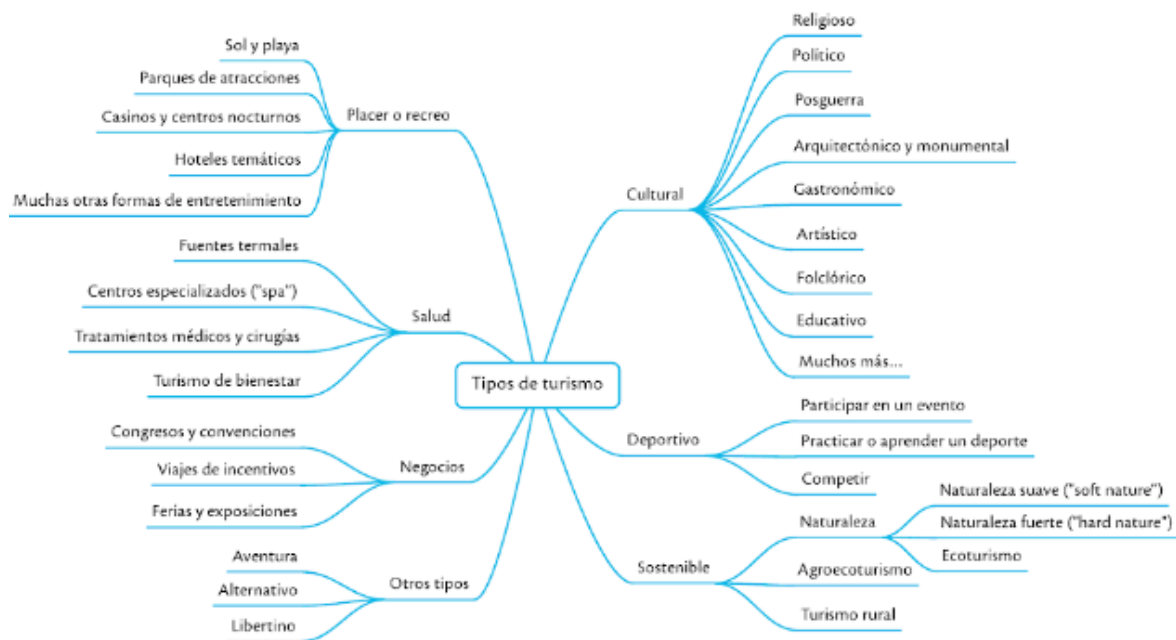
Entendemos al turismo como la actividad social que consiste en el desplazamiento y estadía temporal y voluntaria de personas en un destino prefijado, fuera de su domicilio habitual, en uso de su tiempo libre, por una motivación y finalidad vacacional, recreacional, de descanso, de ocio, no lucrativa e independiente de otras, para disfrutar de los atractivos naturales y culturales de un lugar y que comprende el conjunto de servicios e interrelaciones propias que de tal actividad se derivan. (Petit & Graglia, 2009)

El turismo se refiere a las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocios y otros motivos no relacionados con el ejercicio de una actividad remunerada en el lugar visitado. (Olmos Juárez & García Cebrián, 2016)

2.3.1.2. Tipos de turismo

Los tipos de turismo pueden ramificarse en diversidad de modalidades, según las particularidades de los consumidores y de las actividades turísticas en que participen.

Figura 1. Esquema de la clasificación según los tipos de turismo



Fuente: (Quesada Castro, 2010)

La OMT (Organización Mundial del Turismo) también definió los tipos de turismo.

Así, con relación a un país dado, se pueden distinguir los siguientes tipos de turismo:

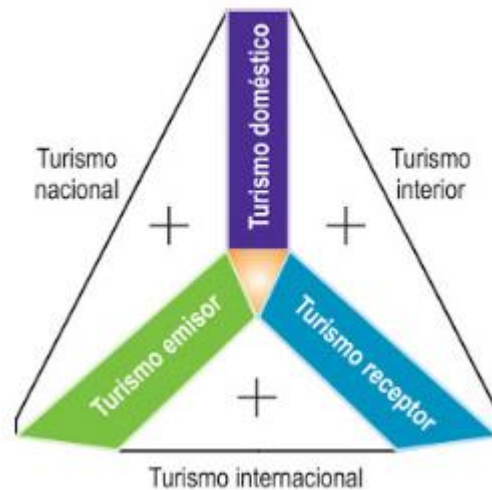
- **Turismo interno o doméstico:** el de los visitantes residentes que viajan dentro del territorio económico del país de referencia.
- **Turismo receptor:** el de los visitantes no residentes que viajan dentro del territorio económico del país de referencia.
- **Turismo emisor:** el de los visitantes residentes que viajan fuera del territorio económico del país de referencia.

Pueden describirse los mismos tipos de turismo sustituyendo la palabra “país” por “región”. La denominación “región” puede designar tanto a una zona dentro de un país como a un conjunto de países. (Olmos Juárez & García Cebrián, 2016)

2.3.1.3. Categorías de turismo

Los tres tipos básicos de turismo pueden combinarse de diversas maneras, dando lugar a las siguientes categorías de turismo:

Figura 2. Categorías de turismo según la OMT (Organización Mundial del Turismo)



Fuente: (Olmos Juárez & García Cebrián, 2016)

2.3.1.4. La Organización Mundial del Turismo

La Organización Mundial del Turismo, conocida por las siglas OMT o (UNWTO, en su denominación inglesa) es una organización internacional de carácter intergubernamental que tiene la calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas. (Olmos Juárez & García Cebrián, 2016)

Objetivo:

El objetivo principal de la OMT es la “promoción y desarrollo del turismo con vistas a contribuir al desarrollo económico, la comprensión internacional, la paz, la prosperidad y el respeto universal, y la observancia de los derechos humanos y las libertades fundamentales para todos, sin distinción de raza, sexo, lengua o religión” (Olmos Juárez & García Cebrián, 2016)



“La OMT otorga el certificado de calidad *OMTS. Best*, por el que reconoce la excelencia en la gestión de instituciones públicas o privadas encargadas del desarrollo y promoción de destinos turísticos de todo el mundo. La validez de la certificación es 4 años y tiene posibilidad de renovación. La finalidad de este reconocimiento es contribuir al aumento de la competitividad y al éxito de los destinos turísticos a través de la mejora de los servicios que prestan”. (Olmos Juárez & García Cebrián, 2016)

Regiones OMT (Organización Mundial del Turismo):


La OMT, para cumplir sus objetivos y desarrollar sus actividades con fines estadísticos divide al mundo en seis regiones que son las siguientes:

- **África:** con países como Nigeria, Madagascar, Angola, Sudan, Marruecos, Seychelles, Sudafrica, etc.
- **Europa:** incluye países como España, República de Moldova, Francia, Bulgaria, Croacia, etc.
- **Américas:** integran los países como Perú, México, República Dominicana, Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Bolivia, Ecuador, etc.
- **Asia Meridional:** incorporan los países como India, Nepal, Pakistán, Afganistán, Irán, etc.
- **Asia Oriental y Pacífico:** están los países como Japón, China, Malasia, República de Corea, Vietnam, etc.
- **Medio Oriente:** se encuentran países como Libia, Egipto, Iraq, Arabia Saudita, Qatar, Yemen, etc.

Fuente: (Olmos Juárez & García Cebrián, 2016)

2.3.2. Medios de Transporte

Figura 3. Importancia actual de los medios de transporte

<p>Concepto: traslado de personas por trabajo, turismo, relaciones familiares..., y de mercancías por comercio. Resulta esencial para la economía, las relaciones humanas y los intercambios culturales. El transporte actúa como el primer instrumento de globalización.</p>			
Historia	<ul style="list-style-type: none"> ■ El transporte antes de la era industrial: lento, difícil y costoso. Por tierra dependía de la fuerza animal (caballos y carretas); por mar, de los factores meteorológicos (viento, tempestades...). ■ La Revolución Industrial transformó el transporte en fases sucesivas: <ol style="list-style-type: none"> 1. En el siglo XIX: la máquina de vapor se incorporó a las locomotoras del ferrocarril y a los barcos a vapor. 2. A finales del siglo XIX: se construyeron los motores de explosión y diésel, aplicados a coches, camiones, barcos, trenes y aviación; y llegó el motor eléctrico. El motor eléctrico no tuvo casi desarrollo, salvo en trenes y tranvías. 3. Desde fines del siglo XX: trenes de alta velocidad y coches eléctricos. 		
Transporte terrestre	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Ferrovionario</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ideal para distancias medias y largas en el transporte de mercancías y para distancias cortas y medias de personas. ■ Ventajas: seguridad, sin atascos, gran capacidad de carga, barato y poco contaminante. ■ Inconvenientes: coste de las infraestructuras y trazados insuficientes (territorios sin cubrir). ■ Actualmente: creciente uso de cercanías y auge de la alta velocidad en distancia media, donde compite con el avión. </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Por carretera</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Medio más utilizado en distancias cortas y medias, tanto para personas como mercancías. ■ Complementa a trenes, barcos o aviones entre el origen, el embarque y el destino. ■ Ventajas: conexión puerta a puerta y libertad horaria. ■ Inconveniente: contaminación, atascos, accidentes, limitación de carga y precio. ■ Actualmente: el coche eléctrico se introduce en las ciudades. </td> </tr> </table>	<p>Ferrovionario</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ideal para distancias medias y largas en el transporte de mercancías y para distancias cortas y medias de personas. ■ Ventajas: seguridad, sin atascos, gran capacidad de carga, barato y poco contaminante. ■ Inconvenientes: coste de las infraestructuras y trazados insuficientes (territorios sin cubrir). ■ Actualmente: creciente uso de cercanías y auge de la alta velocidad en distancia media, donde compite con el avión. 	<p>Por carretera</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Medio más utilizado en distancias cortas y medias, tanto para personas como mercancías. ■ Complementa a trenes, barcos o aviones entre el origen, el embarque y el destino. ■ Ventajas: conexión puerta a puerta y libertad horaria. ■ Inconveniente: contaminación, atascos, accidentes, limitación de carga y precio. ■ Actualmente: el coche eléctrico se introduce en las ciudades.
<p>Ferrovionario</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ideal para distancias medias y largas en el transporte de mercancías y para distancias cortas y medias de personas. ■ Ventajas: seguridad, sin atascos, gran capacidad de carga, barato y poco contaminante. ■ Inconvenientes: coste de las infraestructuras y trazados insuficientes (territorios sin cubrir). ■ Actualmente: creciente uso de cercanías y auge de la alta velocidad en distancia media, donde compite con el avión. 	<p>Por carretera</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Medio más utilizado en distancias cortas y medias, tanto para personas como mercancías. ■ Complementa a trenes, barcos o aviones entre el origen, el embarque y el destino. ■ Ventajas: conexión puerta a puerta y libertad horaria. ■ Inconveniente: contaminación, atascos, accidentes, limitación de carga y precio. ■ Actualmente: el coche eléctrico se introduce en las ciudades. 		
Transporte acuático	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Marítimo</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ El más empleado para trasladar mercancías en distancias largas. ■ Con personas: cruceros turísticos y ferris que comunican islas o estrechos. ■ Ventajas: gran capacidad de carga a precio muy económico. ■ Inconvenientes: lentitud. ■ Actualmente: 7 de los 10 puertos con mayor movimiento son chinos. </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Fluvial</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mantiene importancia en ríos europeos (Rin, Danubio...), grandes lagos de Norteamérica, zonas sin infraestructuras (selvas del Congo o Amazonas) o con tradición (Nilo). ■ Ventajas: barato. ■ Inconveniente: pocas zonas disponen de esta posibilidad. ■ Actualmente: algunos ríos, canales y lagos se usan con finalidad turística. </td> </tr> </table>	<p>Marítimo</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ El más empleado para trasladar mercancías en distancias largas. ■ Con personas: cruceros turísticos y ferris que comunican islas o estrechos. ■ Ventajas: gran capacidad de carga a precio muy económico. ■ Inconvenientes: lentitud. ■ Actualmente: 7 de los 10 puertos con mayor movimiento son chinos. 	<p>Fluvial</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mantiene importancia en ríos europeos (Rin, Danubio...), grandes lagos de Norteamérica, zonas sin infraestructuras (selvas del Congo o Amazonas) o con tradición (Nilo). ■ Ventajas: barato. ■ Inconveniente: pocas zonas disponen de esta posibilidad. ■ Actualmente: algunos ríos, canales y lagos se usan con finalidad turística.
<p>Marítimo</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ El más empleado para trasladar mercancías en distancias largas. ■ Con personas: cruceros turísticos y ferris que comunican islas o estrechos. ■ Ventajas: gran capacidad de carga a precio muy económico. ■ Inconvenientes: lentitud. ■ Actualmente: 7 de los 10 puertos con mayor movimiento son chinos. 	<p>Fluvial</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mantiene importancia en ríos europeos (Rin, Danubio...), grandes lagos de Norteamérica, zonas sin infraestructuras (selvas del Congo o Amazonas) o con tradición (Nilo). ■ Ventajas: barato. ■ Inconveniente: pocas zonas disponen de esta posibilidad. ■ Actualmente: algunos ríos, canales y lagos se usan con finalidad turística. 		
Transporte aéreo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fundamentalmente para pasajeros en distancias largas o medias. También para mercancías costosas y de poco volumen. ■ Se desarrolló después de la Segunda Guerra Mundial. ■ Ventajas: rapidez y seguridad. ■ Inconvenientes: precios caros. Los atentados terroristas han hecho extremar las precauciones en los aeropuertos y esto retrasa los embarques y provoca pérdidas de tiempo... ■ Actualmente: en las últimas décadas han surgido compañías de bajo coste que hacen atractivo el precio, principalmente en vuelos de corta y media distancia. <div style="text-align: right;">  <p>Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.</p> </div>		
Público y privado	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Transporte público: accesible a todas las personas a cambio del pago del trayecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sujeto a itinerarios fijos y a horarios de partida y llegada. ■ Diversidad de medios: autobuses, trenes, suburbanos, tranvías, taxis, ferris, barcos, aviones... </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Transporte privado: emplea el vehículo propio y permite gran libertad de movimiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ No está sujeto a rutas, ni a horarios. ■ Supone mayor gasto energético, mayor contaminación y más atascos. ■ Los medios más utilizados son la moto y el coche. Una alternativa es la bicicleta. </td> </tr> </table>	<p>Transporte público: accesible a todas las personas a cambio del pago del trayecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sujeto a itinerarios fijos y a horarios de partida y llegada. ■ Diversidad de medios: autobuses, trenes, suburbanos, tranvías, taxis, ferris, barcos, aviones... 	<p>Transporte privado: emplea el vehículo propio y permite gran libertad de movimiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ No está sujeto a rutas, ni a horarios. ■ Supone mayor gasto energético, mayor contaminación y más atascos. ■ Los medios más utilizados son la moto y el coche. Una alternativa es la bicicleta.
<p>Transporte público: accesible a todas las personas a cambio del pago del trayecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sujeto a itinerarios fijos y a horarios de partida y llegada. ■ Diversidad de medios: autobuses, trenes, suburbanos, tranvías, taxis, ferris, barcos, aviones... 	<p>Transporte privado: emplea el vehículo propio y permite gran libertad de movimiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ No está sujeto a rutas, ni a horarios. ■ Supone mayor gasto energético, mayor contaminación y más atascos. ■ Los medios más utilizados son la moto y el coche. Una alternativa es la bicicleta. 		

Fuente: (Trinidad, Cañellas, Castellano , Navío Castellano, & Vicioso, 2016)



2.3.3. Costos

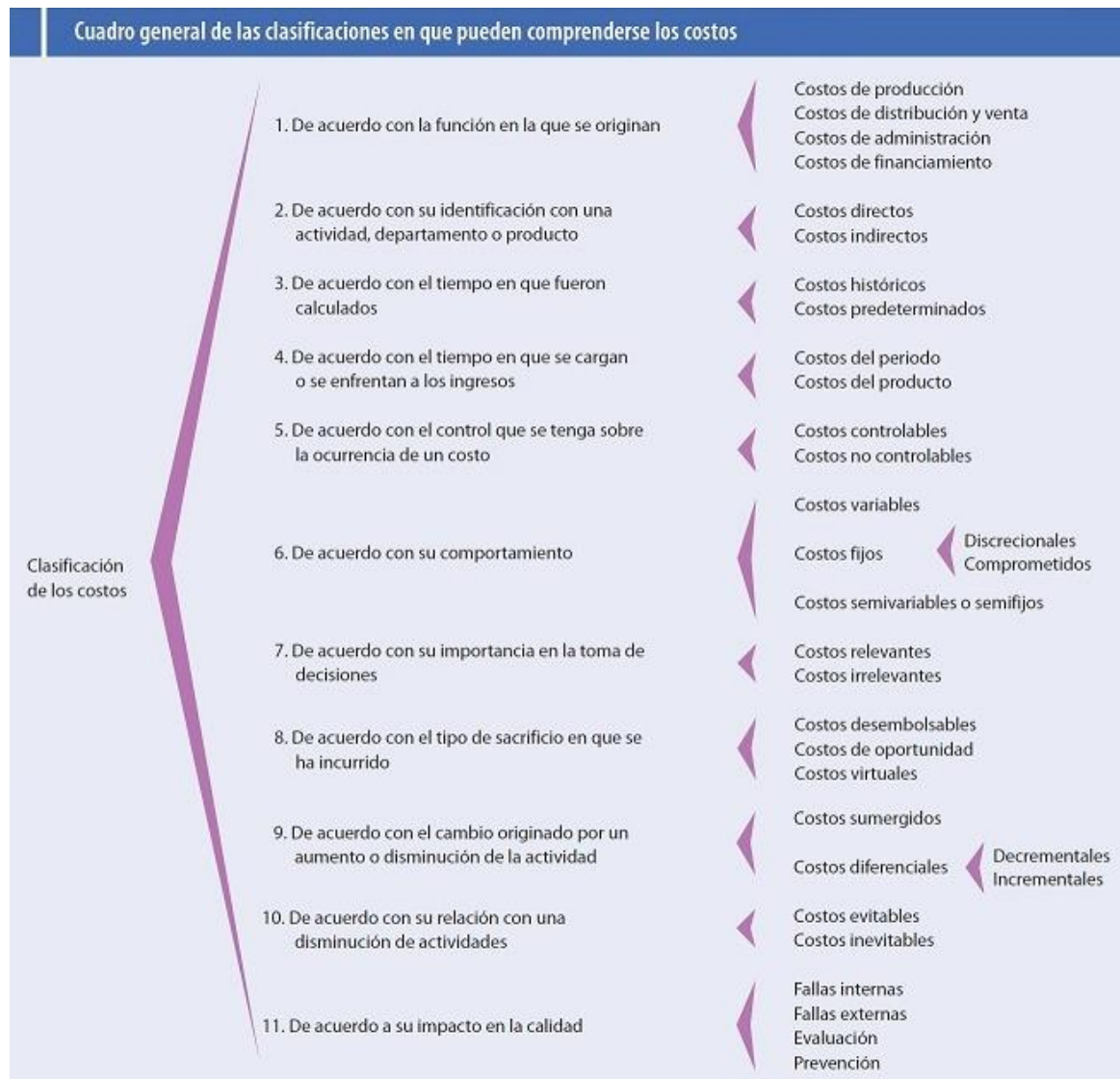
2.3.3.1. Conceptos

- Costos es la incidencia que tienen los gastos sobre cada producto (materiales, mano de obra, etc.), los costos pueden ser: fijos o variables. (Macchia, 2007)
- Costos es el valor monetario de los bienes y servicios que intervienen en la fabricación de un producto o en la prestación de un servicio. (Flores Soria, 2011)
- Costo es un desembolso que se registra en su totalidad como un activo y se convierte en costo cuando “rinde sus beneficios” en el futuro. (Pacheco Coello, 2015)
- Costo es la erogación o desembolso en efectivo, en otros bienes, en acciones o en servicios, que incrementan su valor en inventarios. (Feregrino Paredes, 2016)
- Los costos son las inversiones que se realizan con la expectativa de obtener beneficios presentes y futuros. Por lo tanto, reconocer los costos de una actividad es reconocer el monto de la inversión realizada. (Rincón S & Villareal Vásquez, 2016)
- Costo es un resumen de erogaciones (gastos) aplicados a un objetivo preciso: productivo o distributivo, recuperable a través de los ingresos que generen. (Reveles López, 2017)

2.3.3.2. Clasificación de los costos

Los costos pueden ser clasificados de diferentes formas, como se muestra a continuación.

Figura 4. Clasificación de los costos



Fuente: (García Colín, 2014)

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

a) **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:

- **Costos de materia prima:** El costo de materiales integrados al producto.
- **Costos de mano de obra:** Es el costo que interviene directamente en la transformación del producto.



- **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.
 - b) **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. (García Colín, 2014)
 - c) **Costos de administración:** Son los que se originan en el área administrativa (sueldos, teléfono, oficinas generales, etc.). Esta clasificación tiene por objeto agrupar los costos por funciones, lo cual facilita cualquier análisis que se pretenda realizar de ellas. (García Colín, 2014)
 - d) **Costos de financiamiento:** Son los que se originan por el uso de recursos ajenos, que permiten financiar el crecimiento y desarrollo de las empresas. (García Colín, 2014)
2. **De acuerdo con su identificación con una actividad, departamento o producto:**
- a) **Costos directos:** Son los que se identifican plenamente con una actividad, departamento o producto. En este concepto se cuenta el sueldo correspondiente a la secretaria del director de ventas, que es un costo directo para el departamento de ventas; la materia prima es un costo directo para el producto, etc. (García Colín, 2014)
 - b) **Costo indirecto:** Es el que no se puede identificar con una actividad determinada. Algunos costos son duales; es decir, son directos e indirectos al mismo tiempo. El sueldo del gerente de producción es directo para los costos del área de producción, pero indirecto para el producto. Como se puede apreciar, todo depende de la actividad que se esté analizando. (García Colín, 2014)



3. De acuerdo con el tiempo en que fueron calculados:

- a) **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. Éstos son de gran ayuda para predecir el comportamiento de los costos predeterminados. (García Colín, 2014)
- b) **Costos predeterminados:** Son los que se estiman con base estadística y se utilizan para elaborar presupuestos. (García Colín, 2014)

4. De acuerdo con el tiempo en que se cargan o se enfrentan a los ingresos:

- a) **Costos de periodo:** Son los que se identifican con los intervalos de tiempo y no con los productos o servicios; por ejemplo, el alquiler de las oficinas de la compañía, cuyo costo se lleva en el periodo en que se utilizan las oficinas, al margen de cuándo se venden los productos. (García Colín, 2014)
- b) **Costos del producto:** Son los que se llevan contra los ingresos únicamente cuando han contribuido a generarlos en forma directa; es 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. (García Colín, 2014)

5. De acuerdo con el control que se tenga sobre la ocurrencia de un costo:

- a) **Costos controlables:** Son aquellos sobre los cuales una persona, de determinado nivel, tiene autoridad para realizarlos o no. Por ejemplo, los sueldos de los directores de ventas en las diferentes zonas son controlables por el director general de ventas; el sueldo de la secretaria, por su jefe inmediato, etc.

Es importante hacer notar que, en última instancia, todos los costos son controlables en uno o en otro nivel de la organización; resulta evidente que a medida que se



asciende a niveles altos de la organización, los costos son más controlables. Es decir, la mayoría de los costos no son controlables en niveles inferiores.

Los costos controlables no son necesariamente iguales a los costos directos. Por ejemplo, el sueldo del director de producción es directo respecto a su área, pero no controlable por él. Estos costos son el fundamento para diseñar contabilidad por áreas de responsabilidad o cualquier otro sistema de control administrativo. (García Colín, 2014)

- b) **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. (García Colín, 2014)

6. De acuerdo con su comportamiento:

- a) **Costos variables:** Son los que cambian o fluctúan en relación directa con una actividad o volumen dado. Dicha actividad puede ser referida a producción o ventas: la materia prima cambia de acuerdo con la función de producción, y las comisiones de acuerdo con las ventas. (García Colín, 2014)
- b) **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. Dentro de los costos fijos, existen dos categorías. Por un lado, se encuentran los costos fijos discretos, que son aquellos que son susceptibles de ser modificados, como por ejemplo los sueldos y salarios; por otro lado, están los costos fijos comprometidos, que son los que no aceptan modificaciones, por lo cual también son llamados costos sumergidos. En esta última categoría entraría la depreciación de la maquinaria y contratos a largo plazo de arrendamiento. (García Colín, 2014)



- c) **Costos semivARIABLES:** También conocidos como “semifijos” o mixtos, estos costos tienen como característica que están integrados por una parte fija y una variable. El ejemplo típico son los servicios públicos como electricidad y teléfono, que cobran una cuota fija por servicio más un costo variable por uso del servicio (kilowatts, minutos de llamadas). (García Colín, 2014)

7. De acuerdo con su importancia para la toma de decisiones:

- a) **Costos relevantes:** Son aquellos que se modifican o cambian de acuerdo con la opción que se adopte; también se les conoce como costos diferenciales. Por ejemplo, cuando se produce la demanda de un pedido especial y existe capacidad ociosa; en este caso los únicos costos que cambian, si se acepta el pedido, son los de materia prima, energéticos, fletes, etc. La depreciación del edificio permanece constante, por lo que los primeros son relevantes, y el segundo irrelevante para tomar la decisión.
- b) **Costos irrelevantes:** Son aquellos que permanecen inmutables, sin importar el curso de acción elegido. Esta clasificación permite segmentar las partidas relevantes e irrelevantes en el proceso de toma de decisiones. (García Colín, 2014)

8. De acuerdo con el tipo de sacrificio en que se ha incurrido:

- a) **Costos desembolsables:** Son aquellos que implicaron una salida de efectivo, lo cual permite que puedan registrarse en la información generada por la contabilidad. Dichos costos se convertirán más tarde en costos históricos; los costos desembolsables pueden llegar o no a ser relevantes al tomar decisiones administrativas. (García Colín, 2014)
- b) **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. (García Colín, 2014)



c) **Costos virtuales:** Costos que impactan a la utilidad durante un periodo contable, pero que no implican una salida de efectivo. Ejemplo: Depreciación, pérdidas cambiarias. (García Colín, 2014)

9. De acuerdo con el cambio originado por un aumento o disminución de la actividad:

a) **Costos diferenciales:** Son los aumentos o disminuciones del costo total, un cambio en los niveles de inventarios, etc. Estos costos diferenciales pueden clasificarse en costos decrementales y costos incrementales. Los costos decrementales se originan cuando un costo diferencial disminuye por reducciones del volumen de operación, como sería el caso de los ahorros que tendría la empresa por la eliminación de una línea de producto. Por otra parte, los costos incrementales son aquellos en los que se incurre cuando las variaciones de los costos son ocasionadas por un aumento de las actividades u operaciones de la empresa, como sucedería cuando se introduce un nuevo proceso en la línea de producción que requiere la contratación de nuevos trabajadores y costos adicionales de materias primas o energéticas. (García Colín, 2014)

b) **Costos sumergidos:** Son aquellos que, independientemente del curso de acción que se elija, no se verán alterados; es decir, van a permanecer inmutables ante cualquier cambio. Este concepto tiene relación estrecha con lo que ya se ha explicado acerca de los costos históricos o pasados, los cuales no se utilizan en la toma de decisiones. Un ejemplo de ellos es la depreciación de la maquinaria adquirida. Si se trata de evaluar la alternativa de vender cierto volumen de artículos con capacidad ociosa a precio inferior al normal, es irrelevante tomar en cuenta la depreciación. (García Colín, 2014)

10. De acuerdo con la relación en la disminución de actividades:

- a) **Costos evitables:** Son aquellos plenamente identificables con un producto o un departamento, de modo que, si se elimina el producto o el departamento, dicho costo se suprime; por ejemplo, el material directo de una línea que será eliminada del mercado. (García Colín, 2014)
- b) **Costos inevitables:** Son aquellos que no se suprimen, aunque el departamento o el producto sean eliminados de la empresa; por ejemplo, si se elimina el departamento de ensamble, el sueldo del director de producción no se modificará. (García Colín, 2014)

11. De acuerdo con su impacto en la calidad:

- a) **Costos por fallas internas:** Son los costos que podrían ser evitados si no existieran defectos en el producto antes de ser entregado al cliente. (García Colín, 2014)
- b) **Costos por fallas externas:** Son los costos que podrían ser evitados si no tuvieran defectos los productos o servicios. Estos costos surgen cuando los defectos se detectan después de que el producto es entregado al cliente. (García Colín, 2014)
- c) **Costos de evaluación:** Son aquellos que se incurren para determinar si los productos o servicios cumplen con los requerimientos y especificaciones. (García Colín, 2014)
- d) **Costos de prevención:** Son los costos que se incurren antes de empezar el proceso con el fin de minimizar los costos de productos defectuosos. (García Colín, 2014)

2.3.4. Diferencia entre Costo y Gasto

- Costo es el sacrificio incurrido para adquirir bienes o servicios con el objeto de lograr beneficios presentes o futuros. Al momento de hacer uso de estos beneficios, dichos costos se convierten en gastos. El costo hace referencia al conjunto de erogaciones incurridas para producir un bien o prestar un servicio. Son aquellos susceptibles de ser

inventariados, como es la materia prima, la mano de obra y los costos indirectos necesarios para fabricar un artículo. (Arredondo González, 2015)

- Gasto es el costo que nos ha producido un beneficio en el presente o que ha caducado. Los costos que no se han gastado o que no han caducado son los que se clasifican como activos dentro del balance y que brindan beneficios futuros.

La mayor parte de los costos conforme pasa el tiempo se convierten en gastos. Sin embargo, existe una excepción y es que cuando no existe ningún beneficio de por medio, entonces se le conoce como pérdida. (Arredondo González, 2015)

Diferencias clave entre costo y gasto según (VAIVASUATA, 2014)

- El costo tiene que ver con los activos, mientras que el gasto se relaciona con los pagos que se realizan a cambio de servicios.
- Los objetos físicos o materiales tienen costo, mientras que los servicios representan gastos.
- De los gastos no se espera generar ingresos, pero del costo de un producto sí.

2.3.5. Costo de Operación Vehicular

El costo de operación de los vehículos indica cuánto cuesta tener operando determinado vehículo. Este costo puede ser medido con respecto al tiempo, con respecto a la cantidad de kilómetros recorridos, etc. Para su cálculo se debe determinar: (Morales Sosa, 2006)

- ✓ **El tipo de carretera por la que transita el vehículo:** el tipo de terreno (llano, ondulado o montañoso); el estado de la vía (bueno, regular, malo); el tipo de superficie por la que se desplaza el vehículo (asfalto, tierra, etc.).
- ✓ **El tipo y características de los vehículos:** vehículo tipo, kilómetros recorridos al año, vida útil, tasa de interés del capital, sueldo del conductor, consumo de



combustibles, cambio de llantas en el año, cambio de aceite y demás lubricantes, costo de reparaciones y repuestos, seguros, impuestos, número de horas efectivas de servicios por año, beneficios, etc. (Morales Sosa, 2006)

2.3.5.1. Los costos en el transporte de pasajeros

El costo de transporte es la medida monetaria que el proveedor de transporte debe pagar para producir servicios de transporte. (Valles Romero, 2013)

Según (Torres Orihuela, 2015) los costos de transportes de pasajeros se dividen en:

a) Materiales directos

Los materiales directos que permiten la operatividad de los vehículos son denominados SUMINISTROS DIVERSOS, entre los que tenemos: las llantas y accesorios, combustibles, aceites, grasas, repuestos varios, etc.

b) Mano de obra directa

En el caso de la actividad de transportes de pasajeros, es la remuneración de los choferes y ayudantes de chofer. Viáticos (alimentación y alojamiento de choferes).

c) Costos indirectos de transporte

Está conformado por la depreciación del vehículo, seguros, alquileres del local de la empresa, peajes, permisos o licencias del ramo, agua, electricidad, etc.

2.3.5.2. Elementos del costo de transporte

Uno de los costos que genera esta actividad es la depreciación de las unidades de transporte, y otros son: el combustible que se utiliza y los salarios por la labor realizada, los

cuales, a efectos de la gerencia, pueden ser clasificados en costos directos e indirectos. (Chambergo Guillermo, Costos para gerenciar organizaciones por sectores economicos, 2016)

- **Costos directos:** son aquellos que pueden ser identificados directamente con la actividad, ejemplo: combustibles, lubricantes y reparaciones en ruta.
- **Costos indirectos:** son aquellos desembolsos que no se pueden identificar directamente con el servicio específico, pero constituyen un costo aplicable, ejemplo: pinturas, lavado, uniformes, accidentes y grúas, impuestos y derechos, etc.

Al conjunto de estos costos (Directos e Indirectos) se llama Costos Operativos Totales. (Trigozo, 2011)

2.3.6. Precio

2.3.6.1. Conceptos

- El precio es la suma de valores que los consumidores cambian por el beneficio de tener o utilizar un producto o un servicio. (Kotler, García de Madariaga Miranda, Flores Zamora, T. Bowen, & C. Makens, 2011)
- El precio de un bien o servicio es el valor expresado en términos monetarios por el cual dicho bien o servicio se intercambia. (García de la Roja, 2013)
- El precio es el valor de intercambio o de mercado que la empresa asigna al producto y/o servicio por el total de beneficios genéricos que resulta de su uso y/o empleo específico. (Izaguirre Sotomayor, 2014)
- El precio es el importe que el turista está dispuesto a pagar por el servicio y el disfrute de una experiencia viajera agradable desde que inicia la compra, hasta que regresa a su casa al final del viaje. (Piñole, 2015)

2.3.6.2. Importancia del precio

El precio es uno de los elementos más flexibles, además debe ser un factor clave en la decisión de compra de servicios turísticos. Los cambios en las decisiones de los usuarios turísticos debido a la competitividad en los destinos y en la oferta turística en general, los retrasos en las reservas, las compras por internet y las de última hora, son consecuencia del comportamiento de los usuarios en la evaluación del precio. (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro-Soriguer, 2014)

Las empresas deben tener en cuenta cuando fijan los precios de sus productos, como son: los costos, las tarifas de la competencia, como las rutas los perciben, la imagen de marca que transmiten y el cálculo de beneficios que desean conseguir. (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro-Soriguer, 2014)

La política de tarifas a determinar es un factor muy importante ya que a través del precio la empresa conseguirá beneficios, posicionamiento en el mercado y clientes. (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro-Soriguer, 2014)

Las decisiones a tomar respecto al precio son:

- **Costos, márgenes, descuentos:** la empresa debe tener en cuenta los costos de producción y/o comercialización, los márgenes de beneficio que desea tener y los descuentos que aplicará en función de la temporada, cantidad de turistas, etc. (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro-Soriguer, 2014)
- **Fijación del precio a un solo producto:** existen tres métodos para la fijación de precios: en función de la demanda, en función de la competencia, y en función de los costos. (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro-Soriguer, 2014)
- **Fijación de precios a una línea de productos:** si se aumenta el precio a una línea de productos en lugar de un solo producto, hay que tener en cuenta las repercusiones que



conlleva sobre la demanda de los restantes productos. Es decir, si un hotel baja el precio de las habitaciones, habrá más clientes, lo que significará un aumento en la demanda de otros servicios, como el del restaurante. (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro-Soriguer, 2014)

Los objetivos más comunes de la fijación de precios son:

- Maximizar el beneficio a corto y largo plazo
- Incrementar las ventas y beneficios
- Estabilizar el precio o mercado
- Evitar la entrada de nuevos competidores
- Mejorar la imagen
- Mantener el liderazgo en precios
- Conseguir una ventaja competitiva. (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro-Soriguer, 2014)

La competencia en los precios es la preocupación más importante que enfrentan las empresas. Pese a ello, muchas empresas no manejan bien la determinación de precios, lo cual repercute en la liquidez y rentabilidad de la empresa. (Chambergu Guillermo C., 2015)

Las tendencias más comunes que se presenta en la determinación de precios son:

- La determinación de los precios orientados sobre la base de la estructura de los costos
- La decisión política de modificación de los precios por la frecuente variación del mercado competitivo y por la preferencia del consumidor. (Chambergu Guillermo C., 2015)

2.3.6.3. Sistemas para la fijación de precios

Tres son los sistemas más utilizados para la fijación de precios:

- **El precio como costo de fabricación mas un margen**, presenta el problema de que exige un conocimiento perfecto de los costos. (García de la Roja, 2013)
- **El precio como fijación del punto muerto**, en cuyo caso la empresa fija un volumen de producción mínimo, el cual obtiene un determinado beneficio, fijándose así el precio. (García de la Roja, 2013)
- **El precio como base de rentabilidad**, en cuyo caso se fija una determinada rentabilidad para el capital invertido y se obtiene un conjunto de relaciones entre precios de venta y cantidades vendidas. (García de la Roja, 2013)

Estas tres fórmulas básicas de fijación de precios se acogen a un principio fundamental de economía de la empresa, como es el de la obtención de beneficios. En una economía de mercado puede existir un amplísimo abanico de precios en función de variadas estrategias empresariales. (García de la Roja, 2013)

2.3.7. El costo como factor de fijación de precios

La determinación de precios de los bienes y servicios que ofrece una empresa es un proceso que involucra muchos factores, siendo el costo uno de ellos. Entre otros factores ajenos al costo que afectan la determinación de los precios, están la naturaleza de la empresa, el grado de competencia entre diferentes industrias y dentro de la misma industria, la elasticidad de la demanda, las condiciones económicas, la situación financiera de la empresa, las características del producto, los patrones institucionales, el nivel de actividad de la planta, la política del Gobierno, el nivel de los inventarios, etc. (Chambergu Guillermo C., 2015)

Actualmente, la empresa tiene que competir con una estructura de precios del mercado ya existente; en tal caso, la relación entre los costos y los precios tienen que analizarse desde el punto de vista del mercado, es decir, los costos sirven también para evaluar la conveniencia de aceptar o rechazar un negocio al nivel de precios que prevalece. En esta parte, es muy

importante tener en cuenta el análisis de los costos relevantes para determinar el precio de venta, es decir, decidir hasta qué punto es necesario considerar el nivel de costos, los gastos, la rentabilidad e incluir el impuesto general a las ventas porque finalmente el precio es la suma de estos elementos, como se puede observar en el cuadro siguiente sobre la estructura del precio. (Chambergo Guillermo C., 2015)

Figura 5. Estructura general del precio

Costos de producción:	
Costo de materia prima directa	S/.1,000
Costo de mano de obra directa	500
Costos indirectos de fabricación	1,500
Total costo de producción	3,000
Gastos de operación:	
Gastos de administración	200
Gastos de venta	300
Total gastos de operación	500
Total costos y gastos	3,500
Utilidad 10% del costo de producción	300
Valor de venta	3,800
Impuesto general a las ventas, 18%	684
Precio de venta	S/.4,484

Fuente: (Chambergo Guillermo C., 2015)

2.3.8. Métodos de costos para fijar precios

Desde el punto de vista de los costos, podemos fijar precios del producto sobre las siguientes bases:

- **Costo total:** Este método implica la determinación de la recuperación de la inversión y la obtención de la utilidad planificada, sobre todo en el planeamiento de largo plazo. También es la inversión que se hace en materia prima directa, mano de obra directa y costos indirectos de fabricación, montos que determinan el costo de producción al cual para la determinación de los precios se le suma los gastos operativos, el margen de utilidad y el Impuesto General a las Ventas. (Chambergo Guillermo C., 2015)



- **Costo de conversión:** Es un método que nos permite hacer un análisis estructural del costo en sus respectivos componentes para decidir la conveniencia entre la producción de uno o de otro producto. En la estructura del costo de producción está formado por la suma de la mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación, monto que sirve como base para fijar los precios de los productos. (Chambergo Guillermo C., 2015)
- **Costo marginal:** Es establecer el precio y el volumen antes que maximizar la utilidad, siempre y cuando el precio sea por lo menos mayor que los costos marginales o incurridos. También es un mecanismo de carácter económico que analiza el cambio entre el mayor volumen de producción y el nivel de precios del mercado. (Chambergo Guillermo C., 2015)
- **Rendimiento de la inversión:** Desde el punto de vista de las finanzas, todo sol que se invierte debe retornar a la empresa acompañado de unos centavos más que constituyen la utilidad. (Chambergo Guillermo C., 2015)

2.3.9. Empresa de Transporte Turístico AVALOS TOURS E.I.R.L.

Reseña Histórica

La Empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. del Sr. Julio Avalos Meza se constituye, por escritura pública, en registros públicos de la región del Cusco, iniciando sus actividades económicas el 09 de noviembre de 1999. Considerándose dentro de las Pymes.

La actividad económica principal de la empresa es el servicio de transporte turístico en la ciudad del Cusco y el territorio nacional, contando desde sus inicios con una sola unidad vehicular, incursionando por el Valle Sagrado; años después, obteniendo mayores unidades de servicio turístico con mayor capacidad de traslado de turistas, en el año 2004 se consagra con el servicio de transporte turístico interprovincial incursionando en los departamentos de



Cusco, Puno y Apurímac, así mismo adquiriendo más unidades para abarcar la demanda de esos años, en el año 2008 inician con actividades de alquiler de maquinaria pesada y camionetas en su condición de traslado de personal a las minas; a la fecha esta empresa incursiona en el servicio de transporte turístico a nivel interregional siendo su ingreso al mercado de Puno, Moquegua, Tacna, Cusco y Lima, contando con unidades de transporte de acuerdo a ley del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). Actualmente la empresa está ubicada en AV. Las Americas Mza. H Lote. 16 Z.I. Parque Industrial Cusco - Cusco – Wanchaq.

Aspecto Contable y Tributario

La empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. con N° RUC 20443112911, se encuentra para el 2017 como Renta de Tercera Categoría en el Régimen MYPE Tributario, lleva Contabilidad Completa, contando con los siguientes libros:

- Registro de Ventas e Ingresos
- Registro de Compras
- Libro Diario
- Libro Mayor
- Libro de Inventarios y Balances
- Libro de Caja y Bancos
- Registro de Activos Fijos

Este a su vez emite los siguientes comprobantes de pago:

- Factura
- Boleta de Venta
- Nota de Crédito

Servicios que ofrece la empresa

La empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. en el 2017 ofrece servicios de traslados, excursiones de medio día y excursiones full day (1 día) (ver anexo 4), en donde para la presente investigación se va tomar solo la **ruta Valle Sagrado por full day (1 día)**, que consta de 4 paradas:

- Písaq
- Urubamba
- Ollantaytambo
- Chinchero

Se paga estacionamiento solo en la parada del atractivo turístico de Ollantaytambo, para vehículos pequeños se paga S/. 5 y para vehículos grandes S/. 8; en las otras atracciones turísticas, el estacionamiento es libre.

Cantidad de Vehículos para la Prestación de Servicios Turísticos

Durante el período 2017 la empresa cuenta con 14 vehículos para la ruta Valle Sagrado por full day (1 día), como a continuación se presenta:

Tabla N° 1. Cantidad de vehículos para la ruta Valle Sagrado

N°	Fecha de Adquisición	Carrocería	Marca	Placa	N° de Pasajeros
1	2009	Ómnibus Interurbano	Agrale	CIN-955	35
2	2010	Minibús	Hyundai	X1K-954	25
3	2011	Microbús	Mercedes Benz Sprinter	A8Y-955	20
4	2011	Microbús	Mercedes Benz Sprinter	A8Y-956	20
5	2012	Ómnibus Interurbano	Volkswagen	B7J-969	20
6	2012	Ómnibus Interurbano	Hino	C2B-950	45
7	2012	Ómnibus Interurbano	Hino	C2B-965	45
8	2012	Ómnibus Interurbano	Hino	C2E-962	45
9	2012	Microbús	Volkswagen	RZ-6445	25
10	2012	Suv	Toyota	C9S-117	6



11	2013	Bus	Hino	C2F-957	65
12	2013	Bus	Hino	C3E-969	65
13	2016	Microbús Master	Renault	X8W-952	15
14	2016	Microbús Master	Renault	X8W-953	15

Fuente: Elaboración propia

Los 14 vehículos de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L no prestan servicios los 12 meses del año, solo lo hacen en algunos meses, la mayoría de vehículos prestan servicios de Mayo hasta Agosto por fiestas del Cusco, mientras que, en Noviembre por las lluvias, el servicio disminuye y los meses restantes son de temporada regular.

Fijación del Precio en la Empresa AVALOS TOURS E.I.R.L

Los dueños de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L para fijar sus precios, lo primero que hacen es sacar un promedio de costos que van a tener sus vehículos, considerando también un promedio de alza o baja del combustible y del dólar, para luego fijar sus precios en base al análisis del promedio de costos que realizó. En conclusión, la empresa fija sus precios en base a su conocimiento de la larga experiencia que tiene en el mercado de transporte turístico

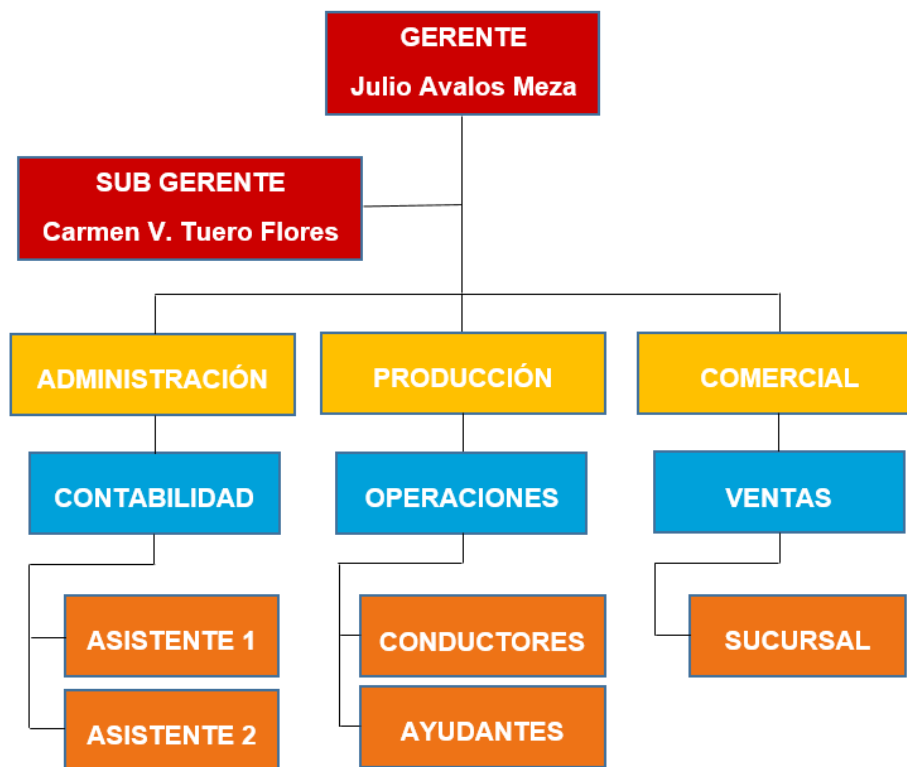
Ejecución de Actividades de la Empresa AVALOS TOURS E.I.R.L

La empresa realiza sus actividades mediante contrato por 1 año con agencias de viaje.

El Sr. Julio Avalos Meza y la Sra. Carmen V. Tuero Flores que son los dueños de la empresa se reúnen cada Noviembre para hacer un tarifario de servicios que ofrecen en dólares (ver anexo 4), en donde se presenta a la agencia de viajes con la cual van a hacer el contrato, para luego realizar sus actividades durante todo el año que viene sin la alteración de precios; el contrato se firma en Enero.

La única competencia fuerte que tiene el Sr. Julio Avalos Meza vendría a ser su hermano que también trabaja en una empresa del mismo rubro.

Figura 6. Organigrama de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.



Fuente: Elaboración propia

2.4. Marco Conceptual

2.4.1. General

a) Actividad turística

Es la prestación de servicios a los turistas de alojamiento, intermediación, alimentación, traslado, información, asistencia o cualquier otro servicio relacionado directamente con el turismo. (MINCETUR, 2015)

b) Atractivo turístico

Es el recurso turístico al cual la actividad humana le ha incorporado instalaciones, equipamiento y servicios, agregándole valor. (MINCETUR, 2015)

c) Bus turístico

Es un medio de transporte muy atractivo y vistoso de cara al visitante que le permite conocer los principales rincones del destino mediante un tranquilo y cómodo



paseo. Estos buses cubren un promedio de 50 asientos, con un recorrido fijo durante todo el día que abarca los lugares mas interesantes y atractivos en cada destino turístico. (Rilo, 2015)

d) Ómnibus Interurbano

Es un medio de transporte, en donde el visitante conoce mediante paradas programadas múltiples destinos turísticos, este carro cubre un promedio de 35 asientos.

e) Minibús

Es un vehiculo diseñado para transportar numerosas personas a través de varias zonas, el minibus cubre un promedio de 25 asientos.

f) Microbús

Es un transporte vehicular, cuyo objetivo es trasladar a un conjunto de personas de un punto a otro, este vehículo cubre un promedio de 20 asientos.

g) Microbús Master

Es el nombre de un modelo de vehiculo de la marca Renault y cubre un promedio de 15 asientos.

h) Sprinter

Es un microbus comercial ligero diminutivo de la marca Mercedes-Benz Sprinter.

i) Suv

Es un vehículo tipo camioneta, utilitario deportivo todoterreno aplicado recientemente a automóviles de turismo, este vehículo cubre un promedio de 6 asientos. Este vehiculo se encuentra en distintas marcas como Toyota.

**j) Tour**

Viaje turístico o excursión en que se visitan distintos lugares.

k) Tour Operador

Es una empresa turística que se dedica a organizar viajes en grupo, y los vende a través de una empresa minorista (Agencia de viajes).

l) Transporte

Acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro, también permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio para otro. (Chambergó Guillermo, Costos para gerenciar organizaciones por sectores económicos, 2016)

m) Turismo

Es el conjunto de actividades que realizan las personas durante sus desplazamientos y estancias en distintos lugares diferentes al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo menor a un año, con fines de ocio, negocios u otros motivos. (Cabarcos Novás, 2010)

n) Turista

Visitante que está, al menos, una noche en un medio de alojamiento colectivo o privado en el país visitado. (visitante que pernocta). (Olmos Juárez & García Cebrián, 2016)

h) Visitante

Aquella persona que viaja a un país distinto de aquel en el que tiene su residencia habitual, por un período de tiempo no superior a un año y cuyo motivo principal de la visita no es el de ejercer una actividad lucrativa. (Olmos Juárez & García Cebrián, 2016)

2.4.2. Costos Directos

a) Neumático:

Denominado también cubierta, llanta, caucho o goma; es una pieza toroidal de caucho que se coloca en las ruedas de diversos vehículos y máquinas. Su función principal es permitir un contacto adecuado por adherencia y fricción con el pavimento, posibilitando el arranque, el frenado y la guía.

La parte de caucho blando que se infla y llena de aire es la cámara (tubo con forma toroidal que se infla y va entre el neumático y la llanta o rim, es una cámara de aire).

Hay neumáticos que no llevan cámara, es decir, que el aire a presión está contenido directamente por el neumático y la llanta. En los vehículos modernos, utilizan neumáticos denominados tubeless, ya que para su inflado no necesitan de cámara de aire interna para su inflado. También existe otro tipo de neumático, llamados runflat, de perfiles reforzados, que son anti-pinchazos.

Los neumáticos generalmente tienen hilos que los refuerzan. Dependiendo de la orientación de estos hilos, se clasifican en diagonales o radiales. Los de tipo radial son el estándar para casi todos los automóviles modernos. (RAE, 2014)

b) Petróleo

Es un aceite mineral de color muy oscuro o negro, menos denso que el agua y de un olor acre característico. Está formado por una mezcla de hidrocarburos acompañados de azufre, oxígeno y nitrógeno en cantidades variables. Proporciona combustible, ya que todo el sistema de transporte del mundo depende del petróleo. (Foro de la Industria Nuclear Española, 2010)

c) Mantenimiento Vehicular

Sirve para prolongar la vida útil de todos los componentes y que las características del vehículo permanezcan lo más iguales posible a cuando estaba nuevo. Distingamos dos tipos de mantenimiento, el correctivo y el preventivo.

El mantenimiento correctivo, se refiere a aquellas operaciones que no queda más remedio que hacer: reparar o sustituir, porque un componente ha fallado.

El mantenimiento preventivo, se realiza de acuerdo a un plan de mantenimiento periódico. Se anticipa a las averías o al fallo de los componentes. Es el tipo de mantenimiento que más se descuida. (Costas, 2011)

d) Aceite

Es el que mantiene el motor con vida y es cada fabricante el responsable de recomendar el tipo de aceite para el auto. Existen en el mercado aceites sintéticos, semisintéticos y minerales. Para autos modernos, lo recomendable es usar aceites sintéticos o de tecnología sintética ya que generan menos desgaste y cuidan más al motor. Por ejemplo, autos del grupo VAG (Audi, Volkswagen y Seat) usan aceite sintético 5w40. Los minerales se han dejado de usar en la actualidad pues no brinda los beneficios de los sintéticos. (Suárez, 2017)

e) Filtro de Aire

La principal función que tiene el filtro de aire de un vehículo es la de retener, en la medida de lo posible, las posibles impurezas que puedan acceder al circuito de admisión de cualquier motor de forma que se evite la contaminación de la cámara de combustión y el degradado de las paredes de los cilindros.

Por este motivo los filtros de aire siempre se sitúan al inicio de este circuito y su mantenimiento influye directamente sobre la vida útil de motor, el cual se vería



seriamente afectado mientras el funcionamiento del filtro de aire o su estado no fuesen los correctos. (Red Operativa de Desguaces Españoles, 2014)

f) Filtro de Combustible

Es un elemento que evita el ingreso de partículas solidas a los inyectores y el motor. Los contaminantes vienen del surtidor, sus tanques, los recipientes usados para transportar el combustible, el cuello de su tanque y corrosión del mismo tanque. Los estudios demuestran que más de 90% de los problemas de inyectores son causados por combustible sucio. (Widman International SRL, 2018)

g) Líquido de Freno

Tiene la función de transmitir la fuerza que ejerces sobre el pedal de freno al resto de los componentes del sistema, para poder detener el vehículo. Usar un líquido de frenos caducado o inadecuado puede provocar graves daños en el sistema y poner en peligro tu seguridad en la carretera. (EUROMASTER, 2017)

h) Mano de Obra del Mantenimiento

Es el esfuerzo físico y mental que emplea un técnico para fabricar, mantener o reparar un bien, en particular una máquina. El concepto también se utiliza para nombrar al costo de este trabajo, es decir, el precio que se le paga al técnico. (Wikipedia, 2014)

i) Salario

Es un ingreso que un trabajador percibe de forma periódica de su empleador por un tiempo de trabajo determinado o por la realización de una tarea específica o fabricación de un producto determinado. (Garcia, 2017)

2.4.3. Costos Indirectos

a) Depreciación

Es la disminución del valor de propiedad de un activo fijo, producido por el paso del tiempo, desgaste por uso, el desuso, insuficiencia técnica, obsolescencia u otros factores de carácter operativo, tecnológico, tributario, etc. (Huaytalla Tineo, 2009)

Según SUNAT:

Pérdida o disminución del valor de un activo fijo debido al uso, a la acción del tiempo o a la obsolescencia. La depreciación tiene por objeto ir separando y acumulando fondos para restituir un determinado bien, que va perdiendo valor por el uso.

Métodos de Depreciación

➤ **Depreciación Acelerada**

Debe entenderse por sistema de depreciación acelerada a aquél que origine una aceleración en la recuperación del capital invertido, sea a través de cargo por depreciaciones mayores para los primeros años de utilización de los bienes, sea acortando la vida útil a considerar para establecer el porcentaje de depreciación o por el aumento de éste último, sin que ello se origine en las causas señaladas en el primer párrafo de este inciso.

e) La empresa que, de manera temporal, suspenda totalmente su actividad productiva podrá dejar de computar la depreciación de sus bienes del activo fijo por el período en que persista la suspensión temporal total de actividades. A tal efecto, la suspensión del cómputo de la depreciación operará desde la comunicación a la SUNAT. Se entiende como suspensión temporal total de actividades el período de hasta doce (12) meses calendario consecutivos en el cual el contribuyente no realiza



ningún acto que implique la generación de rentas, sean éstas gravadas o no, ni la adquisición de bienes y/o servicios deducibles para efectos del Impuesto. Si el plazo es mayor al señalado deberá solicitar su baja de inscripción del Registro Único del Contribuyente. (SUNAT, Reglamento del Impuesto a la Renta, 2018); cap. VI, art. 22°

RTF 05215-2012 Reparos por diferencia de cambio por pasivos vinculados con la adquisición de bienes entregados en arrendamiento financiero

Se revoca la apelada que declaró fundada en parte la reclamación contra la Resolución de Determinación y la Resolución de Multa giradas por Impuesto a la Renta de 1998 y por la infracción tipificada en el numeral 2 del artículo 178 del Código Tributario, en el extremo referido a los reparos por diferencia de cambio por pasivos vinculados con la adquisición de bienes entregados en arrendamiento financiero (pues en el caso de contribuyentes obligados a efectuar el ajuste por inflación, como la recurrente, al realizar dicho ajuste, las diferencias de cambio deben excluirse del valor de los activos, afectando el resultado del ejercicio a fin que no se distorsione el valor del activo), y depreciación correspondiente a bienes entregados en arrendamiento financiero, cuyo plazo de vigencia es menor a 3 años (pues el hecho que los contratos de arrendamiento tuvieran un plazo de duración menor a 3 años no impide que una vez vencidos los plazos de dichos contratos la recurrente continúe depreciando el bien materia de arrendamiento por el periodo que transcurre desde la fecha de término del contrato hasta los 3 años a razón de 33.33% anual), dejándose sin efecto dicha resolución de determinación en tal extremo, y se revoca la apelada en el extremo referido a dicha resolución de multa, dejándola sin efecto. Se confirma la apelada en lo demás que contiene. (Fernández V., 2017)

➤ **Depreciación Contable**

Según el **Reglamento del Impuesto a la Renta, Capítulo VI: Artículo 22°.-**

DEPRECIACIÓN

Inciso b) Los demás bienes afectados a la producción de rentas gravadas de la tercera categoría, se depreciarán aplicando el porcentaje que resulte de la siguiente tabla:

Tabla N° 2. Porcentajes de la Depreciación Contable

Bienes	Porcentaje anual de depreciación hasta un máximo de:
1. Ganado de trabajo y reproducción; redes de pesca.	25%
2. Vehículos de transporte terrestre (excepto ferrocarriles); hornos en general.	20%
3. Maquinaria y equipo utilizados por las actividades minera, petrolera y de construcción; excepto muebles, enseres y equipos de oficina.	20%
4. Equipos de procesamiento de datos.	25%
5. Maquinaria y equipo adquirido a partir del 01.01.91.	10%
6. Otros bienes del activo fijo	10%

Fuente: (SUNAT, Reglamento del Impuesto a la Renta, 2018)

La depreciación aceptada tributariamente será aquella que se encuentre contabilizada dentro del ejercicio gravable en los libros y registros contables, siempre que no exceda el porcentaje máximo establecido en la presente tabla para cada unidad del activo fijo, sin tener en cuenta el método de depreciación aplicado por el contribuyente. En ningún caso se admitirá la rectificación de las depreciaciones contabilizadas en un ejercicio gravable, una vez cerrado éste, sin perjuicio de la facultad del contribuyente de modificar el porcentaje de depreciación aplicable a ejercicios gravables futuros. Tratándose de maquinaria y equipo, incluyendo los



cedidos en arrendamiento, procederá la aplicación del porcentaje previsto en el numeral 3 de la tabla contenida en el primer párrafo cuando la maquinaria y equipo haya sido utilizada durante ese ejercicio exclusivamente para las actividades minera, petrolera y de construcción. (SUNAT, Reglamento del Impuesto a la Renta, 2018)

b) SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito)

Es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito. El SOAT puede ser físico o electrónico y ambos te brindan las mismas coberturas. (Ley N° 27181, 2015)

c) Seguro Vehicular

El seguro vehicular es una póliza que cubre, además de los daños a pasajeros, los daños que se han producido a tu vehículo. Es decir, entra en acción en todo tipo de accidente: robos, incendios y cualquier otro daño que sufra tu vehículo, incluyendo la pérdida total. El seguro vehicular no es obligatorio. (América Noticias, 2017)

d) Estacionamiento

Es el lugar o parte de la vía pública de un centro urbano destinada para aparcar todo tipo de vehículos. (Wikipedia, 2015)

e) Infracción Vehicular

Es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción administrativa. En el caso de las infracciones de tránsito más graves, la sanción puede ser de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad. (Wikipedia, 2015)



2.4.4. Costo Total

a) Costos de operación

Son aquellos que indican cuánto cuesta tener operando determinado vehículo.

El costo puede ser medido con respecto al tiempo, con respecto a la cantidad de kilómetros recorridos, etc. (Morales Sosa, 2006)

b) Costos directos

Son aquellos que pueden ser identificados directamente con la actividad. (Trigozo, 2011)

c) Costos indirectos

Son aquellos desembolsos que no se pueden identificar directamente con el servicio específico, pero constituyen un costo aplicable. (Trigozo, 2011)

d) Gastos de administración

Es el dinero invertido para pagar a los empleados de oficina, así como el alquiler del local o el consumo de agua, electricidad, entre otros servicios, además del material de oficina, se constituyen en gastos asociados al funcionamiento administrativo.

En otras palabras, se trata de los gastos en los que incurre una empresa y que no están directamente vinculados a la fabricación, la producción o las ventas, sino a la organización en su conjunto en lugar de un departamento individual. (Rodríguez, 2018)

e) Gastos de venta

Son los costos vinculados con las ventas de tu negocio, lo cual incluiría el pago de salario a tu personal de ventas, ejecutivos de publicidad, traslados por motivos de esas ventas, es decir, todo aquello que se invierte en producir una venta. (Rodríguez, 2018)

f) Costo total

Es un método que implica la determinación de la recuperación de la inversión y la obtención de la utilidad planificada, sobre todo en el planeamiento de largo plazo.

(Chambergo Guillermo C., 2015)

g) Margen de utilidad

El margen de utilidad de operación es la proporción derivada de la sección de ingresos operativos de un reporte de resultados comparado con las ventas. La sección de ingresos operativos se conoce también como EBIT, que significa (en inglés) ingresos antes de intereses e impuestos. Obtienes el margen de utilidad en operación al dividir el ingreso operativo entre las ventas. Esto muestra qué tan eficientemente tu empresa puede generar ganancias de sus operaciones corporativas primarias. Esta medida es especialmente útil para los inversionistas que desean ver qué tan rentable y estable son las operaciones de tu negocio. (Kokemuller, 2013)

h) Valor del servicio

Es un valor monetario que se expresa en dinero y señala la cantidad que debe tener el comprador o cliente para hacerse con un producto o servicio. (RAE, 2014)

i) IGV

El Impuesto General a las Ventas es un impuesto que grava todas las fases del ciclo de producción y distribución, está orientado a ser asumido por el consumidor final, encontrándose normalmente en el precio de compra de los productos que adquiere.

La tasa que se aplica es de 16% en las operaciones gravadas con el IGV. A esa tasa se añade la tasa de 2% del Impuesto de Promoción Municipal (IPM).

De tal modo a cada operación gravada se le aplica un total de 18%: IGV + IPM.

(SUNAT, Concepto, Tasa y Operaciones Gravadas - IGV, 2018)



j) Precio del servicio

Es el valor establecido por el vendedor para transferir la propiedad de un producto o servicio al cliente. Además de los costos y de los gastos, el precio incluye el eventual beneficio del empresario. (Anónimo, 2015).

2.5. Formulación de Hipótesis

2.5.1. Hipótesis General

Los costos de operación y precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. se determinan sin ayuda técnica contable, en base a su conocimiento empírico.

2.5.2. Hipótesis Específicas

- a) Los costos de operación de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. se determinan sin una estructura contable.
- b) Los precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. se fijan en base al promedio de costos que realizan por cada vehículo, de acuerdo a su experiencia en el mercado.

2.6. Variables de Estudio

2.6.1. Variables

Variable 1:

Costos de Operación

Dimensiones:

- Costos directos
- Costos indirectos



Variable 2:

Precios de Servicios

Dimensiones:

- Costo total

2.6.2. Conceptualización de las Variables

Variables	Dimensiones
<p>Variable 1: Costos de Operación</p> <p>Son aquellos que indican cuánto cuesta tener operando determinado vehículo. El costo puede ser medido con respecto al tiempo, con respecto a la cantidad de kilómetros recorridos, etc. (Morales Sosa, 2006)</p>	<p>Costos Directos: Son aquellos que pueden ser identificados directamente con la actividad. (Trigozo, 2011)</p> <hr/> <p>Costos Indirectos: Son aquellos desembolsos que no se pueden identificar directamente con el servicio específico, pero constituyen un costo aplicable. (Trigozo, 2011)</p>
<p>Variable 2: Precios de Servicios</p> <p>Es el valor establecido por el vendedor para transferir la propiedad de un producto o servicio al cliente. Además de los costos y de los gastos, el precio incluye el eventual beneficio del empresario. (Anónimo, 2015)</p>	<p>Costo total: Este método implica la determinación de la recuperación de la inversión y la obtención de la utilidad planificada, sobre todo en el planeamiento de largo plazo. (Chambergo Guillermo C. , 2015)</p>

Fuente: Elaboración propia

2.6.3. Operacionalización de Variables

Variables	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores
Variable 1: Costos de Operación	Son aquellos que indican cuánto cuesta tener operando determinado vehículo. El costo puede ser medido con respecto al tiempo, con respecto a la cantidad de kilómetros recorridos, etc. (Morales Sosa, 2006)	Costos Directos	<ul style="list-style-type: none"> - Neumáticos - Petróleo - Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km - Cambio de Aceite - Cambio del Filtro de Aire - Cambio del Filtro de Combustible - Cambio del Líquido de Freno - Mano de Obra del Mantenimiento - Salario del conductor
		Costos Indirectos	<ul style="list-style-type: none"> - Depreciación del Vehículo - SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) - Seguro Vehicular - Estacionamiento - Infracción Vehicular - Recarga del Extintor



Variables	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores
Variable 2: Precios de Servicios	Es el valor establecido por el vendedor para transferir la propiedad de un producto o servicio al cliente. Además de los costos y de los gastos, el precio incluye el eventual beneficio del empresario. (Anónimo, 2015)	Costo Total	<p>Costos de operación</p> <p>Costos directos</p> <p>Costos indirectos</p> <p>Total costo de operación</p> <p>(+) Gastos de administración</p> <p>(+) Gastos de venta</p> <p>Costo total</p> <p>(+) Margen de utilidad</p> <p>= Valor del servicio</p> <p>(+) Impuesto a las ventas</p> <p>= Precio del servicio propuesto</p>

Fuente: Elaboración propia

CAPITULO III

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de Investigación

El presente trabajo es de INVESTIGACIÓN BÁSICA puesto que va a producir conocimiento respecto a la aplicación de los costos operativos para la fijación de precios de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014)

3.2. Enfoque de Investigación

La presente investigación se encuentra circunscrito dentro del Enfoque CUANTITATIVO, puesto que se determinará el precio del servicio propuesto mediante el Método del Costo Total para la ruta Valle Sagrado.

3.3. Diseño de la Investigación

El diseño asumido para la presente investigación es NO EXPERIMENTAL, en vista de que no se manipulará las variables, sólo se observará tal y como se dan en su contexto natural, para analizarlos. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014)

3.4. Alcance de la Investigación

El presente trabajo de investigación es de alcance DESCRIPTIVO porque busca determinar los costos operativos y precios de servicios para que se someta a un análisis. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014)



3.5. Población y Muestra de la Investigación

3.5.1. Población

Está conformada por la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. en el periodo 2017. La investigación se realizó en el área contable de la empresa, en donde, el representante legal de la empresa y la contadora son tomados en cuenta, esto con el propósito de recolectar información necesaria para la ejecución de este proyecto.

3.5.2. Muestra

Información contable sobre los costos de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. en el periodo 2017.

3.6. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

3.6.1. Técnicas

- Análisis documental
- Análisis de datos

3.6.2. Instrumentos

- Ficha de obtención de información
- Ficha de determinación del precio
- Excel

3.7. Procesamiento de Datos

Para el análisis y procesamiento de datos obtenidos se aplica el programa de Excel lo cual nos permitirá tabular, interpretar y analizar mediante las tablas descriptivas.

CAPITULO IV

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación presenta los resultados de los costos de operación vehicular, aplicada a 14 vehículos, en la ruta Valle Sagrado por full day (1 día), lo cual consta de 4 paradas: Písaq, Urubamba, Ollantaytambo y Chinchero. Se paga estacionamiento por 1 hora solo en el atractivo turístico de Ollantaytambo, para vehículos pequeños es S/. 5 y para vehículos grandes es S/. 8; en las otras atracciones turísticas, el estacionamiento es libre.

Tabla N° 3. Pago por Estacionamiento Vehicular en Ollantaytambo

N°	Carrocería	Marca	N° de Pasajeros	Estacionamiento en Ollantaytambo
1	Ómnibus Interurbano	Agrale	35	S/ 8.00
2	Minibús	Hyundai	25	S/ 8.00
3	Microbús	Mercedes Benz Sprinter	20	S/ 5.00
4	Microbús	Mercedes Benz Sprinter	20	S/ 5.00
5	Ómnibus Interurbano	Volkswagen	20	S/ 5.00
6	Ómnibus Interurbano	Hino	45	S/ 8.00
7	Ómnibus Interurbano	Hino	45	S/ 8.00
8	Ómnibus Interurbano	Hino	45	S/ 8.00
9	Microbús	Volkswagen	25	S/ 8.00
10	Suv	Toyota	6	S/ 5.00
11	Bus	Hino	65	S/ 8.00
12	Bus	Hino	65	S/ 8.00
13	Microbús Master	Renault	15	S/ 5.00
14	Microbús Master	Renault	15	S/ 5.00

Fuente: Elaboración propia

La empresa trabaja mediante contrato por 1 año, ofreciendo sus servicios por vehículo a agencias de viaje. Prestan sus servicios solo por algunos meses, dependiendo de las programaciones que tienen las agencias de viaje. En los meses que no prestan servicios,

la empresa alquila sus vehículos como transporte de personal a las minas, considerándose como otra fuente de ingreso para la empresa.

Todos los vehículos llevan 4 llantas, a excepción del vehículo marca Hino que llevan 6 llantas: adelante (2) y atrás (4), porque son llantas de tipo Melliceros

Figura 7. Llanta de tipo Melliceros



Fuente: (INCAPOWER, 2016)

Se aumentan 2 llantas adicionales a los vehículos que prestan servicios de 5 a 7 meses para el periodo 2017, como a continuación se presenta:

Tabla N° 4. Cantidad de llantas por los meses trabajados en el período 2017

N°	Carrocería	Marca	N° de Pasajeros	Llantas	Adicional	Total de Llantas	Meses Trabajados	Días
1	Ómnibus Interurbano	Agrale	35	4		4	2	60
2	Minibús	Hyundai	25	4		4	4	120
3	Microbús	Mercedes Benz Sprinter	20	4		4	2	60
4	Microbús	Mercedes Benz Sprinter	20	4		4	3	90
5	Ómnibus Interurbano	Volkswagen	20	4		4	2	60
6	Ómnibus Interurbano	Hino	45	6		6	4	120
7	Ómnibus Interurbano	Hino	45	6		6	3	90
8	Ómnibus Interurbano	Hino	45	6		6	3	90



N°	Carrocería	Marca	N° de Pasajeros	Llantas	Adicional	Total de Llantas	Meses Trabajados	Días
9	Microbús	Volkswagen	25	4	2	6	7	210
10	Suv	Toyota	6	4	2	6	6	180
11	Bus	Hino	65	6	2	8	5	150
12	Bus	Hino	65	6	2	8	5	150
13	Microbús Master	Renault	15	4	2	6	7	210
14	Microbús Master	Renault	15	4	2	6	7	210

Fuente: Elaboración propia

Los métodos de depreciación que se utilizan para los 14 vehículos son de dos tipos según la contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.:

- La depreciación contable: 20% (Para los vehículos 1 a la 4)
- La depreciación acelerada: 33.33% (Para los vehículos 5 a la 14)

A continuación, se presentan en tablas la estructura de los costos de operación de cada vehículo más la depreciación, para el periodo 2017.

4.1. Análisis e Interpretación de los Resultados en Tablas

Vehículo 1: Ómnibus Int.

Marca: Agrale

Placa: CIN-955

35 pasajeros

Tabla N° 5. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 1

Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total			
PERIODO: 2017 MESES TRABAJADOS : 2										
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	4	Unidades	Cada 7 meses	S/280.00	S/1,120.00		
			Petróleo	5	Galones	Por 60 días	S/12.70	S/3,810.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 60 días = 12,900 Km 12,900 Km / 5000 Km = 3 veces						
			Cambio de Aceite	3		En 2 meses	S/120.00	S/360.00		
			Cambio del Filtro de Aire	3		En 2 meses	S/45.00	S/135.00		
			Cambio del Filtro de Combustible	3		En 2 meses	S/80.00	S/240.00		
			Cambio del Líquido de Freno	3		En 2 meses	S/28.00	S/84.00		
			Mano de Obra del Mantenimiento	3		En 2 meses	S/50.00	S/150.00		
	Sub-Total							S/5,899.00		
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1		Por 2 meses	S/2,000.00	S/4,000.00			
		Sub-Total							S/4,000.00	
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 20 %					S/2,042.81			
		SOAT	1		Anual	S/890.00	S/890.00			
		Seguro Vehicular	1		Anual	S/744.00	S/744.00			
		Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora	Por 60 días	S/8.00	S/480.00			
Infracción Vehicular		3		En 2 meses	S/500.00	S/1,500.00				
Recarga del Extintor		1		Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00				
Sub-Total							S/5,731.81			
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/15,630.81			

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Contable	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.61,284.36	20%	2	S/.2,042.81
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: ((S/61,284.36 x 20%) / 12) x 2)			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 5 presenta los costos de operación y depreciación del primer vehículo, prestando sus servicios por 2 meses en el período 2017; este vehículo lleva 4

llantas y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 5 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 60 días trabajados nos da un total de 12,900 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 3, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 2 meses trabajados; la **depreciación** es **contable** por el Reglamento del Impuesto a la Renta (art. 22, inciso b) – SUNAT y se deprecia por los 2 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 60 días y a S/8; la **infracción vehicular** es cometida 3 veces y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 2: Minibús

Marca: Hyundai

Placa: X1K-954

25 Pasajeros

Tabla N° 6. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 2

PERIODO: 2017							MESES TRABAJADOS : 4		
Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total		
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	4	Unidad	Cada 7 meses	S/280.00	S/1,120.00	
			Petróleo	5	Galones	Por 120 días	S/12.70	S/7,620.00	
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 120 días = 25,800 Km 25,800 Km / 5000 Km = 5 veces					
			Cambio de Aceite	5		En 4 meses	S/120.00	S/600.00	
			Cambio del Filtro de Aire	5		En 4 meses	S/45.00	S/225.00	
			Cambio del Filtro de Combustible	5		En 4 meses	S/80.00	S/400.00	
			Cambio del Líquido de Freno	5		En 4 meses	S/28.00	S/140.00	
			Mano de Obra del Mantenimiento	5		En 4 meses	S/50.00	S/250.00	
			Sub-Total						
	Costos Directos	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1		Por 4 meses	S/2,000.00	S/8,000.00	
			Sub-Total						
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 20%						S/7,314.66	
		SOAT		1		Anual	S/760.00	S/760.00	
Seguro Vehicular		1		Anual	S/500.00	S/500.00			

	Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora	Por 120 días	S/8.00	S/960.00	
	Infracción vehicular	2		En 4 meses	S/300.00	S/600.00	
	Recarga del Extintor	1		Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00	
	Sub-Total						S/10,209.66
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN						S/28,564.66	

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Contable	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.109,719.87	20%	4	S/.7,314.66
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: ((S/109,719.87 x 20%) / 12) x 4)			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 6 presenta los costos de operación y depreciación del segundo vehículo, prestando sus servicios por 4 meses en el período 2017; este vehículo lleva 4 llantas y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 5 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 210 días trabajados nos da un total de 25,800 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 5, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 4 meses trabajados; la **depreciación** es **contable** por el Reglamento del Impuesto a la Renta (art. 22, inciso b) – SUNAT y se deprecia por los 4 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 120 días y a S/8; la **infracción vehicular** es cometida 2 veces y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 3: Microbús

Marca: Mercedes Benz

Placa: A8Y-955

20 Pasajeros

Tabla N° 7. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 3

Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total			
PERIODO: 2017 MESES TRABAJADOS : 2										
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	4	Unidades	Cada 7 meses	S/280.00	S/1,120.00		
			Petróleo	5	Galones	Por 60 días	S/12.70	S/3,810.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 60 días = 12,900 Km 12,900 Km / 5000 Km = 3 veces						
			Cambio de Aceite	3			En 2 meses	S/120.00	S/360.00	
			Cambio del Filtro de Aire	3			En 2 meses	S/45.00	S/135.00	
			Cambio del Filtro de Combustible	3			En 2 meses	S/80.00	S/240.00	
			Cambio del Líquido de Freno	3			En 2 meses	S/28.00	S/84.00	
			Mano de Obra del Mantenimiento	3			En 2 meses	S/50.00	S/150.00	
	Sub-Total							S/5,899.00		
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1			Por 2 meses	S/2,000.00	S/4,000.00		
		Sub-Total							S/4,000.00	
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 20%						S/3,575.19		
		SOAT	1			Anual	S/760.00	S/760.00		
		Seguro Vehicular	1			Anual	S/500.00	S/500.00		
		Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora		Por 60 días	S/5.00	S/300.00		
		Infracción vehicular	1			En 2 meses	S/300.00	S/300.00		
		Recarga del Extintor	1			Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00		
Sub-Total							S/5,510.19			
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/15,409.19			

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Contable	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.107,255.59	20%	2	S/3,575.19
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: ((S/107,255.59 x 20%) / 12) x 2)			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 7 presenta los costos de operación y depreciación del tercer vehículo, prestando sus servicios por 2 meses en el período 2017; este vehículo lleva 4 llantas y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 5 galones diario a S/12.70 cada

galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 60 días trabajados nos da un total de 12,900 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 3, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 2 meses trabajados; la **depreciación** es **contable** por el Reglamento del Impuesto a la Renta (art. 22, inciso b) – SUNAT y se deprecia por los 2 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 60 días y a S/5; la **infracción vehicular** es cometida 1 vez y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 4: Microbús

Marca: Mercedes Benz

Placa: A8Y-956

20 Pasajeros

Tabla N° 8. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 4

PERIODO: 2017							MESES TRABAJADOS : 3			
Estructura de Costos			Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total		
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	4	Unidades	Cada 7 meses	S/280.00	S/1,120.00		
			Petróleo	5	Galones	Por 90 días	S/12.70	S/5,715.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 90 días = 19,350 Km 19,350 Km / 5000 Km = 4 veces						
			Cambio de Aceite	4		En 3 meses	S/120.00	S/480.00		
			Cambio del Filtro de Aire	4		En 3 meses	S/45.00	S/180.00		
			Cambio del Filtro de Combustible	4		En 3 meses	S/80.00	S/320.00		
			Cambio del Líquido de Freno	4		En 3 meses	S/28.00	S/112.00		
			Mano de Obra del Mantenimiento	4		En 3 meses	S/50.00	S/200.00		
			Sub-Total							S/8,127.00
	Costos Indirectos	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1		Por 3 meses	S/2,000.00	S/6,000.00		
			Sub-Total							S/6,000.00
			Depreciación del Vehículo 20%						S/5,362.78	
			SOAT	1		Anual	S/760.00	S/760.00		
			Seguro Vehicular	1		Anual	S/500.00	S/500.00		
		Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora	Por 90 días	S/5.00	S/450.00			



		Recarga del Extintor	1	Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00
Sub-Total						S/7,147.78
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN						S/21,274.78

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Contable	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.107,255.60	20%	3	S/.5,362.78
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: $((S/107,255.60 \times 20\%) / 12) \times 3$			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 8 presenta los costos de operación y depreciación del cuarto vehículo, prestando sus servicios por 3 meses en el período 2017; este vehículo lleva 4 llantas y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 5 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 90 días trabajados nos da un total de 19,350 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 4, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 3 meses trabajados; la **depreciación** es **contable** por el Reglamento del Impuesto a la Renta (art. 22, inciso b) – SUNAT y se deprecia por los 3 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 90 días a S/5 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 5: Ómnibus Int.

Marca: Volkswagen

Placa: B7J-969

20 Pasajeros

Tabla N° 9. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 5

Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total			
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	4	Unidades	Cada 7 meses	S/280.00	S/1,120.00		
			Petróleo	5	Galones	Por 60 días	S/12.70	S/3,810.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 60 días = 12,900 Km 12,900 Km / 5000 Km = 3 veces						
			Cambio de Aceite	3			En 2 meses	S/120.00	S/360.00	
			Cambio del Filtro de Aire	3			En 2 meses	S/45.00	S/135.00	
			Cambio del Filtro de Combustible	3			En 2 meses	S/80.00	S/240.00	
			Cambio del Líquido de Freno	3			En 2 meses	S/28.00	S/84.00	
			Mano de Obra del Mantenimiento	3			En 2 meses	S/50.00	S/150.00	
			Sub-Total							S/5,899.00
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1			Por 2 meses	S/2,000.00	S/4,000.00		
		Sub-Total							S/4,000.00	
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 33.33%						S/12,296.07		
		SOAT	1			Anual	S/760.00	S/760.00		
		Seguro Vehicular	1			Anual	S/500.00	S/500.00		
		Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora		Por 60 días	S/5.00	S/300.00		
		Recarga del Extintor	1			Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00		
		Sub-Total							S/13,931.07	
	TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/23,830.07		

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.221,351.35	33.33%	2	S/.12,296.07
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: ((S/221,351.35 x 33.33%) / 12) x 2)			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 9 presenta los costos de operación y depreciación del quinto vehículo, prestando sus servicios por 2 meses en el período 2017; este vehículo lleva 4 llantas y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 5 galones diario a S/12.70 cada

galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 60 días trabajados nos da un total de 12,900 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 3, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 2 meses trabajados; la **depreciación** es **acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 2 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 60 días a S/5 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 6: Ómnibus Int.

Marca: Hino

Placa: C2B-950

45 Pasajeros

Tabla N° 10. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 6

Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total			
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	6	Unidades	Cada 7 meses	S/360.00	S/2,160.00		
			Petróleo	11	Galones	Por 120 días	S/12.70	S/16,764.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 120 días = 25,800 Km 25,800 Km / 5000 Km = 5 veces						
			Cambio de Aceite	5			En 4 meses	S/240.00	S/1,200.00	
			Cambio del Filtro de Aire	5			En 4 meses	S/120.00	S/600.00	
			Cambio del Filtro de Combustible	5			En 4 meses	S/100.00	S/500.00	
			Cambio del Líquido de Freno	5			En 4 meses	S/32.00	S/160.00	
			Mano de Obra del Mantenimiento	5			En 4 meses	S/50.00	S/250.00	
	Sub-Total							S/21,634.00		
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1			Por 4 meses	S/2,000.00	S/8,000.00		
		Sub-Total							S/8,000.00	
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 33.33%						S/46,886.93		
		SOAT	1			Anual	S/890.00	S/890.00		
		Seguro Vehicular	1			Anual	S/744.00	S/744.00		
		Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora		Por 120 días	S/8.00	S/960.00		
		Recarga del Extintor	1			Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00		
Sub-Total							S/49,555.93			
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/79,189.93			



Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/422,024.61	33.33%	4	S/46,886.93
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: $((S/422,024.61 \times 33.33\%) / 12) \times 4$			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 10 presenta los costos de operación y depreciación del sexto vehículo, prestando sus servicios por 4 meses en el período 2017; este vehículo lleva 6 **llantas** y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 11 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 120 días trabajados nos da un total de 25,800 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 5, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 4 meses trabajados; la **depreciación** es **acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 4 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 120 días a S/8 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 7: Ómnibus Int.

Marca: Hino

Placa: C2B-965

45 Pasajeros

Tabla N° 11. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 7

Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total			
PERIODO: 2017 MESES TRABAJADOS : 3										
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	6	Unidades	Cada 7 meses	S/360.00	S/2,160.00		
			Petróleo	11	Galones	Por 90 días	S/12.70	S/12,573.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 90 días = 19,350 Km 19,350 Km / 5000 Km = 4 veces						
			Cambio de Aceite	4		En 3 meses	S/240.00	S/960.00		
			Cambio del Filtro de Aire	4		En 3 meses	S/120.00	S/480.00		
			Cambio del Filtro de Combustible	4		En 3 meses	S/100.00	S/400.00		
			Cambio del Líquido de Freno	4		En 3 meses	S/32.00	S/128.00		
			Mano de Obra del Mantenimiento	4		En 3 meses	S/50.00	S/200.00		
	Sub-Total							S/16,901.00		
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1		Por 3 meses	S/2,000.00	S/6,000.00			
		Sub-Total							S/6,000.00	
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 33.33%					S/35,188.95			
		SOAT	1		Anual	S/890.00	S/890.00			
		Seguro Vehicular	1		Anual	S/744.00	S/744.00			
		Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora	Por 90 días	S/8.00	S/720.00			
Recarga del Extintor		1		Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00				
Sub-Total							S/37,617.95			
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/60,518.95			

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/422,309.66	33.33%	3	S/35,188.95
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: ((S/422,309.66 x 33.33%) / 12) x 3)			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

La tabla N° 11 presenta los costos de operación y depreciación del séptimo vehículo, prestando sus servicios por 3 meses en el período 2017; este vehículo lleva 6 llantas y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 11 galones diario a S/12.70 cada galón; el

mantenimiento vehicular se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 90 días trabajados nos da un total de 19,350 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 4, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 3 meses trabajados; la **depreciación** es **acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 3 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 90 días a S/8 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 8: Ómnibus Int.

Marca: Hino

Placa: C2E-962

45 Pasajeros

Tabla N° 12. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 8

PERIODO: 2017							MESES TRABAJADOS : 3		
Estructura de Costos			Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total	
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	6	Unidades	Cada 7 meses	S/360.00	S/2,160.00	
			Petróleo	11	Galones	Por 90 días	S/12.70	S/12,573.00	
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 90 días = 19,350 Km 19,350 Km / 5000 Km = 4 veces					
			Cambio de Aceite	4		En 3 meses	S/240.00	S/960.00	
			Cambio del Filtro de Aire	4		En 3 meses	S/120.00	S/480.00	
			Cambio del Filtro de Combustible	4		En 3 meses	S/100.00	S/400.00	
			Cambio del Líquido de Freno	4		En 3 meses	S/32.00	S/128.00	
			Mano de Obra del Mantenimiento	4		En 3 meses	S/50.00	S/200.00	
	Sub-Total							S/16,901.00	
	Costos Directos	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1		Por 3 meses	S/2,000.00	S/6,000.00	
			Sub-Total						
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 33.33%						S/33,512.67	
		SOAT		1		Anual	S/890.00	S/890.00	
		Seguro Vehicular		1		Anual	S/744.00	S/744.00	
		Estacionamiento en Ollantaytambo		1	Hora	Por 90 días	S/8.00	S/720.00	
Recarga del Extintor		1		Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00			
Sub-Total							S/35,941.67		
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/58,842.67		



Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/402,192.27	33.33%	3	S/33,512.67
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: $((S/402,192.27 \times 33.33\%) / 12) \times 3$			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 12 presenta los costos de operación y depreciación del octavo vehículo, prestando sus servicios por 3 meses en el período 2017; este vehículo lleva 6 **llantas** y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 11 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 90 días trabajados nos da un total de 19,350 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 4, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 3 meses trabajados; la **depreciación** es **acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 3 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 90 días a S/8 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 9: Microbús

Marca: Volkswagen

Placa: RZ-6445

25 Pasajeros

Tabla N° 13. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 9

Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total			
PERIODO: 2017 MESES TRABAJADOS : 7										
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	6	Unidades	Cada 7 meses	S/280.00	S/1,680.00		
			Petróleo	5	Galones	Por 210 días	S/12.70	S/13,335.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 210 días = 45,150 Km 45,150 Km / 5000 Km = 9 veces						
			Cambio de Aceite	9		En 7 meses	S/120.00	S/1,080.00		
			Cambio del Filtro de Aire	9		En 7 meses	S/45.00	S/405.00		
			Cambio del Filtro de Combustible	9		En 7 meses	S/80.00	S/720.00		
			Cambio del Líquido de Freno	9		En 7 meses	S/28.00	S/252.00		
			Mano de Obra del Mantenimiento	9		En 7 meses	S/50.00	S/450.00		
	Sub-Total							S/17,922.00		
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1		Por 7 meses	S/2,000.00	S/14,000.00			
		Sub-Total							S/14,000.00	
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 33.33%					S/6,841.80			
		SOAT	1		Anual	S/760.00	S/760.00			
		Seguro Vehicular	1		Anual	S/500.00	S/500.00			
		Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora	Por 210 días	S/8.00	S/1,680.00			
		Recarga del Extintor	1		Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00			
		Sub-Total							S/9,856.80	
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/41,778.80			

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/35,189.92	33.33%	7	S/6,841.80
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: ((S/35,189.92 x 33.33%) / 12) x 7)			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 13 presenta los costos de operación y depreciación del noveno vehículo, prestando sus servicios por 7 meses en el período 2017; este vehículo lleva 4 llantas más 2 como repuesto y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 5 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km

recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 210 días trabajados nos da un total de 45,150 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 9, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 7 meses trabajados; la **depreciación** es **acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 7 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 210 días a S/8 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 10: Suv

Marca: Toyota

Placa: C9S-117

6 Pasajeros

Tabla N° 14. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 10

PERIODO: 2017							MESES TRABAJADOS : 6		
Estructura de Costos			Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total	
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	6	Unidades	Cada 7 meses	S/280.00	S/1,680.00	
			Petróleo	5	Galones	Por 180 días	S/12.70	S/11,430.00	
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 180 días = 38,700 Km 38,700 Km / 5000 Km = 8 veces					
			Cambio de Aceite	8		En 6 meses	S/120.00	S/960.00	
			Cambio del Filtro de Aire	8		En 6 meses	S/45.00	S/360.00	
			Cambio del Filtro de Combustible	8		En 6 meses	S/80.00	S/640.00	
			Cambio del Líquido de Freno	8		En 6 meses	S/28.00	S/224.00	
			Mano de Obra del Mantenimiento	8		En 6 meses	S/50.00	S/400.00	
	Sub-Total							S/15,694.00	
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1		Por 6 meses	S/2,000.00	S/12,000.00		
		Sub-Total							S/12,000.00
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 33.33%						S/13,451.47	
		SOAT		1		Anual	S/760.00	S/760.00	
		Seguro Vehicular		1		Anual	S/500.00	S/500.00	
		Estacionamiento en Ollantaytambo		1	Hora	Por 180 días	S/5.00	S/900.00	
Recarga del Extintor		1		Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00			
Sub-Total							S/15,686.47		
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN								S/43,380.47	



Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.80,716.89	33.33%	6	S/.13,451.47
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: $((S/80,716.89 \times 33.33\%) / 12) \times 6$			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 14 presenta los costos de operación y depreciación del décimo vehículo, prestando sus servicios por 6 meses en el período 2017; este vehículo lleva 4 **llantas** más 2 como repuesto y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 5 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 180 días trabajados nos da un total de 38,700 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 8, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 6 meses trabajados; la **depreciación acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 6 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 180 días a S/5 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 11: Bus

Marca: Hino

Placa: C2F-957

65 Pasajeros

Tabla N° 15. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 11

Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total			
PERIODO: 2017 MESES TRABAJADOS : 5										
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	8	Unidades	Cada 7 meses	S/360.00	S/2,880.00		
			Petróleo	11	Galones	Por 150 días	S/12.70	S/20,955.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 150 días = 32,250 Km 32,250 Km / 5000 Km = 6 veces						
			Cambio de Aceite	6		En 5 meses	S/240.00	S/1,440.00		
			Cambio del Filtro de Aire	6		En 5 meses	S/120.00	S/720.00		
			Cambio del Filtro de Combustible	6		En 5 meses	S/100.00	S/600.00		
			Cambio del Líquido de Freno	6		En 5 meses	S/32.00	S/192.00		
			Mano de Obra del Mantenimiento	6		En 5 meses	S/50.00	S/300.00		
	Sub-Total							S/27,087.00		
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1		Por 5 meses	S/2,000.00	S/10,000.00			
		Sub-Total							S/10,000.00	
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 33.33%					S/35,749.21			
		SOAT	1		Anual	S/890.00	S/890.00			
		Seguro Vehicular	1		Anual	S/744.00	S/744.00			
		Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora	Por 150 días	S/8.00	S/1,200.00			
Recarga del Extintor		1		Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00				
Sub-Total							S/38,658.21			
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/75,745.21			

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.257,420.07	33.33%	5	S/.35,749.21
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: ((S/257,420.07 x 33.33%) / 12) x 5)			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

La tabla N° 15 presenta los costos de operación y depreciación del onceavo vehículo, prestando sus servicios por 5 meses en el período 2017; este vehículo lleva 6 llantas más 2 como repuesto y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 11 galones diario a S/12.70

cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 150 días trabajados nos da un total de 32,250 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 6, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 5 meses trabajados; la **depreciación** es **acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 5 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 150 días a S/8 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 12: Bus

Marca: Hino

Placa: C3E-969

65 Pasajeros

Tabla N° 16. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 12

PERIODO: 2017							MESES TRABAJADOS : 5			
Estructura de Costos			Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total		
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	8	Unidades	Cada 7 meses	S/360.00	S/2,880.00		
			Petróleo	11	Galones	Por 150 días	S/12.70	S/20,955.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 150 días = 32,250 Km 32,250 Km / 5000 Km = 6 veces						
			Cambio de Aceite	6			En 5 meses	S/240.00	S/1,440.00	
			Cambio del Filtro de Aire	6			En 5 meses	S/120.00	S/720.00	
			Cambio del Filtro de Combustible	6			En 5 meses	S/100.00	S/600.00	
			Cambio del Líquido de Freno	6			En 5 meses	S/32.00	S/192.00	
			Mano de Obra del Mantenimiento	6			En 5 meses	S/50.00	S/300.00	
			Sub-Total							S/27,087.00
	Costos Directos	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1			Por 5 meses	S/2,000.00	S/10,000.00	
			Sub-Total							S/10,000.00
	Costos Indirectos			Depreciación del Vehículo 33.33%					S/96,003.56	
				SOAT	1			Anual	S/890.00	S/890.00
				Seguro Vehicular	1			Anual	S/744.00	S/744.00
				Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora		Por 150 días	S/8.00	S/1,200.00
		Recarga del Extintor	1			Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00		
Sub-Total							S/98,912.56			
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN								S/135,999.56		



Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.691,294.75	33.33%	5	S/.96,003.56
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: $((S/691,294.75 \times 33.33\%) / 12) \times 5$			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 16 presenta los costos de operación y depreciación del doceavo vehículo, prestando sus servicios por 5 meses en el período 2017; este vehículo lleva 6 llantas más 2 como repuesto y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 11 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 150 días trabajados nos da un total de 32,250 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 6, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 5 meses trabajados; la **depreciación acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 5 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 150 días a S/8 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 13: Microbús Master Marca: Renault

Placa: X8W-952

15 Pasajeros

Tabla N° 17. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 13

Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total			
PERIODO: 2017 MESES TRABAJADOS : 7										
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	6	Unidades	Cada 7 meses	S/280.00	S/1,680.00		
			Petróleo	5	Galones	Por 210 días	S/12.70	S/13,335.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 210 días = 45,150 Km 45,150 Km / 5000 Km = 9 veces						
			Cambio de Aceite	9		En 7 meses	S/120.00	S/1,080.00		
			Cambio del Filtro de Aire	9		En 7 meses	S/45.00	S/405.00		
			Cambio del Filtro de Combustible	9		En 7 meses	S/80.00	S/720.00		
			Cambio del Líquido de Freno	9		En 7 meses	S/28.00	S/252.00		
			Mano de Obra del Mantenimiento	9		En 7 meses	S/50.00	S/450.00		
	Sub-Total							S/17,922.00		
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1		Por 7 meses	S/2,000.00	S/14,000.00			
		Sub-Total							S/14,000.00	
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 33.33%					S/20,532.02			
		SOAT	1		Anual	S/760.00	S/760.00			
		Seguro Vehicular	1		Anual	S/500.00	S/500.00			
		Estacionamiento en Ollantaytambo	1	Hora	Por 210 días	S/5.00	S/1,050.00			
Recarga del Extintor		1		Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00				
Sub-Total							S/22,917.02			
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/54,839.02			

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.105,603.81	33.33%	7	S/.20,532.02
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: ((S/105,603.81 x 33.33%) / 12) x 7)			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 17 presenta los costos de operación y depreciación del treceavo vehículo, prestando sus servicios por 7 meses en el período 2017; este vehículo lleva 4 llantas más 2 como repuesto y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 5 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km

recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 210 días trabajados nos da un total de 45,150 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 9, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 7 meses trabajados; la **depreciación** es **acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 7 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 210 días a S/5 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Vehículo 14: Microbús Master **Marca:** Renault

Placa: X8W-953

15 Pasajeros

Tabla N° 18. Estructura de los Costos de Operación y Depreciación del Vehículo 14

		PERIODO: 2017		MESES TRABAJADOS : 7						
Estructura de Costos		Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total			
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos	Neumáticos	6	Unidades	Cada 7 meses	S/280.00	S/1,680.00		
			Petróleo	5	Galones	Por 210 días	S/12.70	S/13,335.00		
			Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km	215 Km diario (Valle Sagrado) x 210 días = 45,150 Km 45,150 Km / 5000 Km = 9 veces						
			Cambio de Aceite	9			En 7 meses	S/120.00	S/1,080.00	
			Cambio del Filtro de Aire	9			En 7 meses	S/45.00	S/405.00	
			Cambio del Filtro de Combustible	9			En 7 meses	S/80.00	S/720.00	
			Cambio del Líquido de Freno	9			En 7 meses	S/28.00	S/252.00	
			Mano de Obra del Mantenimiento	9			En 7 meses	S/50.00	S/450.00	
	Sub-Total							S/17,922.00		
	Mano de Obra Directa	Salario del Conductor	1			Por 7 meses	S/2,000.00	S/14,000.00		
		Sub-Total							S/14,000.00	
	Costos Indirectos	Depreciación del Vehículo 33.33%						S/20,532.02		
		SOAT		1			Anual	S/760.00	S/760.00	
		Seguro Vehicular		1			Anual	S/500.00	S/500.00	
		Estacionamiento en Ollantaytambo		1	Hora		Por 210 días	S/5.00	S/1,050.00	
Recarga del Extintor		1			Cada 7 meses	S/75.00	S/75.00			
Sub-Total							S/22,917.02			
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN							S/54,839.02			

Valor en Libros	Porcentaje de la Depreciación Acelerada	Meses Trabajados	Depreciación 2017
S/.105,603.81	33.33%	7	S/.20,532.02
Formula según la Contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L.: $((S/105,603.81 \times 33.33\%) / 12) \times 7$			

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 18 presenta los costos de operación y depreciación del décimo cuarto vehículo, prestando sus servicios por 7 meses en el período 2017; este vehículo lleva 4 llantas más 2 como repuesto y se cambia cada 7 meses; en **petróleo** se utiliza 5 galones diario a S/12.70 cada galón; el **mantenimiento vehicular** se realiza por cada 5000 Km recorridos, en la ruta Valle Sagrado se recorre por la ida y vuelta 215 Km diario y por los 210 días trabajados nos da un total de 45,150 Km, este a su vez se divide por los 5000 Km, obteniendo como resultado 9, que indica la cantidad de veces que se realiza el mantenimiento; el **salario del conductor** es por los 7 meses trabajados; la **depreciación acelerada** por el leasing financiero y se deprecia por los 7 meses trabajados; el **SOAT** y el **seguro vehicular** son anuales; el **estacionamiento** es por 1 hora diario por 210 días a S/5 y la **recarga del extintor** es cada 7 meses, por lo que se realiza solo 1 vez la recarga.

Tabla N° 19. Resumen de los Costos de Operación de cada Vehículo

	COSTOS DIRECTOS		%	COSTOS INDIRECTOS		%
Vehículo 1	S/	9,899.00	2.95%	S/	5,731.81	1.53%
Vehículo 2	S/	18,355.00	5.48%	S/	10,209.66	2.73%
Vehículo 3	S/	9,899.00	2.95%	S/	5,510.19	1.47%
Vehículo 4	S/	14,127.00	4.21%	S/	7,147.78	1.91%
Vehículo 5	S/	9,899.00	2.95%	S/	13,931.07	3.72%
Vehículo 6	S/	29,634.00	8.84%	S/	49,555.93	13.23%
Vehículo 7	S/	22,901.00	6.83%	S/	37,617.95	10.04%
Vehículo 8	S/	22,901.00	6.83%	S/	35,941.67	9.59%
Vehículo 9	S/	31,922.00	9.52%	S/	9,856.80	2.63%
Vehículo 10	S/	27,694.00	8.26%	S/	15,686.47	4.19%
Vehículo 11	S/	37,087.00	11.06%	S/	38,658.21	10.32%

Vehículo 12	S/	37,087.00	11.06%	S/	98,912.56	26.41%
Vehículo 13	S/	31,922.00	9.52%	S/	22,917.02	6.12%
Vehículo 14	S/	31,922.00	9.52%	S/	22,917.02	6.12%
TOTALES	S/	335,249.00	100.00%	S/	374,594.14	100.00%

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 19 presenta el total de los costos directos e indirectos de cada vehículo, la cual se utilizará para determinar el precio del servicio propuesto mediante el método del costo total y someterlo a un análisis junto al precio fijado por la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L, en la ruta Valle Sagrado.

Tabla N° 20. Determinación del Precio mediante el Método del Costo Total

DETERMINACIÓN DEL PRECIO MEDIANTE EL MÉTODO DEL COSTO TOTAL	
DETALLE	TOTAL
Costos de operación	
Costos directos	S/335,249.00
Costos indirectos	S/374,594.14
Total costo de operación	S/709,843.14
(+) Gastos de administración	S/86,218.53
(+) Gastos de venta	S/182,775.60
Costo total	S/978,837.27
(+) Margen de utilidad 20%	S/195,767.45
= Valor del servicio	S/1,174,604.73
(+) Impuesto a las ventas 18%	S/0.00
= Precio del servicio propuesto	S/1,174,604.73

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 20 presenta la estructura para determinar el precio en la ruta Valle Sagrado; el monto total de los **costos directos e indirectos** se obtuvo de la tabla N° 19, la cual nos da como costo de operación un total de S/709,843.14, este a su vez, se suma con el importe de los **gastos de administración** (sueldo del personal administrativo,



artículos de oficina, luz, agua, teléfono) que son de S/86,218.53, como producto de la siguiente operación $((S/184,754 / 30) * 14)$

Donde;

S/184,754 = Gastos de administración (ver anexo 5)

30 = Cantidad de activos fijos (vehículos, equipos de cómputo y maquinarias de obras y construcción)

14 = Cantidad de vehículos en la ruta Valle Sagrado

Del mismo modo los **gastos de venta** (sueldo del personal de venta, gastos de oficina) que son de S/182,775.60, como producto de la siguiente operación $((S/391,662 / 30) * 14)$

Donde;

S/391,662 = Gastos de venta (ver anexo 5)

30 = Cantidad de activos fijos (vehículos, equipos de cómputo y maquinarias de obras y construcción)

14 = Cantidad de vehículos en la ruta valle Sagrado

“Las operaciones de los gastos de administración y gastos de venta se realizaron con el fin de considerar solo los gastos de la cantidad de vehículos que pertenecen a la ruta Valle Sagrado”.

Por consiguiente, al sumar el total de costos operativos, gastos de venta y gastos de administración obtenemos un **costo total** de S/978,837.27; al costo total se le aplica un **margen de utilidad** de un 20% adquiriendo un monto de S/195,767.45, como resultado de la suma del costo total más el margen de utilidad 20% obtenemos un **valor de venta** de

S/1,174,604.73; según el tarifario (ver anexo 4) que realiza la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L., los precios son en dólares y no incluyen IGV, ni otros impuestos, es por eso que en la tabla el **IGV** es de cero; en donde se obtiene finalmente un **precio de servicio propuesto** de **S/1,174,604.73** anual.

Conversión: Para convertir S/1,174,604.73 a dólares se va utilizar la siguiente ecuación: $S/1,174,604.73 / 3.28 = \$358,111.20$ anual; en donde 3.28 es el tipo de cambio promedio, según el precio del mercado para el periodo 2017.

Tabla N° 21. Diferencia entre el Precio propuesto y el Precio fijado por la Empresa

		Propuesta	Empresa	
Precio anual del servicio		\$ 358,111.20		
Vehículos	14	\$ 25,579.37		Precio anual del servicio por vehículo
Promedio de meses trabajados: 4	120 días	\$ 213.16	\$ 162.75	Precio diario del servicio por vehículo
Diferencia		-\$ 50.41		

Precios de la empresa (Ver anexo 4)	
Sprinter 14 pasajeros	\$ 126.00
Sprinter 19 pasajeros	\$ 157.50
Bus 65 Pasajeros	\$ 204.75
Promedio al día	\$ 162.75

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: La tabla N° 21, presenta un precio propuesto anual del servicio de \$ 358,111.20, por la conversión de soles a dólares; en donde se divide por los 14 vehículos y el Promedio de meses trabajados en días para obtener un precio propuesto por día de cada vehículo de \$ 213.16, a diferencia de la empresa que fijan un precio promedio por día de \$ 162.75; dando como resultado una pérdida de \$ 50.41 para la empresa.

CAPITULO V

DISCUSIÓN

En el Capítulo IV se han desarrollado cada uno de los indicadores, pertenecientes a las variables: costos de operación y precio de servicios, la misma que permite observar objetivamente el sustento del objetivo general y los específicos.

Con el propósito de cumplir con la estructura formal requerida en la investigación, se presentan como un resumen de lo definido y expuesto en las bases teóricas del Capítulo II.

5.1. Descripción de los Hallazgos más Relevantes y Significativos

PRIMER HALLAZGO:

LA EMPRESA NO POSEE UNA ESTRUCTURA DE COSTOS DE OPERACIÓN

- En la actualidad los costos de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L no están bien definidas porque no tienen el conocimiento debido en aplicar los mismos, por ende, los costos se determinan sin una estructura de costos de operación y debido a la falta de metodología de cálculo, el precio del servicio se determina incorrectamente.
- El área de contabilidad no presta la atención debida a los sistemas de costos porque la empresa no cuenta con los recursos necesarios para el área mencionada.

SEGUNDO HALLAZGO:

LOS PRECIOS SE FIJAN POR LOS DUEÑOS DE LA EMPRESA

- Los dueños de la empresa son los que fijan sus precios debido a la larga experiencia que poseen en el mercado de transporte turístico, y lo hacen sacando un promedio de costos que van a tener sus vehículos, considerando también un promedio de alza o baja del combustible y del dólar, para así fijar sus precios en base al análisis del



promedio de costos que realizó; los precios son en dólares y no incluyen IGV ni otros impuestos, según el tarifario que realizan (ver anexo 4).

5.2. Limitaciones del Estudio

Se tuvieron algunas limitaciones tales como:

- La falta de tiempo del representante legal para la consecución de información de los Costos de operación vehicular.
- La falta de tiempo de la contadora de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L al momento de pedirle como es que se realiza la depreciación de los 14 vehículos en la ruta Valle Sagrado.
- Desconocimiento de las operaciones vehiculares.

5.3. Comparación Crítica con la Literatura Existente

- **Título: “ESTRUCTURA DE COSTOS DE OPERACIÓN VEHICULAR PARA TRANSPORTE DE CARGA NACIONAL” Autor: Lic. Demetrio Ancalle Choque**

La presente investigación tiene como Objetivo General: Elaborar una estructura de costos de operación vehicular para transporte de carga interdepartamental.

Realizando la comparación crítica podemos apreciar que al igual que nuestro trabajo de investigación la empresa de Transporte turístico AVLOS TOURS E.I.R.L. también carece de una estructura de costos de operación, la misma que al aplicar la estructura ideal determinada en esta investigación se llegó a la conclusión que la empresa al fijar sus precios tiene una diferencia de pérdida de \$ 50.41



- **Título: “DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO EN BUSES PARA EL AÑO 2015”**

Autoras: Lourdes Verónica Illescas Cárdenas y Nube Lorena Medina Mejía

La presente investigación tiene como Objetivo General: Determinar los costos de operación por Kilómetro de las unidades del Sistema de Transporte Urbano en buses para el año 2015, aplicando costo estándar.

Realizando la comparación crítica podemos apreciar que a diferencia de nuestro trabajo de investigación la empresa de Transporte turístico AVLOS TOURS E.I.R.L. determina los costos de operación por ruta, por los meses trabajados en el periodo 2017 y por los 14 vehículos que van por la ruta Valle Sagrado por full day (1 día), llegando a la conclusión que los costos vehiculares son casi homogéneos, pero varían de acuerdo al método de depreciación que se le aplica.

- **Título: “DETERMINACION DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS EN LA RUTA DE LAS PROVINCIAS DE SAN ROMAN Y LAMPA, PERIODO 2012” Autor: Johan Rene Quispe Bustinza**

La presente investigación tiene como Objetivo General: Determinar la influencia de los costos operativos en la rentabilidad de las empresas de transporte terrestre en las rutas de la ciudad de Lampa y Juliaca ida y vuelta”

Realizando la comparación crítica podemos apreciar que al igual que nuestro trabajo de investigación la empresa de Transporte turístico AVLOS TOURS E.I.R.L. pretende que se ejecute una estructura de costos de operación con el fin de verificar si el precio fijado en la presente investigación, es conveniente para la economía de la misma.



- **Título: “COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L. – CUSCO, PERIODO 2016” Autores: Br. Eber Cesar Choquesaca Pacheco y Br. Juan Elí Lara Sánchez**

La presente investigación tiene como Objetivo General: Establecer los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.

Realizando la comparación crítica podemos apreciar que al igual que nuestro trabajo de investigación la empresa de Transporte turístico AVLOS TOURS E.I.R.L. también establece empíricamente los costos de operación y precios de servicios. Llegando a la conclusión que la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. también establece los costos de servicio de transporte en forma empírica y por ende el hecho es desfavorable y no le permite establecer con idoneidad los fletes que incurren en la determinación de los costos de servicios, por lo que se tiene que tomar en cuenta la experiencia del titular o propuesta del usuario para la referencia de los precios en los costos de servicios y la fijación de los fletes.

5.4. Implicancias del Estudio

Este trabajo de investigación permitirá alcanzar un conocimiento persuasivo que logre utilizar el manejo de los costos de operación y fijación de precios de la empresa, logrando observar una mejora económica para la misma, ofreciendo posibilidades de análisis riguroso a los profesionales y empresarios de todo tipo de organizaciones.



CONCLUSIONES

1. Al ejecutar una estructura de costos de operación vehicular para la empresa, se utiliza la misma, como un factor importante para determinar el precio del servicio propuesto mediante el método de costo total; incluyendo también los gastos y la utilidad que se espera obtener.
2. Se aplica la misma estructura de costos a los 14 vehículos que van por la ruta Valle Sagrado, pero los costos de operación varían de acuerdo a los meses trabajados porque dependen de las programaciones que tienen las agencias de viaje y al método de depreciación que se le aplica, obteniendo un total de Costos Directos por los 14 vehículos S/335,249 y por los Costos Indirectos S/374,594.14 (ver tabla N° 19).
3. De acuerdo a la sumatoria entre el total costo de operación, gastos de operación y el margen de utilidad, se determina el precio del servicio propuesto de S/1,174,604.73 anual (ver tabla N° 20), la misma que al convertir en dólares, se calcula un precio diario del servicio por vehículo de \$ 213.16, a diferencia de la empresa que fijan un precio promedio diario del servicio por vehículo de \$ 162.75; dando como resultado una pérdida de \$ 50.41 para la empresa (ver tabla N° 21).



RECOMENDACIONES

1. Ejecutar una estructura de costos de las operaciones vehiculares, antes de establecer el tarifario de servicios, el cual le permitirá determinar cuál debe ser el beneficio deseado en base a sus costos reales, mostrando su competitividad frente a otras empresas.
2. La empresa AVALOS TOURS E.I.R.L debe conocer el tratamiento y aplicación práctica de los costos de operación vehicular, solicitando capacitación a las instituciones públicas y privadas, tales como el MINCETUR, SUTRAN, universidades, entre otros, para que sea capaz de manejar un control Administrativo, Contable económico-financiero de sus vehículos y tomar decisiones acertadas para el logro de objetivos.
3. Determinar sus precios de servicio mediante la estructura planteada del método del costo total en el presente trabajo de investigación, la misma que le permitirá recuperar la inversión y la obtención de la utilidad planificada, sobre todo en el planeamiento a largo plazo.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alvarado Verdín, V. M. (2016). *Ingeniería de costos*. México: Grupo Editorial Patria.
- América Noticias. (1 de Agosto de 2017). *SOAT y seguro vehicular: ¿en qué se diferencian?*
Fuente: <https://www.americatv.com.pe/noticias/autos/soat-y-seguro-vehicular-que-se-diferencian-n286332>
- Anónimo. (2015). *Costo y precio: definiendo la relación perfecta para tu empresa*. Fuente:
<https://destinonegocio.com/pe/emprendimiento-pe/costo-y-precio-definiendo-la-relacion-perfecta-para-tu-empresa/>
- Arredondo González, M. M. (2015). *Contabilidad y Análisis de Costos*. México: Grupo Editorial Patria.
- Cabarcos Novás, N. (2010). *Promoción Y Venta de Servicios Turísticos*. España: Ideaspropias Editorial S.L.
- Chambergo Guillermo, I. (2015). Cómo determinar precios teniendo en cuenta la estructura de costos. *Actualidad Empresarial*, IV-1.
- Chambergo Guillermo, I. (2016). *Costos para gerenciar organizaciones por sectores económicos*. Lima: Pacificos Editores S.A.C.
- Costas, J. (21 de Octubre de 2011). *Introducción al mantenimiento del coche*. Fuente:
<https://www.motorpasion.com/otros/introduccion-al-mantenimiento-del-coche>
- EUROMASTER. (16 de Agosto de 2017). *Líquido de frenos*. Fuente:
<https://www.euromaster-neumaticos.es/blog/frenos-significado-dot>
- Feregrino Paredes, C. (2016). *Diccionario de Términos Fiscales*. México: Ediciones Fiscales ISEF.
- Fernández V., A. (31 de Enero de 2017). *Análisis de la Norma Tributaria, Contable y empresarial*. Fuente:
<http://blog.pucp.edu.pe/blog/contribuyente/2017/01/31/depreciacion-contable-y-tributaria/>
- Flores Soria, J. (2011). *Costos y Presupuestos*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú.



- Foro de la Industria Nuclear Española. (22 de Junio de 2010). *Energía y fuentes de energía*.
Fuente: <https://www.foronuclear.org/es/energia-nuclear/faqas-sobre-energia/capitulo-1/115480-ique-es-el-petroleo-y-que-usos-tiene>
- García Colín, J. (2014). *Contabilidad de costos*. Fuente:
<http://www.loscostos.info/clasif.html>
- García de la Roja, C. (2013). *Transportes turísticos*. España: Editorial Universitaria Ramon Areces.
- García, I. (2017). *Manual de Derecho del Trabajo*. Tirant lo Blanch.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta ed.). México: McGraw-Hill.
- Huaytalla Tineo, C. G. (2009). *La depreciación*. Fuente:
<https://www.monografias.com/trabajos69/depreciacion-perdida-valor-bien/depreciacion-perdida-valor-bien.shtml>
- INCAPOWER. (10 de Octubre de 2016). *Soluciones de Transporte para tu Negocio*. Fuente:
<https://www.incapower.com.pe/blog/cambiar-llantas-camion-carga-carretera/>
- Izaguirre Sotomayor, M. H. (2014). *Gestión y marketing en servicios turísticos y hoteleros*. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones.
- Kokemuller, N. (2013). *¿Qué significa el término margen de utilidad?* Fuente:
<https://www.cuidatudinero.com/qu-significa-el-trmino-margen-de-utilidad-12608.html>
- Kotler, P., García de Madariaga Miranda, J., Flores Zamora, J., T. Bowen, J., & C. Makens, J. (2011). *Marketing turístico*. Madrid: Pearson Educación S.A.
- Ley N° 27181. (13 de Abril de 2015). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*.
Fuente: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf
- Macchia, J. L. (2007). *Cómputos, costos y presupuestos*. Buenos Aires, Argentina: Nobuko.
- MINCETUR. (2015). *Ley General de Turismo N° 29408*. Fuente:
<https://www.mincetur.gob.pe/wp->



content/uploads/documentos/turismo/funciones_y_normatividad/normatividad/marco_general/LEY_GENERAL_DE_TURISMO_LEY29408.pdf

- Morales Sosa, H. A. (2006). *Ingeniería Vial I*. Snato Domingo - República Dominicana: INTEC.
- Olmos Juárez, L., & García Cebrián, R. (2016). *Estructura del mercado turístico*. Madrid, España: Ediciones Paraninfo, S.A.
- Pacheco Coello, C. E. (2015). *Presupuestos: Un enfoque gerencial*. México: Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Pérez Serradilla, M. (2016). *Asesoramiento, venta y comercialización de productos y servicios turísticos*. HOTG0208. IC Editorial.
- Petit, C., & Graglia, M. S. (2009). *Introducción a la Psicología social. Manual para los estudios de turismo*. Argentina: Editorial Brujas.
- Piñole, I. A. (2015). *Gestión de viajes, servicios y productos turísticos*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramon Areces SA.
- Quesada Castro, R. (2010). *Elementos de Turismo. Teoría, Clasificación Y Actividad*. Costa Rica: EUNED.
- R. R.-D. (2014). *El filtro de aire de un coche: ¿qué es y para qué sirve este elemento?*
Fuente: <https://www.ro-des.com/mecanica/filtro-de-aire-que-es-y-para-que-sirve/>
- RAE. (2014). *Diccionario de la lengua española*. Madrid: 23.^a edición.
- Reveles López, R. (2017). *Análisis de los elementos del costo*. México: Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Rilo, C. (2015). *Organización del servicio de información turística local*. España: ED. ELEARNING S.L.
- Rincón S, C. A., & Villareal Vásquez, F. (2016). *Costos: Decisiones empresariales*. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones.



- Rodriguez, A. (20 de Junio de 2018). *Gastos de venta vs. gastos administrativos*. Fuente: <https://www.cuidatudinero.com/13122539/gastos-de-venta-vs-gastos-administrativos>
- Ruano Pavón, C., & Sánchez Casimiro-Soriguer, M. J. (2014). *Promoción y comercialización de productos y servicios turísticos locales*. HOTI0108. España: IC Editorial.
- Suárez, S. (6 de Diciembre de 2017). *Mantenimiento de un auto: ¿En qué consiste y cada cuánto tiempo hacerlo?* Fuente: <https://www.americatv.com.pe/noticias/util-e-interesante/mantenimiento-auto-que-consiste-y-cada-cuanto-tiempo-hacerlo-n302103>
- SUNAT. (2018). *Concepto, Tasa y Operaciones Gravadas - IGV*. Fuente: <http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php/empresas-menu/impuesto-general-a-las-ventas-y-selectivo-al-consumo/impuesto-general-a-las-ventas-igv-empresas>
- SUNAT. (2018). *Reglamento del Impuesto a la Renta*. Fuente: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/renta/reglamento.html>
- Torres Orihuela, G. (2015). *Costos aplicaciones del PCGE por sectores Economicos*. Lima: Entrelíneas S.R.Ltda.
- Trigozo, G. (29 de Junio de 2011). *Los costos en las empresas de transporte*. Fuente: <http://perucontadoresact.blogspot.pe/2011/06/los-costos-en-las-empresas-de.html>
- Trinidad, E. A., Cañellas, A. M., Castellano, J. M., Navío Castellano, E., & Vicioso, C. N. (2016). *Ámbito Lingüístico y Social I: Programa de mejora del aprendizaje y del rendimiento*. España: Editex.
- VAIVASUATA. (29 de Junio de 2014). *Diferencia entre costo y gasto*. Fuente: <http://diferenciaentre.info/diferencia-entre-costo-y-gasto/>
- Valles Romero, D. a. (2013). *Tráfico y transporte*. México: McGraw-Hill open-publishing.
- Widman International SRL. (2018). *Filtros de Combustible*. Fuente: <https://www.widman.biz/Productos/filtros-combustible.html>
- Wikipedia. (2015). *Estacionamiento*. Fuente: <https://es.wikipedia.org/wiki/Estacionamiento>



ANEXOS



Anexo 1: Matriz de Consistencia

TEMA: “COSTOS DE OPERACIÓN Y FIJACIÓN DE PRECIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE TURÍSTICO AVALOS TOURS E.I.R.L. PERIODO 2017”

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Indicadores	Método
<p>Problema General ¿Cómo se determinan los costos de operación y precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017?</p>	<p>Objetivo General Determinar los costos de operación y precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017.</p>	<p>Hipótesis General Los costos de operación y precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. se determinan sin ayuda técnica contable, en base a su conocimiento empírico.</p>	<p>Variable 1: Costos de Operación</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Neumáticos - Petróleo - Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km - Salario del Conductor 	<p>Tipo de Investigación Básica</p>
<p>Problemas Específicos a) ¿Cómo se determinan los costos de operación de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017?</p>	<p>Objetivos Específicos a) Determinar los costos de operación de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017.</p>	<p>Hipótesis Específicas a) Los costos de operación de la empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. se</p>	<p>Dimensiones: Costos Directos</p> <p>Costos Indirectos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Depreciación del vehículo - SOAT - Seguro Vehicular - Estacionamiento - Infracción Vehicular - Recarga del extintor 	<p>Enfoque de Investigación Cuantitativo</p> <p>Diseño de la Investigación No Experimental</p> <p>Alcance de la Investigación Descriptivo</p>



<p>b) ¿Cómo se determinan los precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017?</p>	<p>b) Determinar los precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. periodo 2017</p>	<p>determinan sin una estructura contable. b) Los precios de servicios de la empresa de transporte turístico AVALOS TOURS E.I.R.L. se fijan en base al promedio de costos que realizan por cada vehículo, de acuerdo a su experiencia en el mercado.</p>	<p>Variable 2: Precios de Servicios</p> <p>Dimensiones: Costo Total</p>	<p>Costos de operación Costos directos Costos indirectos Total costo de operación (+) Gastos de administración (+) Gastos de venta Costo total (+) Margen de utilidad = Valor del servicio (+) Impuesto a las ventas = Precio del servicio propuesto</p>	<p>Población Empresa AVALOS TOURS E.I.R.L. Muestra Información contable sobre los costos Técnicas de recolección de datos • Análisis documental • Análisis de datos Instrumentos de recolección de datos • Ficha de obtención de información • Ficha de determinación del precio • Excel</p>
--	--	--	---	---	--

Anexo 2: Matriz del Instrumento para la Recolección de Datos

Variables	Dimensiones	Indicadores	Instrumentos
Variable 1: Costos de Operación	Costos directos	<ul style="list-style-type: none"> - Neumáticos - Petróleo - Mantenimiento Vehicular por cada 5000 Km - Salario del Conductor 	Ficha de obtención de información
	Costos indirectos	<ul style="list-style-type: none"> - Depreciación del Vehículo - SOAT - Seguro Vehicular - Estacionamiento - Infracción Vehicular - Recarga del extintor 	Ficha de obtención de información
Variable 2: Precios de Servicios	Costo total	<p>Costos de operación</p> <p>Costos directos</p> <p>Costos indirectos</p> <p>Total costo de operación</p> <p>(+) Gastos de administración</p> <p>(+) Gastos de venta</p> <p>Costo total</p> <p>(+) Margen de utilidad</p> <p>= Valor del servicio</p> <p>(+) Impuesto a las ventas</p> <p>= Precio del servicio propuesto</p>	Ficha de determinación del precio

Fuente: Elaboración propia

Anexo 3: Instrumentos de Recolección de Datos



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO
 FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
 ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



FICHA DE OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN

La presente Ficha de obtención de información tiene como finalidad recolectar información para desarrollar el trabajo de investigación denominado “COSTOS DE OPERACIÓN Y FIJACIÓN DE PRECIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE TURÍSTICO AVALOS TOURS E.I.R.L. PERIODO 2017”, lo cual será utilizado solo con fines académicos y de investigación.

Ficha N°: _____

Fecha: ___/___/___

Vehículo: _____

Marca: _____

Placa: _____

PERIODO: 2017			MESES TRABAJADOS :					
Estructura de Costos			Descripción	Cantidad	Medida	Frecuencia	Costo Unitario	Costo Total
Costos de Operación	Costos Directos	Materiales Directos						
		Sub-Total						
		Mano de Obra Directa						
	Sub-Total							
		Costos Indirectos						
Sub-Total								
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN								



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS
Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

**FICHA DE DETERMINACIÓN DEL PRECIO**

La presente Ficha de determinación del precio sobre la base del Costo Total, tiene como finalidad determinar el precio del servicio acorde con los costos de operación de la empresa de Transporte Turístico AVALOS TOURS E.I.R.L.

DETERMINACIÓN DEL PRECIO MEDIANTE EL MÉTODO DEL COSTO TOTAL	
DETALLE	TOTAL
Costos de operación	
Costos directos	
Costos indirectos	
Total costo de operación	
(+) Gastos de administración	
(+) Gastos de venta	
Costo total	
(+) Margen de utilidad 20%	
= Valor del servicio	
(+) Impuesto a las ventas 18%	
= Precio del Servicio Propuesto	