



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO**

**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO PREVIO A LA**

**OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:**

**MAGÍSTER EN FINANZAS Y TRIBUTACIÓN**

**TEMA:**

ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO DEL DIÉSEL Y EL IMPACTO EN EL MARGEN DE UTILIDADES DE LA LINEA DE NEGOCIO TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE DE AVIÓN EN LA EMPRESA ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA, EN LOS PERIODOS 2018-2022.

**Autora:**

**DIANA GRICELDA CUTI MATANGO**

**Director:**

**Guillermo Daniel Enríquez Loaiza**

*Milagro, año 2023*

## Derechos de autor

Sr. Dr.

**Fabricio Guevara Viejo**

Rector de la Universidad Estatal de Milagro

Presente.

Yo, **DIANA GRICELDA CUTI MATANGO**, en calidad de autor y titular de los derechos morales y patrimoniales de este informe de investigación, mediante el presente documento, libre y voluntariamente cedo los derechos de Autor de este proyecto de desarrollo, que fue realizada como requisito previo para la obtención de mi Grado, de **Magíster en Finanzas y Tributación**, como aporte a la Línea de Investigación **Desarrollo local y empresarial** de conformidad con el Art. 114 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, concedo a favor de la Universidad Estatal de Milagro una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos. Conservo a mi favor todos los derechos de autor sobre la obra, establecidos en la normativa citada.

Así mismo, autorizo a la Universidad Estatal de Milagro para que realice la digitalización y publicación de este Proyecto de Investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

El autor declara que la obra objeto de la presente autorización es original en su forma de expresión y no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo la responsabilidad por cualquier reclamación que pudiera presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de toda responsabilidad.

**Milagro, 15 noviembre del 2022.**

**1716261381**

## **Aprobación del director del Trabajo de Titulación**

Yo, **Guillermo Daniel Enríquez Loaiza** en mi calidad de director del trabajo de titulación, elaborado por, cuyo tema es **ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO DEL DIÉSEL Y EL IMPACTO EN EL MARGEN DE UTILIDADES DE LA LINEA DE NEGOCIO TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE DE AVIÓN EN LA EMPRESA ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA, EN LOS PERIODOS 2018-2022.** que aporta a la Línea de Investigación **DESARROLLO LOCAL Y EMPRESARIAL - 2020 - MFTRIBUTACION-POSGRADO**, previo a la obtención del Grado **Magíster en Finanzas y Tributación.** Trabajo de titulación que consiste en una propuesta innovadora que contiene, como mínimo, una investigación exploratoria y diagnóstica, base conceptual, conclusiones y fuentes de consulta, considero que el mismo reúne los requisitos y méritos necesarios para ser sometido a la evaluación por parte del tribunal calificador que se designe, por lo que lo APRUEBO, a fin de que el trabajo sea habilitado para continuar con el proceso de titulación de la alternativa de Informe de Investigación de la Universidad Estatal de Milagro.

**Milagro, 15 noviembre del 2022.**

**Guillermo Daniel Enríquez Loaiza**  
**C.I. 1709761280**

**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO**  
**DIRECCIÓN DE POSGRADO**  
**CERTIFICACIÓN DE LA DEFENSA**

El TRIBUNAL CALIFICADOR previo a la obtención del título de **MAGÍSTER EN FINANZAS Y TRIBUTACIÓN**, presentado por **LIC. CUTI MATANGO DIANA GRICELDA**, otorga al presente proyecto de investigación denominado "ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO DEL DIÉSEL Y EL IMPACTO EN EL MARGEN DE UTILIDADES DE LA LINEA DE NEGOCIO TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE DE AVIÓN EN LA EMPRESA ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA, EN LOS PERIODOS 2018-2022.", las siguientes calificaciones:

TRABAJO DE TITULACION	59.33
DEFENSA ORAL	38.00
<b>PROMEDIO</b>	<b>97.33</b>
<b>EQUIVALENTE</b>	<b>Excelente</b>



JONATHAN ERNESTO  
MORA GUERRERO

Mba MORA GUERRERO JONATHAN ERNESTO  
**PRESIDENTE/A DEL TRIBUNAL**



WALTER MARIO FRANCO  
VERA

Mgtr. FRANCO VERA WALTER MARIO  
**VOCAL**



HUBER GREGORIO  
ECHEVERRIA VASQUEZ

Msc. ECHEVERRIA VASQUEZ HUBER GREGORIO  
**SECRETARIO/A DEL TRIBUNAL**

## **DEDICATORIA**

A nuestro señor Dios por la vida misma.

A mis padres por todo lo que han hecho por mí.

A mi familia por su incondicional apoyo.

A todos transportistas que contribuyen al progreso  
del país.

Cuti Diana

## **AGRADECIMIENTOS**

A la Universidad Estatal del Milagro por desarrollarme como profesional.

A los docentes de la maestría por sus grandiosas cátedras.

A la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver por todo el apoyo brindado

Cuti Diana

## Resumen

### **“ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO DEL DIÉSEL Y EL IMPACTO EN EL MARGEN DE UTILIDADES DE LA LINEA DE NEGOCIO TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE DE AVIÓN EN LA EMPRESA ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA, EN LOS PERIODOS 2018-2022.”**

Desde abril del 2020 hasta la actualidad, el precio del galón del diésel aumento un 75%, al pasar de USD \$ 1.037, a USD \$ 1.75, eso significa un incremento de USD \$ 0.713 por cada galón. El diésel es uno de los principales insumos utilizados por la compañía para la prestación del servicio de transporte, por lo que se infirió que la eliminación del subsidio fue una de las causas de reducción del margen de utilidades de la línea de negocio de transporte de JET A1 de la compañía, los precios de fletes que se cobran por este servicio se encuentran regulados por la autoridad competente, años previos a la eliminación del subsidio del diésel, los cuales no han sido ajustados a la situación actual del precio del diésel. En la investigación se aplicó el método de investigación cuantitativo de tipo no experimental, parte inicialmente del análisis del estado de resultados integrales, posteriormente se describen las variaciones producidas en la utilidad bruta, utilidad operacional y costo de ventas; tal descripción se realizó a través del uso de herramientas financieras en el estado de resultados como el análisis vertical y horizontal. Finalmente se observa una reducción del % en el margen de utilidades en la línea de negocio de transporte de combustible de avión, por lo que se propone una alternativa que permita determinar el precio correcto de los fletes que la empresa debe cobrar a través de una estructura adecuada de costos cuyo efecto se vea reflejado en el crecimiento del margen de utilidades.

*Palabras clave: Subsidio, precio, flete, combustible de avión.*

## Abstract

“ELIMINATION OF THE DIESEL SUBSIDY AND THE IMPACT ON THE PROFIT MARGIN OF THE AIRPLANE FUEL TRANSPORTATION BUSINESS LINE AT THE ECUADORIAN SERVICES COMPANY LORAVER CIA LTDA, IN THE PERIODS 2018-2022”

From April 2020 to the present, the price of a gallon of diesel increased by 75%, going from USD \$1,037 to USD \$1.75, that means an increase of USD \$0.713 per gallon. Diesel is one of the main inputs used by the company to provide the transportation service, so it was inferred that the elimination of the subsidy was one of the causes of the reduction in the profit margin of the JET transportation business line. At the company, the freight prices charged for this service are regulated by the competent authority years prior to the elimination of the diesel subsidy, which have not been adjusted to the current situation of the diesel price. In the investigation, the non-experimental quantitative research method was applied, initially part of the analysis of the statement of comprehensive income, later the variations produced in gross profit, operating profit and cost of sales are described; such description was made through the use of financial tools in the income statement such as vertical and horizontal analysis. Finally, it will be possible to observe a clear reduction in the profit margin in the airline fuel transport business line, for which an alternative is proposed that allows determining the correct price of the freight that the company must charge through a structure of costs whose effect is reflected in the growth of the profit margin.

Keywords: Subsidy, price, freight, jet fuel

## Lista de tablas

Tabla 1: Precios de fletes de rutas de la línea de negocio transporte de combustible de avión.	17
Tabla 2: Cuadro de Operacionalización de variables.	28
Tabla 3: Decretos relacionados a los precios de combustibles	40
Tabla 4: Precio de venta al público galón de diésel periodo mayo 2020 – diciembre 2022.	42
Tabla 5: Categorización de Costos.	65
Tabla 6: Estructura de Costos Ruta Terminal Beaterio-Aeropuerto de Tababela.	69
Tabla 7: Estructura de Costos Ruta Terminal Pascuales-Aeropuerto José Joaquín Olmedo.	70
Tabla 8: Estado de Resultado de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022.	71
Tabla 9: Estructura porcentual del Estado de Resultados de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022	72
Tabla 10: Evolutivo porcentual del Estado de Resultados de la de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022.	73
Tabla 11: Estructura de costos de operación para el servicio -Ruta Terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre (Quito).	75
Tabla 12 Cálculo del flete correctamente asignado para el servicio Ruta Terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre (Quito)	76

Tabla 13: Estructura de costos de operación para el servicio - Ruta Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo (Guayaquil).	77
Tabla 14: Cálculo del flete correctamente asignado para el servicio - Ruta Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo (Guayaquil).	77
Tabla 15: Evolutivo del costo de ventas de la empresa periodo 2018 al 2022	79
Tabla 16: Comparativo de fletes entre Flete correctamente calculado y Flete vigente regulado.	84
Tabla 17: Propuestas para mejorar la rentabilidad en la ruta Terminal el Beaterio- Aeropuerto Mariscal Sucre Tababela.	86
Tabla 18: Propuestas para mejorar la rentabilidad en la ruta Terminal el Pascuales- Aeropuerto José Joaquin Olmedo.	86

## Lista de Gráficas

Gráfica 1: Aplicación del sistema de banda de precios.	38
Gráfica 2: Representación gráfica de la variación del precio del diésel.	45
Gráfica 3: Estructuración de costos fijos de transporte.	51
Gráfica 4: Estructuración de costos variables de transporte.	54
Gráfica 5: Estructura porcentual del Estado de Resultados de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022.	73
Gráfica 6: Evolutivo porcentual del Estado de Resultados de la empresa de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022.	74
Gráfica 7: Evolutivo del costo de ventas de la empresa periodo 2018 al 2022 Análisis Vertical.	78
Gráfica 8: Evolutivo del margen bruto de la empresa periodo 2018 al 2022 Análisis Vertical.	80
Gráfica 9: Evolutivo del margen operativo de la empresa periodo 2018 al 2022 Análisis Vertical	81
Gráfica 10: Evolutivo de los gastos operativos de la empresa periodo 2018 al 2022 Análisis Vertical	82
Gráfica 11: Costos de combustible vs Precio del combustible periodo 2018 al 2022.	83

## **Lista de Siglas / Acrónimos**

**ARCERNNR:** Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales no Renovables.

**JET A1:** Combustible de turbina de aviación.

**KPG:** Kilómetro por galón.

## Tabla de Contenido

CAPÍTULO I: El problema de la investigación.....	20
1.1 Planteamiento del problema.....	20
1.2 Delimitación del problema.....	21
<b>1.2.1 Delimitación temporal.....</b>	<b>21</b>
<b>1.2.2 Delimitación espacial y geográfica.....</b>	<b>21</b>
1.3 Formulación del problema.....	22
1.4 Preguntas de investigación.....	22
<b>1.4.1 Pregunta general.....</b>	<b>22</b>
<b>1.4.2 Preguntas específicas.....</b>	<b>23</b>
1.5 Determinación del tema.....	23
1.6 Objetivo general.....	24
1.7 Objetivos específicos.....	24
1.8 Hipótesis.....	25
<b>1.8.1 Hipótesis General.....</b>	<b>25</b>
<b>1.8.2 Hipótesis específicas.....</b>	<b>25</b>
1.9 Declaración de las variables (operacionalización).....	27
<b>1.9.1 Variable Independiente.....</b>	<b>27</b>
<b>1.9.2 Variable Dependiente.....</b>	<b>27</b>
1.10 Justificación.....	32

1.11	Alcance y limitaciones.....	33
1.11.1	Alcances .....	33
1.11.2	Limitaciones.....	34
CAPÍTULO II: Marco teórico referencial .....		35
2.1	Antecedentes Históricos de los subsidios.....	35
2.1.1	Los subsidios a los combustibles en el Ecuador .....	35
2.1.2	Política Fiscal de Subsidios a los combustibles.....	37
2.1.3	Cambios a la política de subsidios a los combustibles en el Ecuador .....	37
2.1.4	Sistema de banda de precios .....	37
2.2	Contenido teórico que fundamenta la investigación .....	45
2.2.1	Costos .....	45
2.2.2	Costo de ventas.....	45
2.2.3	Comportamiento de los costos .....	46
2.2.4	Costos y gastos en la cadena de suministro.....	47
2.2.5	Clasificación de los costos.....	48
2.2.6	Costos Fijos.....	50
2.2.7	Costos fijos Incurridos en el servicio de transporte.....	50
2.2.8	Costos Variables.....	54
2.2.9	Costos Variables incurridos en el servicio del transporte .....	54
2.2.10	Gastos .....	57
2.2.11	Gastos incurridos en el servicio de transporte: .....	57
2.3	Estados financieros .....	57

2.3.1 Estado de resultados .....	58
2.3.2 Ingresos .....	59
2.3.3 Ventas.....	59
2.3.4 Utilidad Bruta.....	59
2.3.5 Utilidad Operativa .....	60
2.4 Transporte de carga cambiar de categoría.....	60
2.4.1 Transporte terrestre Comercial de Carga Pesada .....	61
2.4.2 Tarifa.....	61
2.4.3. Precio de Venta .....	62
2.4.4 Margen.....	62
CAPÍTULO III: Diseño metodológico.....	63
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	63
3.2 La población y la muestra .....	63
3.2.1 Características de la población .....	63
3.2.2 Delimitación de la población.....	63
3.2.3 Tipo de muestra.....	64
3.2.4 Tamaño de la muestra .....	64
3.2.5 Proceso de selección de la muestra .....	64
3.3 Los métodos y las técnicas .....	64
3.4 Procesamiento estadístico de la información .....	64
CAPÍTULO IV: Formulación del modelo y estructura de costos para establecer el precio correcto del flete.....	65

CAPÍTULO V: Análisis e interpretación de resultados .....	71
5.1 Análisis de los resultados .....	71
<b>5.1.1 Estados de Resultados línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022 .....</b>	<b>71</b>
<b>5.1.2 Análisis de Estados de Resultados de la línea de negocio transporte de combustibles de avión 2018 al 2022 .....</b>	<b>72</b>
<b>5.1.3 Estructura de costos de operaciones para las rutas del servicio de transporte de combustible de avión.....</b>	<b>75</b>
5.2 Interpretación de los resultados.....	78
5.2.1 Comportamiento del costo de ventas en el periodo 2018 al 2022.....	78
5.2.2 Comportamiento del margen bruto en el periodo 2018 al 2022.....	80
5.2.3 Comportamiento del margen operativo en el periodo 2018 al 2022.....	81
5.2.4 Comportamiento del costo de combustible en el periodo 2018 al 2022.....	83
5.2.5 Establecimiento del flete para los servicios económicamente representativos en el periodo 2018 al 2022 .....	84
5.2.6 Propuestas para mejorar la rentabilidad en las rutas de la línea de negocio transporte de combustible de avión.....	85
CAPÍTULO VI: Conclusiones y Recomendaciones .....	88
6.1 Conclusiones .....	88
6.2 Recomendaciones.....	90

## Introducción

Ecuatoriana de Servicios Loraver es una empresa de transportes de cargas en general con más de treinta y cinco años de trayectoria en el mercado, con especialización en el servicio de transporte de combustible de avión, se encuentra ubicada a 30 minutos del Aeropuerto Internacional mariscal Sucre en Quito Ecuador, zona estratégica que permite llevar a cabo toda la operación logística de manera eficaz, cuenta con infraestructura propia, base operativa, taller de mantenimiento, un amplio patio de maniobra y estacionamiento para su flota vehicular.

La línea de negocio de transporte de combustible de avión comprende específicamente de dos rutas, cuyos precios de fletes están regulados por la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales no Renovables (Arcernnr), al ser la línea de negocio que agrega valor y genera mayores ingresos a la empresa es importante orientar los esfuerzos en este segmento. Prácticamente es importante realizar una descripción de los componentes de este servicio para que se pueda comprender aspectos relevantes que la conforman y porque el énfasis en ellas.

En la tabla 1 nos permite observar el número de resolución mediante el cual fija la autoridad el precio del flete, ruta, tipo de ruta, origen, destino, precio del flete redondo por galón, capacidad en galones que deben tener los autotanques y finalmente el precio del flete.

**Tabla 1**

*Precios de fletes de rutas de la línea de negocio transporte de combustible de avión*

Normativa	Tipo de ruta	Origen	Destino	Flete en usd/galón/viaje redondo	Capacidad / (galones tractocamión)	Flete
Resolución No. Re- 2018-068	Principal	Terminal Pascuales	Aeropuerto Jose Joaquin del Olmedo (Guayaquil)	\$ 0,013109	10000	\$ 131,09
Resolución No 00123	Principal	Terminal el Beaterio	Aeropuerto Mariscal Sucre (Quito)	\$ 0,017714	10000	\$171,14

Fuente: Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos no renovables (Arcernmr).

Elaboración: Diana Cuti

La dirección del presente trabajo apunta a comprobar en qué medida la eliminación del subsidio al diésel impactó el costo de operaciones, provocando una reducción en el margen de utilidades de la empresa y a partir de los resultados obtenidos proponer una alternativa que permita minimizar los efectos de tal medida económica a través de una adecuada estructura de costos, que permita determinar los precios de fletes correctos que la empresa debe cobrar para aumentar sus ganancias o por lo menos le permita mantenerse con las utilidades que obtenía antes de la eliminación del subsidio del diésel.

En lo posterior la empresa pueda presentar una propuesta a la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos no renovables (Arcernnr) entidad encargada de fijar las tarifas de fletes la revisión y ajuste de las tarifas que no han sido ajustadas de acuerdo a la situación actual del precio del diésel.

Para el desarrollo del presente trabajo se lo ha planificado desarrollarlo en diferentes capítulos.

**En el Capítulo 1** Se referirá al problema planteado, sus preguntas, objetivos, justificación, hipótesis, pero de manera especial la operacionalización de variables porque es el instrumento a utilizar que nos da las bases y fuentes de estudio que nos permitirá obtener resultados claros e incontrastables de las variables.

**En el Capítulo 2** Se realizará una descripción completa del Marco Teórico, la teoría en la que se basa este trabajo, se hará una revisión de las variables que intervienen en este problema.

**En el Capítulo 3** Se describirá la Metodología de trabajo que se utilizó para adquirir la información.

**En el Capítulo 4** Se ejecutará la formulación del modelo y estructura de costos para establecer el precio correcto de los fletes como propuesta y alternativa que permitirá aumentar el margen de utilidades de la empresa.

**En el Capítulo 5** Se ejecutará el análisis e interpretación de resultados, nos proporcionará las muestras y dimensionamiento a partir de los resultados conseguidos.

**En el Capítulo 6** Por último en este capítulo se redacta las conclusiones y Recomendaciones que se efectuarán a partir de los resultados obtenidos en el presente trabajo.

## **CAPÍTULO I: El problema de la investigación**

### **1.1 Planteamiento del problema**

En el año 2020 fue levantado el subsidio al Diésel, esta medida no pasó desapercibida en cuanto al impacto económico en las estructuras de costos de las empresas dedicadas al transporte, generándose un natural incremento en los costos operacionales, entre ellos el costo de consumo de combustible, especialmente porque hay tarifas de precios de fletes para el transporte de combustible de avión establecidas por la autoridad competente que no han sido ajustadas de acuerdo a la situación actual del precio del diésel.

Por lo que se puede colegir que la eliminación del subsidio es una de las causantes de la reducción del margen de utilidades en la compañía durante los periodos 2020 y 2021 años en los cuales se realizará el análisis, ya que es donde se producen las variaciones en el precio del diésel.

Es fundamental también analizar dos periodos previos 2018 y 2019, porque son años en los que no existió eliminación del subsidio al diésel y permitirá distinguir las utilidades que la compañía presentaba en esos periodos.

Del mismo modo, es preciso analizar un año posterior a la eliminación del subsidio del diésel 2022, porque permitirá visualizar el margen de utilidad que la empresa tuvo en un año donde existió estabilidad en el precio del diésel.

Sin embargo, un sector tan complejo como el transporte de carga cuenta con muchas otras variables y parámetros que también podrían afectar las utilidades de la empresa, por lo que el presente trabajo buscará demostrar y cuantificar como la eliminación del subsidio al diésel ha afectado de forma significativa a las ganancias de la compañía coligado a un precio de flete regulado por la ARCERNNR y no ajustado al precio actual del diésel.

Con estos antecedentes, el objetivo de la presente investigación, es conocer cuál fue el impacto de la eliminación del subsidio al diésel en el margen de utilidades de la línea de negocios transporte de combustible de avión y presentar una propuesta que garantice el margen de utilidades esperado por los accionistas, así como el alcance del éxito de esta empresa familiar y su permanencia en el tiempo.

## **1.2 Delimitación del problema**

### **1.2.1 Delimitación temporal**

La investigación considera los periodos 2018-2022 considerando los años completos.

### **1.2.2 Delimitación espacial y geográfica**

El ámbito de aplicación donde se desarrollará la investigación es la Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. ubicada en la ciudad de Quito, Ecuador.

### **1.3 Formulación del problema**

De qué manera la eliminación del subsidio al diésel afecta al margen de utilidades de la línea de negocio transporte de combustible de avión en la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022 y cuál es su relación con el precio actual de los fletes establecidos por la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos no renovables para las dos principales rutas.

### **1.4 Preguntas de investigación**

En qué medida incide la eliminación del subsidio al diésel en el margen de utilidades de la línea de negocio de transporte de combustible de avión en la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022; así como cuál es la propuesta para minimizar el impacto de tal medida, para ello resulta indispensable conocer en qué medida incide la eliminación del subsidio al diésel en el costo de ventas, en el margen de utilidad bruta, y en el margen de utilidad operativa, para ello se formulan las siguientes interrogantes.

#### **1.4.1 Pregunta general**

¿En qué medida incide la eliminación del subsidio al diésel en el margen de utilidades de la línea de negocio de transporte de combustible de avión en la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022?

### 1.4.2 Preguntas específicas

¿En cuánto se establece el precio de los fletes que permite maximizar la rentabilidad en la línea de negocio de transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda.?

¿En qué medida incide la eliminación del subsidio al diésel en el costo de ventas en la línea de negocio de transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022?

¿Cómo incide la eliminación del subsidio al diésel en el margen de utilidad bruta en la línea de negocio de transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022?

¿De qué manera incide la eliminación del subsidio al diésel en el margen de utilidad operativa en la línea de negocio de transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022?

### 1.5 Determinación del tema

El tema del presente trabajo de investigación es “Eliminación del subsidio al diésel y su incidencia en el margen de utilidades en la línea de negocio de

transporte de combustible de avión de la empresa de transporte Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022”

## **1.6 Objetivo general**

Estimar la incidencia de la eliminación del subsidio al diésel en el margen de utilidades en la línea de negocio transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022 y elaborar una propuesta que permita maximizar el margen de utilidades.

## **1.7 Objetivos específicos**

- Establecer los precios de los fletes que permita maximizar la rentabilidad en la línea de negocio de transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda.
- Cuantificar en qué medida incide la eliminación del subsidio al diésel en el costo de ventas de la línea de negocio de transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022.
- Calcular como incide la eliminación del subsidio al diésel en el margen de utilidad bruta de la línea de negocio de transporte de combustible de avión, de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022.

- Estimar de qué manera incide la eliminación del subsidio al diésel en el margen de utilidad operativa de la línea de negocio de transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022.

## 1.8 Hipótesis

### 1.8.1 Hipótesis General

**Hi:** La eliminación del subsidio al diésel incide en el margen de utilidades de la línea de negocio transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022.

**Ho:** La eliminación del subsidio al diésel no incide en el margen de utilidades de la línea de negocio transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022.

### 1.8.2 Hipótesis específicas

#### **Hipótesis específica 1:**

**HI:** Establecer los precios de los fletes maximiza la rentabilidad de la línea de negocio transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022.

***H<sub>0</sub>***: Establecer los precios de los fletes no maximiza la rentabilidad de la línea de negocio transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en los periodos 2018-2022.

**Hipótesis específica 2:**

***H<sub>2</sub>***: La eliminación del subsidio al Diésel incide en el costo de ventas de la empresa de transporte de carga pesada Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en la ciudad de Quito en los periodos 2018-2022.

***H<sub>0</sub>***: La eliminación del subsidio al Diésel no incide en el costo de ventas de la empresa de transporte de carga pesada Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en la ciudad de Quito en los periodos 2018-2022.

**Hipótesis específica 3:**

***H<sub>3</sub>***: La eliminación del subsidio al Diésel incide en la utilidad bruta de la empresa de transporte de carga pesada Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en la ciudad de Quito en los periodos 2018-2022

***H<sub>0</sub>***: La eliminación del subsidio al Diésel no incide en la utilidad bruta de la empresa de transporte de carga pesada Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en la ciudad de Quito en los periodos 2018-2022.

#### **Hipótesis específica 4:**

***H4:*** La eliminación del subsidio al Diésel incide en la utilidad operativa de la empresa de transporte de carga pesada Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en la ciudad de Quito en los periodos 2018-2022.

***Ho:*** La eliminación del subsidio al Diésel no incide en la utilidad operativa de la empresa de transporte de carga pesada Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. en la ciudad de Quito en los periodos 2018-2022.

#### 1.9 Declaración de las variables (operacionalización)

##### **1.9.1 Variable Independiente**

Subsidio al diésel

##### **1.9.2 Variable Dependiente**

Margen de utilidades

**Tabla 2: Cuadro de Operacionalización de variables**

<b>Variable</b>	<b>Definición</b>	<b>Dimensión/elementos</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Ítems o preguntas</b>	<b>Unidad de análisis</b>	<b>Instrumento</b>
<b>SUBSIDIO AL DIÉSEL</b> <b>Variable independiente</b> <b>TEORIA:</b> <b>Constitución de 2008 (Art. 285)</b> <b>Decreto Ejecutivo No 1183-2020 y 1222 -2021 Reforma al Reglamento de Regulación de</b>	Los subsidios son una forma de asistencia a una empresa o sector económico, utilizados para fomentar actividades que de otro modo no se realizarían; también pueden ser vistos como una forma de	Política Fiscal de Subsidios a los combustibles	Cambios en las políticas de subsidios de combustibles.	¿Cuántas veces se ha cambiado la política de subsidios a los combustibles?	<b>Plataforma Presidencia</b>	<b>Reformas y Decretos</b>
		Sistema de banda de precios	Variación mensual del precio del diésel desde la implementación del sistema de bandas	¿Cuál es el porcentaje de variación mensual del diésel desde la implementación del sistema de bandas?		

precios de Derivados de Petróleo	proteccionismo o barrera comercial.					
<b>MARGEN DE UTILIDADES Variable Dependiente</b>  <b>Teoría:</b>  <b>Costos y Presupuestos</b>	Según Horngreen (2012 p.81), es un ratio que sirve para establecer la eficacia operativa de la empresa y a su vez puede utilizarse para fijar el precio de los productos, los cálculos de margen de utilidad son operaciones que muestran la	<ul style="list-style-type: none"> <li>Costo de Ventas</li> </ul>	Costo de ventas	¿Cuál es el costo de venta de la línea de negocio transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver durante el periodo 2018-2022?	Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía., Ltda.	Estado de Resultados Integrales
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilidad Bruta</li> </ul>	Utilidad Bruta	¿Cuál es el margen de utilidad Bruta de la línea de negocio transporte de combustible de avión	Empresa Ecuatoriana de Servicios	Estado de Resultados Integrales

<p>Jaime Flores Soria.</p> <p><b>Contabilidad de costos. Un enfoque gerencial</b></p>	<p>proporción de varios números de ganancias sobre ventas.</p>			<p>de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver durante el periodo 2018-2022?</p>	<p>Loraver Cía., Ltda.</p>	
<p>Horngreen, C.; Datar, S.; Rajan, M.</p> <p><b>Costos logísticos</b></p> <p>Gómez, J.; Uribe, R.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilidad Operativa</li> </ul>	<p>Utilidad Operativa</p>	<p>¿Cuál es el margen de utilidad Operativa de la línea de negocio transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver durante el periodo 2018-2022?</p>	<p>Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía., Ltda.</p>	<p>Estado de Resultados Integrales</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Precio de venta</li> <li>• Margen de ganancia</li> </ul>	<p>Flete</p> <p>% de ganancia</p>	<p>¿Cuáles son los precios de los fletes que permitirá maximizar la rentabilidad de la línea de negocio transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver?</p>	<p>Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía., Ltda.</p>	<p>Sistema de costos</p>
--	--	---	-----------------------------------	--	---	--------------------------

Fuente: Ecuatoriana de Servicios Loraver

Elaboración: Diana Cuti

## 1.10 Justificación

**La presente investigación se justifica en los siguientes términos:**

**¿Por qué es importante?:** La eliminación del subsidio al diésel ocasiona que el costo de operación para la prestación del servicio de transporte de carga pesada se incremente, por tal motivo es importante evaluar los impactos ocasionados por la liberación del precio del diésel en la línea de negocio transporte de combustible de avión de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda. principalmente porque la mayoría de sus ingresos provienen de esta línea de negocio sujeta a precios de fletes regulados por la autoridad que no han sido ajustados acorde al precio actual del diésel.

Trabajos de investigación como el presente pretende resolver o proponer una alternativa que permita minimizar el impacto ocasionado por el aumento al precio del diésel, a través de la optimización de recursos y del establecimiento de tarifas correctas.

La eliminación del subsidio al diésel ha originado un aumento en los costos del servicio de transporte en la empresa, por lo cual esta tesis se enfoca en comprobar que el principal motivo de la reducción del margen de utilidades ha sido precisamente variación del precio del diésel.

**¿Para qué es importante?:** Este trabajo contribuye a justificar de forma documentada que a partir de la eliminación del subsidio al diésel, la empresa

presenta una reducción en el margen de utilidades en su línea de negocio de transporte de combustibles de avión y que como alternativa se pueda proponer a la empresa la adopción de una adecuada estructura de costos que permita determinar el valor correcto de los precios de los fletes para que puedan conocer si están generando la ganancia esperada, recuperando lo invertido o en el peor de los escenarios, ofreciendo precios por debajo del costo del servicio. Posteriormente pueda solicitar el ajuste y revisión a las tarifas establecidas por la autoridad.

**Identificación de actores:** Los principales actores vienen a ser:

- La empresa objeto de este estudio Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda.
- La Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos no renovables
- El Gobierno Nacional

## **1.11 Alcance y limitaciones**

### **1.11.1 Alcances**

La presente investigación y sus resultados, conclusiones y recomendaciones tiene como alcance a los datos económicos desprendidos de los Estados de Resultados Integrales obtenidos durante los periodos 2018 al 2022 de la empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver. Cía. Ltda.

### **1.11.2 Limitaciones**

Una de las limitaciones para el desarrollo del presente trabajo es que no existe información desagregada por líneas de negocio de los ingresos en los periodos 2018 y 2019, así como una estructura de costos que permita determinar el costo del servicio y por ende establecer el margen de utilidad esperado por los accionistas.

## **CAPÍTULO II: Marco teórico referencial**

### **2.1 Antecedentes Históricos de los subsidios**

Los subsidios tienen un propósito de carácter social, como un medio de ayuda económica o socorro monetario, destinado a la población con menos recursos económicos, cuya diferencia en comparación con el precio de venta en el mercado la asume el estado; en su rol de garantizador de la redistribución de la riqueza.

Aunque existe varias versiones y los narradores no han podido ponerse de acuerdo sobre la fecha de instauración de los subsidios, se conoce que anteriormente ya existieron, aunque no denominados específicamente como subsidios, pero si como contribuciones. Según (Borreguero, 2007) destaca lo referido por Modesto de Ulloa (1977:598); quien manifiesta que su origen estaría en 1533 y que con el transcurso del tiempo ha adquirido un apelativo fijo. De hecho, en el archivo de la Catedral de Sevilla (ACS) se conserva un libro “del subsidio papal de 1486”.

#### **2.1.1 Los subsidios a los combustibles en el Ecuador**

A partir de 1985, se empezó en América latina una fase de creaciones que involucraron y permitieron la participación del sector privado eléctrico e Hidrocarburos, bajo la teoría de que es el mejor asignador de los recursos restringiendo el sector Estatal. A medida que se daba la participación del sector privado y los precios se acercaban a los del mercado, los subsidios se hicieron

evidentes; lo que originó la imperiosa necesidad de crear fondos para cubrir los subsidios que fueron creciendo conforme los precios también aumentaban. Frente a esto surgió el rechazo de varios sectores y los gobiernos empezaron a presupuestar los subsidios e introducen varios tipos de subsidios cruzados, fondos de respaldo o apoyo. Para (Álvaro & Mauricio, 2007), los subsidios son muchas veces necesarios por aspectos tales como: fomento de ciertas tecnologías, promoción de determinados productos para promover el desarrollo productivo y social y para facilitar el acceso a la población de menores recursos a los servicios básico.

En el Ecuador los subsidios se producen a raíz de un excedente de ingresos derivados del incremento del precio del barril del petróleo y la exportación del crudo ecuatoriano durante el mandato del militar General Guillermo Rodríguez Lara en 1972.

Según (Espinoza & Viteri, 2019) en su investigación titulada, “Análisis económico de la eliminación del subsidio de la gasolina súper en el Ecuador” señala, que los subsidios tienen su origen en las primeras asignaciones familiares registradas en el siglo XIX y cuyos elementos básicos se describieron en documentos como la encíclica social de la iglesia católica Rerum Novarum que fue publicada por Papa Keon XIII, donde se exhortaba a que los estados protejan a sus trabajadores a partir de una repartición equitativa del capital (De la Guerra, 2019).

Desde años atrás los subsidios han sido utilizados como un mecanismo de redistribución de la riqueza, Así (De la Guerra, 2019), destaca en su artículo, “Los subsidios y otros demonios fiscales” como instrumentos de política fiscal que en la doctrina haciendo analogía a la concepción griega, son neutrales y, dependiendo de su configuración pueden verse como deidades salvadoras del pueblo necesitado, o

como meras instancias terrenales con funciones, importantes pero ordinarias y ortodoxas; que dependiendo de la forma en que se administren pueden terminar siendo buenos o malos.

### **2.1.2 Política Fiscal de Subsidios a los combustibles**

Son estrategias del gobierno implementadas con la finalidad de generar cambios, buscar solución a problemas y necesidades no satisfechas de la población que son catalogadas como prioritarias. (Salazar, 2012) Señala que Las políticas públicas son “las sucesivas respuestas del Estado (del “régimen político” o del “gobierno de turno”) frente a situaciones socialmente problemáticas (Salazar, 1994).

### **2.1.3 Cambios a la política de subsidios a los combustibles en el Ecuador**

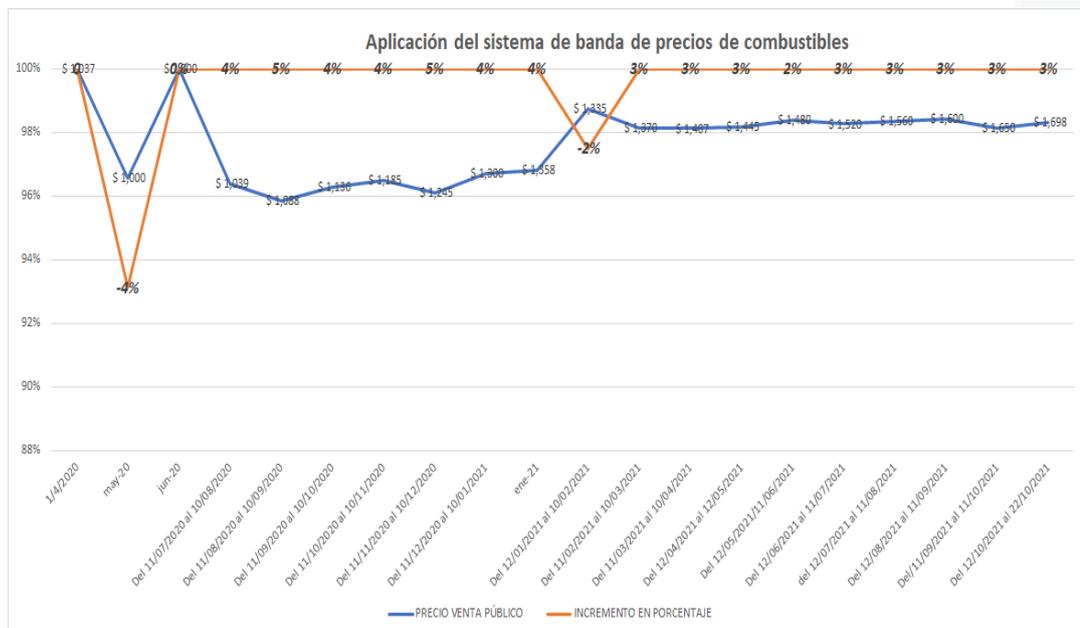
A raíz de la publicación del decreto 883 del 02 de octubre del 2019 durante el período presidencial del Licenciado Lenin Moreno (2017 – 2021), mediante el cual se eliminó los subsidios y liberó oficialmente los precios del combustible, se desató el descontento y rechazo social especialmente del sector indígena, provocando manifestaciones a nivel nacional que terminaron presionando al gobierno a tal punto de dejar sin efecto tal decreto. A partir de entonces, el estado ha realizado varias derogaciones y reformas al reglamento de Regulación de precios de Derivados de petróleo.

### **2.1.4 Sistema de banda de precios**

El 19 de mayo del 2020, el país adoptó una fórmula para fijar los precios de los combustibles llamada banda o control de precios, el objetivo fue reducir

gradualmente el subsidio hasta igualarlos al precio del mercado internacional, para la aplicación de este mecanismo Ecuador estableció pisos para los precios referenciales de los combustibles, así; \$ 1 por cada galón de diésel y \$ 1.75 por cada galón de gasolina extra y eco país, el cálculo de la variación de precios consistía en que Ep Petroecuador debía fijar un nuevo precio cada mes para el diésel, el cual podía incrementarse o bajar máximo 5% teniendo como base el promedio del precio del petróleo en el mercado internacional. A partir de este contexto el importe ha variado cada mes sin sobrepasar el techo fijado de +/- el 5% tal como se puede observar en la gráfica No 1, medida que permaneció vigente hasta el 22 de octubre del 2021.

**Gráfica 1 Aplicación del sistema de banda de precios**



**Fuente: Ep Petroecuador**

**Autor: Diana Cuti**

Tales medidas fueron los detonantes de los principales reclamos realizados por los capitalinos y poblaciones rurales de la sierra y amazonia, que mantuvo en

buena medida paralizada a la capital por las manifestaciones ocasionadas por el aumento de los precios de los combustibles, los alimentos y otros artículos de primera necesidad, el bloqueo de las principales carreteras los enfrentamientos con la fuerza pública, las muertes ocasionadas y la presión social obligaron al gobierno a realizar negociaciones con el sector indígena a través de cambios en sus políticas públicas.

A través del decreto 231 del 23 de octubre del 2021 **DECRETO DE EXCEPCIONALIDAD DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES** se suspende la aplicación del Sistema de Bandas de Precios de los Combustibles establecido en el “Reglamento de Regulación de Precios de Derivados de Petróleo”, y se establece los precios máximos de venta al público de combustibles, gasolina extra y extra con etanol en \$2.55, diésel 2 y diésel premium hasta \$1.90 el galón, medida que se mantuvo vigente hasta el 27 de junio del 2022. Inmediatamente el 26 de junio de 2022 se emite el decreto 462 estableciendo de nuevo los límites para los precios de gasolina extra y extra con etanol en \$2.55, diésel 2 y diésel premium hasta \$1.80 el galón medida que duró tan solo tres días es decir hasta el 30 de junio del mismo año. Finalmente, el 30 de junio del mismo año se pronuncia el decreto ejecutivo 462 mediante el cual se deroga y sustituye el decreto 462, donde se fija los precios máximos de comercialización de los combustibles en el segmento automotriz, gasolina extra y extra con etanol en \$2.40, diésel 2 y diésel premium hasta \$1.75 el galón, medida que se mantiene vigente hasta la actualidad.

En la tabla 3 se expone una síntesis de todos los decretos emitidos respecto a lo expresado anteriormente.

**Tabla 3: Decretos relacionados a los precios de combustibles**

<b>Decreto No</b>	<b>Fecha de emisión</b>	<b>Descripción</b>	<b>Estatus</b>
338	25/07/2005	Publicado mediante Registro Oficial No 73 de 02 de agosto de 2005, se expidió el reglamento de regulación de Precios de Derivados de Petróleo.	Vigente
883	02/10/2019	Eliminación de subsidios de combustibles	Derogado
1054	19/05/2020	Reformar el reglamento de Regulación de precios de Derivados de petróleo, Considerando <b>un nuevo sistema de precios de mercado para los combustibles</b>	Reforma
1183	04/11/2020	Refórmese el Reglamento de Regulación de Precios de Derivados de Petróleo, expedido mediante Decreto Ejecutivo N.º 338, publicado en el Registro Oficial 73 de 2 de agosto de 2005, <b>mediante el ajuste del sistema de banda de precios para recoger las fluctuaciones de los mercados internacionales para los combustibles hasta el +/- 5%</b>	Reforma

1222	11/01/2021	<p>Publicado mediante suplemento al Registro Oficial No 367. Refórmese el Reglamento de Regulación de Precios de Derivados de Petróleo, expedido mediante Decreto Ejecutivo N.º 338, publicado en el Registro Oficial 73 de 2 de agosto de 2005 actualiza <b>el sistema de bandas para el cálculo del precio mensual de Diésel Premium 2 y Diésel Premium hasta el +/- 3%</b></p>	Actualización al sistema de bandas
170	20/08/2021	<p>Para efectos de la aplicación de la Disposición General Séptima del reglamento de Fijación de Precios de combustibles Derivados de Petróleo se aplicará según lo dispuesto en el artículo 1</p> <p style="text-align: center;">“Artículo 1.- Agréguese como disposición general séptima el siguiente texto:</p> <p style="text-align: center;">Disposición General Séptima. - El Presidente de la República, en aquellos casos en los que las situaciones excepcionales establecidas en el artículo 286 de la Constitución se apliquen, mediante decreto ejecutivo, previo informe técnico del Ministerio de Energía y Recursos Naturales no Renovables y dictamen favorable del ente rector de las finanzas públicas de conformidad al artículo 74 numeral 15 del Código Orgánico</p>	Actualización

		de Planificación y Finanzas Públicas, podrá establecer, de manera excepcional, precios fijos para los combustibles derivados de Petróleo.	
230	22/10/2021	Reforma el decreto ejecutivo No 338 de 25 de julio de 2005 que contiene el Reglamento de regulación de Precios de Derivados de petróleo.	Reforma
231	23/10/2021	<p><b>DECRETO DE EXCEPCIONALIDAD DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES</b></p> <p>Artículo 1.- Suspender la aplicación del Sistema de Bandas de Precios de los Combustibles establecido en el “Reglamento de Regulación de Precios de Derivados de Petróleo”, para los literales 1a, 1b, 1c y 1d.</p> <p>Artículo 2.- Fijar los precios máximos de venta al público de combustibles, en el Segmento Automotriz, conforme se enlistan a continuación:</p> <p><b>Producto Precio de venta al público</b></p> <p><b>Gasolina Extra hasta \$2.55 el galón</b></p> <p><b>Gasolina Extra con Etanol hasta \$ 2.55 el galón. Diésel 2 y Diésel Premium hasta \$1.90 el galón.</b></p>	Derogado
462	26/06/2022	Fijar los precios máximos de venta al público de los combustibles, en el Segmento	

		<p>Automotriz, conforme se enlistan a continuación:</p> <p><b>Producto Precio de venta al público</b></p> <p><b>Gasolina Extra hasta \$2.45 el galón</b></p> <p><b>Gasolina Extra con Etanol hasta \$ 2.45 el galón y Diésel 2 y Diésel Premium hasta \$1.80 el galón.</b></p>	Derogado
467	30/06/2022	<p>Artículo 1.- Deróguese y sustitúyase el artículo 1 del Decreto Ejecutivo 462 de 26 de junio de 2022 por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA</b></p> <p><b>Artículo 1.-</b> Fijar los precios máximos de venta al público de los combustibles, en el Segmento Automotriz, conforme se enlistan a continuación:</p> <p><b>Producto Precio de venta al público</b></p> <p><b>Gasolina Extra hasta \$2.40 el galón</b></p> <p><b>Gasolina Extra con Etanol hasta \$ 2.40 el galón y Diésel 2 y Diésel Premium hasta \$1.75 el galón.</b></p>	Vigente

**Fuente: Plataforma Presidencial- Consulta de Decretos.**

**Autor: Diana Cuti**

En la tabla 4 y gráfica 2 podemos observar un resumen de la variación en los precios del diésel expresados en valores y cambios porcentuales desde el inicio hasta el establecimiento y fijación del precio actual.

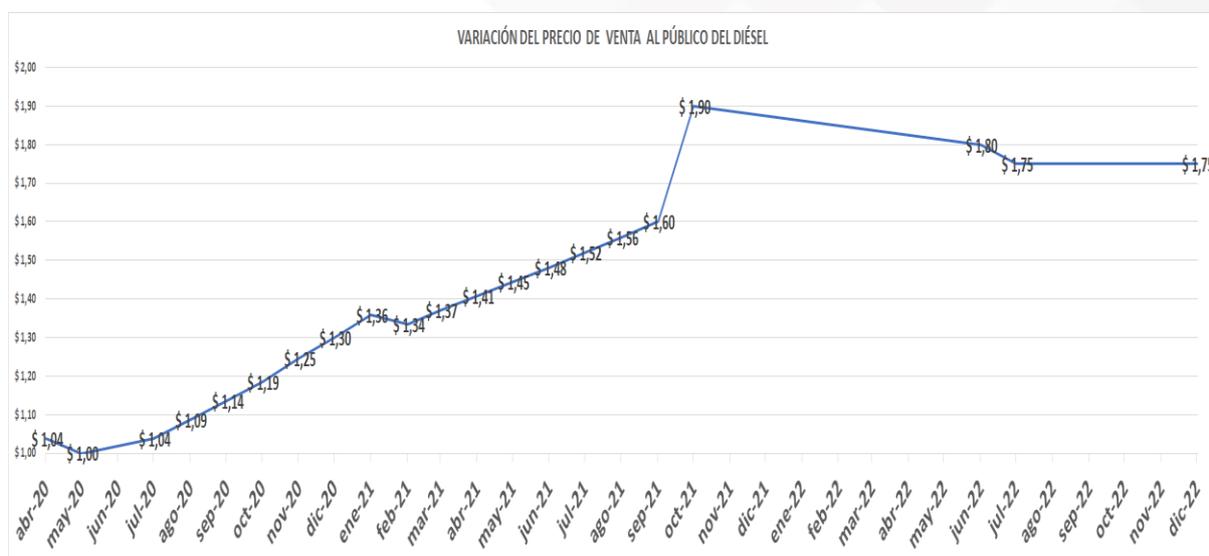
**Tabla 4: Precio de venta al público galón de diésel periodo mayo 2020 – diciembre 2022.**

PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO GALÓN DE DIÉSEL PERÍODO MAYO 2020 - DICIEMBRE 2022				
MES	PERIODO	PRECIO VENTA PÚBLICO	INCREMENTO USD	VARIACIÓN PORCENTUAL
abr-20	abr-20	\$ 1,037		
may-20	may-20	\$ 1,000	\$ (0,037)	-4%
jun-20	jun-20	\$ 1,000	\$ -	0%
jul-20	Del 11/07/2020 al 10/08/2020	\$ 1,039	\$ 0,039	4%
ago-20	Del 11/08/2020 al 10/09/2020	\$ 1,088	\$ 0,049	5%
sep-20	Del 11/09/2020 al 10/10/2020	\$ 1,136	\$ 0,048	4%
oct-20	Del 11/10/2020 al 10/11/2020	\$ 1,185	\$ 0,049	4%
nov-20	Del 11/11/2020 al 10/12/2020	\$ 1,245	\$ 0,060	5%
dic-20	Del 11/12/2020 al 10/01/2021	\$ 1,300	\$ 0,055	4%
ene-21	11/01/2021	\$ 1,358	\$ 0,058	4%
feb-21	Del 12/01/2021 al 10/02/2021	\$ 1,335	\$ (0,023)	-2%
mar-21	Del 11/02/2021 al 10/03/2021	\$ 1,370	\$ 0,035	3%
abr-21	Del 11/03/2021 al 10/04/2021	\$ 1,407	\$ 0,037	3%
may-21	Del 12/04/2021 al 12/05/2021	\$ 1,445	\$ 0,038	3%
jun-21	Del 12/05/2021/11/06/2021	\$ 1,480	\$ 0,035	2%
jul-21	Del 12/06/2021 al 11/07/2021	\$ 1,520	\$ 0,040	3%
ago-21	del 12/07/2021 al 11/08/2021	\$ 1,560	\$ 0,040	3%
sep-21	Del 12/08/2021 al 11/09/2021	\$ 1,600	\$ 0,040	3%
oct-21	Del/11/09/2021 al 11/10/2021	\$ 1,650	\$ 0,050	3%
oct-21	Del 12/10/2021 al 22/10/2021	\$ 1,698	\$ 0,048	3%
oct-21	Del 23/10/2021 al 31/10/2021	\$ 1,900	\$ 0,202	12%
nov-21	nov-21	\$ 1,900	\$ -	0%
dic-21	dic-21	\$ 1,900	\$ -	0%
ene-22	ene-22	\$ 1,900	\$ -	0%
feb-22	feb-22	\$ 1,900	\$ -	0%
mar-22	mar-22	\$ 1,900	\$ -	0%
abr-22	abr-22	\$ 1,900	\$ -	0%
may-22	may-22	\$ 1,900	\$ -	0%
jun-22	Del 01/06/2022 al 27/06/2022	\$ 1,900	\$ -	0%
jun-22	Del 28 al 30/06/2022	\$ 1,800	\$ (0,100)	-5%
jul-22	jul-22	\$ 1,750	\$ (0,050)	-3%
ago-22	ago-22	\$ 1,750	\$ -	0%
sep-22	sep-22	\$ 1,750	\$ -	0%
oct-22	oct-22	\$ 1,750	\$ -	0%
nov-22	nov-22	\$ 1,750	\$ -	0%
dic-22	dic-22	\$ 1,750	\$ -	0%

Fuente: Ep Petroecuador.

Autor: Diana Cuti

**Gráfica 2 Representación gráfica de la variación del precio del diésel**



Fuente: Ep Petroecuador.

Autor: Diana Cuti

## 2.2 Contenido teórico que fundamenta la investigación

### 2.2.1 Costos

Para Horngren, Datar & Rajan (2013) los costos se definen “como un sacrificio de recursos que se asigna para lograr un objetivo específico. Un costo (como los materiales directos o la publicidad) por lo general se miden como la cantidad monetaria que debe pagarse para adquirir bienes o servicios” (Horngren, C.; Datar, S.; Rajan, M., 2013, pág. 27).

### 2.2.2 Costo de ventas

Se debe principiar por definir el concepto clave para la presente investigación: el concepto de “Costo”. Se puede decir que el “Costo en un

amplio sentido financiero, toda erogación o desembolso de dinero (o su equivalente)” (Flores, 2014, pág. 55). Entonces, al referirse a costos es inevitable pensar en dinero pues “Costos es el valor monetario de los bienes y servicios que intervienen en la elaboración de un producto o en la prestación de un servicio”. (Flores, 2014, pág. 55)

Para fines del presente trabajo, considerando que se trata sobre una empresa de transporte, es decir, servicios, el costo de ventas es equivalente al costo operacional, siendo este la suma de los Costos Fijos y Costos Variables del servicio.

### **2.2.3 Comportamiento de los costos**

La clasificación de costos es muy amplia, pero para los objetivos de la presente tesis, se considera únicamente la clasificación de costos en cuanto a su comportamiento:

“El comportamiento de los costos es el termino general que se utiliza para describir si un costo varía cuando el volumen de operación cambia. Con la finalidad de determinar el comportamiento de un costo, es necesario tener una buena comprensión del costo bajo consideración y una medida del nivel de operación asociada con el objeto del costo” (Hansen & Mowen, 2007, pág. 68).

Para Horngren, Datar & Rajan (2013) es más exacto hacer referencia a un patrón de comportamiento de costos, al cual se refieren:

Dos tipos básicos de patrones de comportamiento de costos que se encuentran en muchos sistemas contables. Un costo variable cambia totalmente en proporción con los cambios relacionados con el nivel de actividad o volumen total.

Un costo fijo se mantiene estable en su totalidad durante cierto periodo de tiempo, a pesar de los amplios cambios en el nivel de actividad o volumen total. (Horngren, C.; Datar, S.; Rajan, M., 2013, pág. 30).

#### **2.2.4 Costos y gastos en la cadena de suministro**

Actualmente es muy útil pensar que toda empresa, sin importar el rubro o el tamaño, se encuentra inmersa en una serie de cadenas de suministro que las relaciona con sus proveedores y clientes. Desde un punto de vista económico y empresarial, la gestión de costos y gastos relacionados a la operación de estas cadenas de suministro tienen un especial interés, por lo que podemos afirmar acerca de los costos en la cadena de suministro:

Los costos de la cadena de suministro están compuestos por los recursos que son consumidos en los procesos de aprovisionamiento y producción, los cuales conforman los costos de producción de los inventarios de productos en proceso y productos terminados. Estas mercancías, al ser vendidas, constituyen el costo de la mercancía vendida de la empresa, rubro muy significativo dentro de la estructura que conforma el estado de resultados, a partir del cual se calculan las utilidades de la compañía (Gómez & Uribe, 2014, pág. 25)

Los gastos en la cadena de suministro merecen un tratamiento aparte, pues según el tipo de empresa se tendría que reconsiderar si un gasto permanece como tal o se clasifica en costo. Primero se define que es un gasto dentro de la cadena de suministro:

Los gastos en la cadena de suministro son los recursos consumidos durante la administración de los inventarios de productos terminados en los centros de distribución y almacenes nacionales, regionales y locales, el procesamiento de los pedidos de los clientes finales, la administración de información con producción y con los clientes, el almacenamiento de productos terminados en los centros de distribución y los almacenes y el transporte de productos terminados entre los centros de distribución y los almacenes y de estos al cliente final. Estos gastos en la cadena de suministro conforman los gastos de operación de la empresa, los cuales a su vez contienen los recursos consumidos por los procesos de administración y ventas, otros de los rubros importantes dentro de los estados de resultados (Gómez & Uribe, 2014, pág. 28).

Entonces, contablemente hablando, la actividad logística de transporte se considera un gasto de operación, pero si la empresa en cuestión es una empresa de transporte, las erogaciones relacionadas al transporte ya no serían gastos sino costos de la cadena de suministro.

### **2.2.5 Clasificación de los costos**

Chambergo (2012) en su obra “Sistemas de costos, diseño e implementación en las empresas de servicios, comerciales e industriales”

indica que existen diferentes enfoques sobre la clasificación de los costos, proponiendo la siguiente:

De acuerdo con el comportamiento del costo, pueden ser: costos fijos, son todos aquellos que permanecen constantes durante el proceso productivo u operativo y tienen una tendencia a bajar en la medida que aumenta el volumen de producción, esta disminución está referida al costo unitario. Los costos variables son gastos operativos o gastos de operación como clase, que varían directamente, algunas veces en forma proporcional con las ventas o con el volumen de producción, los medios empleados, la utilización u otra medida de actividad. (Ortega et al., 2006, pág. 69)

La clasificación de costos para Rivero (2014) considera que:

Los costos son susceptibles a los cambios en el volumen de producción. Los costos en relación con el volumen de producción son clasificados como variables, fijos y mixtos. Sin embargo, el comportamiento de los costos solo podrá ser analizado desde el rango relevante de una empresa. El rango relevante es conocido también como la capacidad instalada o productiva de una planta (Rivero, 2013, pág. 44), otra definición la hacen (Ortega J, 2006, pág. 15), los definen como los costos que cambian en relación directa al volumen de producción.

Respecto a los Costos Fijos son aquellos que permanecen constantes dentro de un periodo determinado en el rango relevante, sin importar si cambia o no el volumen o nivel de producción (Ortega J, 2006, pág. 10).

### **2.2.6 Costos Fijos**

Dentro de la clasificación de costos por su comportamiento, tenemos los costos fijos y costos variables. Sobre los costos fijos tenemos que “Un costo fijo se mantiene estable en su totalidad durante cierto periodo de tiempo, a pesar de los amplios cambios en el nivel de actividad o volumen total” (Horngren, C.; Datar, S.; Rajan, M., 2013, pág. 32)

Para Rivero (2013) el costo fijo “permanece constante en relación con la variación del nivel de producción dentro del rango relevante de producción, mientras que el costo fijo unitario cambia en forma inversamente proporcional al volumen de producción”. (Rivero, 2013, pág. 46)

### **2.2.7 Costos fijos Incurridos en el servicio de transporte**

En la gráfica 3 se puede ilustrar la estructura de los costos fijos incurridos en una empresa de transporte:

**Gráfica 3: Estructuración de costos fijos de transporte**



**Fuente: Propia**

**Autor: Diana Cuti**

**Mano de obra directa:** Según (Ortega et al., 2006, pág. 82) en su obra contabilidad de costos indican: “La mano de obra obedece a la política salarial de la empresa en lo referente a gastos de personal, los mismos que tienen los siguientes componentes, remuneraciones, beneficios sociales y beneficios de empresa”. comprenden las remuneraciones y beneficios sociales, carga laboral considerada cómo costo fijo directo, ya que son los pagos realizados al conductor involucrado directamente en la prestación del servicio de transporte.

**Mano de obra indirecta:** Según (Ortega et al., 2006, pág. 24) en su libro contabilidad de costos enseñan: “Es un costo que no se relaciona de forma directa (prorratio)”, con la actividad del servicio de transporte y corresponden a los pagos realizados al coordinador nacional y asistente de Logística.

**Seguros:** Los seguros necesarios para la ejecución del servicio de la línea de negocio transporte de combustible de avión son: pólizas de responsabilidad civil extracontractual, que cubre los daños a terceros a sus bienes y daños al medio ambiente derivado del transporte de derivados de los hidrocarburos en autotanques ; póliza de accidentes personales, que cubre el riesgo de muerte a consecuencia directa por un accidente de los asegurados, finalmente la póliza de fiel cumplimiento de contrato la cual cubre el riesgo por incumplimiento de contrato y las obligaciones que contrajere el afianzado a favor de terceros, estos son requisitos indispensables previos a la suscripción del contrato de prestación de servicios. En esta línea seguros equinoccial lo define como: “El contrato del seguro que legaliza el compromiso que existe entre el asegurado y la aseguradora delimitando claramente las obligaciones de ambas partes, es decir la póliza”.

**Depreciación del cabezal:** Originado por el mismo uso y desgaste del activo fijo.

Según indica la NIC 16 la vida útil es: “El periodo durante el cual se espera utiliza el activo por parte de la entidad”, en este caso la administración de la empresa considera que la vida útil efectiva del cabezal es de 7 años equivalente al 14.29% de depreciación anual, porcentaje que no sobrepasa el límite establecido por el servicio de rentas internas para ser considerado como gasto deducible del impuesto a la renta.

**Depreciación del tanquero:** Causado por el uso y desgaste del activo fijo durante la ejecución del servicio de transporte, en este caso a este bien

tangible se lo considera como maquinaria y equipo y se deprecia en 10 años equivalente al 10% anual.

**Rastreo satelital:** Recurso utilizado para ejecutar planificaciones de rutas y seguimiento de los vehículos en tiempo real, que garantice la activación del botón de pánico, evitar el desvío de rutas, establecer paradas programadas y controlar excesos de velocidad. En esta misma línea Tracklink indica que: “El objetivo de esta plataforma es el servicio de monitoreo y gestión de la información que brinda una solución integral a los clientes”.

**Telefonía Móvil:** Recurso necesario para concretar las operaciones logísticas con el fin de aligerar la comunicación entre el conductor y el coordinador logístico, gracias a la automatización la administración de la empresa consideró que este recurso puede reemplazar al sistema de radiofrecuencia y comunicación.

**Matriculas y certificaciones:** Dentro de las actividades propias del servicio de transporte de la empresa, se debe cumplir con cierta normativa legal vigente solicitada por las diferentes entidades de control gubernamentales como son: matriculas, certificación de pesos y medidas, revisión técnica vehicular, tablas de calibración y permisos de operación para transportar hidrocarburos. (Agencia nacional de Tránsito, Agencia Metropolitana de Tránsito, Ministerio de Transporte y Obras Públicas y Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales no renovables).

## 2.2.8 Costos Variables

Sobre los costos variables, se afirma que “Un costo variable cambia totalmente en proporción con los cambios relacionados con el nivel de actividad o volumen total” (Horngren, C.; Datar, S.; Rajan, M., 2013, pág. 30).

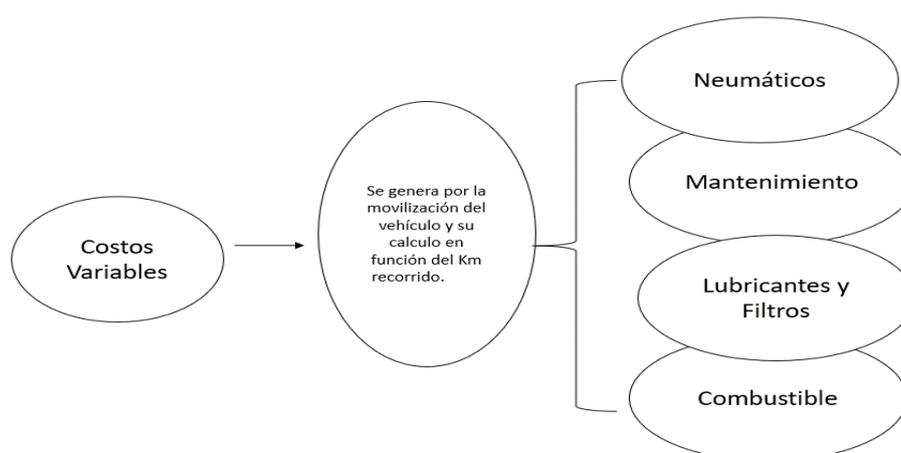
Para Rivero (2013) el costo variable:

Cambia en proporción directa al nivel de producción dentro del rango relevante. A medida que se incrementan las unidades producidas aumentan los costos variables totales. En el caso de los costos variables unitarios estos permanecen constantes en relación con los cambios del nivel de producción. (Rivero, 2013, pág. 44)

## 2.2.9 Costos Variables incurridos en el servicio del transporte

En el caso de una empresa de transporte la forma de medir al costo variable es en función del kilómetro recorrido, así lo anterior se puede ilustrar en el siguiente gráfico:

**Gráfica 4: Estructuración de costos variables de transporte**



**Fuente: Propia**

**Autor: Diana Cuti**

**Neumáticos:** Según (Yokohama, 2023) señala que las flotas hoy en día necesitan obtener de sus neumáticos mayor kilometraje, mayor reencauchabilidad, un desgaste más uniforme y menores costos de mantenimiento, en este sentido el desgaste dependerá de la ruta y la distancia recorrida, es un costo difícil de estimar ya que se ve afectado por varias variables como son manejo, frenado, velocidad, relieve y peso. La empresa utiliza un total de 22 llantas en cada vehículo que se les puede dar una segunda oportunidad a través del reencauche excepto las llantas utilizadas en la dirección.

**Combustible: La Norma Técnica Ecuatoriana** (INEN, 2012) indica el diésel premium es el combustible utilizado en motores de autoignición para la propulsión de vehículos del sector automotriz a nivel nacional. Para el cálculo del costo del combustible, la empresa ha establecido un parámetro de consumo de diésel para la ruta Terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre (Quito) de 7.33 (kpg) y para la ruta Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo (Guayaquil), de 7.57 (kpg).

**Mantenimiento preventivo:** Según el procedimiento interno de la empresa Código:

PRO-MANT-002. “El plan de mantenimiento preventivo es el conjunto de todas las acciones y recursos que permiten garantizar el buen estado mecánico de la flota, tanto del cabezal como de la unidad de arrastre, alargar la vida útil de cada una de las unidades y reducir los costos de

mantenimiento correctivo”. El mantenimiento preventivo se realiza tanto para cabezal como para unidad de arrastre.

**Mantenimiento correctivo:** Según el procedimiento interno de la empresa Código:

PRO-MANT-002. “El plan de mantenimiento correctivo es. “la corrección de fallas identificadas por el mal funcionamiento de algún componente del vehículo o unidad de arrastre causado por el mismo uso y desgaste del activo fijo”.

**Costos Imprevistos:** Según la política interna de la empresa Código: PRO-CONT-008. “Se considerará el 5% del total de los costos variables como costos imprevistos entendiéndose como tales los no planificados”.

**Costos Semifijos.** Mantiene un costo fijo mínimo al realizar cierto objeto del costo esto puede ser un producto o servicio, mientras que la parte variables se origina por la real utilización”, (Ortega & Borja, 2006, pág. 17)

**Costos Semifijos incurridos en el servicio de transporte:**

**Peaje:** (Sánchez et al., 2020) señala “Un peaje es un pago definido como obligatorio para el acceso a una determinada vía de comunicación terrestre o marítima”. En este caso la empresa no incurre en este costo ya que en el tramo que comprenden las dos rutas no existe ninguna estación de peaje.

**Viáticos del conductor:** “Es el estipendio monetario o valor diario destinado a sufragar los gastos en que incurran las y los obreros de las instituciones del estado.” (Sri, 2013). En esta línea la empresa asigna al conductor el valor de 12 dólares por concepto de viáticos para las rutas Terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre (Quito) y para la ruta

Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo (Guayaquil), valores que dependerán de la cantidad de viajes que realicen.

#### **2.2.10 Gastos**

Son todos los costos del periodo registrados, en el tiempo que se efectuaron porque no beneficiarán a periodos futuros ya que los ingresos relacionados ya fueron devengados, es importante dar a conocer a que se le considera gasto dentro de la operación Logística como son: sueldos y salarios del personal administrativo, servicios básicos, suministros y materiales, pago de impuestos municipales, etc., cuya asignación se lo realiza por prorratio en función de las ventas por cliente o unidad de negocio.

#### **2.2.11 Gastos incurridos en el servicio de transporte:**

Los gastos incurridos en el servicio de transporte se refieren específicamente a los costos del periodo, según (Ortega & Borja, 2006, pág. 26) manifiestan que “Son todos los costos en el estado de resultados Integrales menos el costo de las mercaderías vendidas”. En este sentido corresponden a los gastos que la empresa realiza por concepto de pago de sueldos y remuneraciones de administración, gastos de gestión, servicios básicos, contribuciones a la superintendencia de compañías, impuesto predial, patentes.

### **2.3 Estados financieros**

Los estados financieros son muy usados por las áreas contables y financieras de prácticamente toda empresa en ejercicio de actividades. Siendo tan usados, se procura indicar una definición formal:

La información que describe a las empresas desde las más pequeñas hasta la más grande debe comprender las operaciones internas de las mismas y sus relaciones con el mundo. Para que sea útil, esta información se debe organizar en un conjunto de datos suficientemente limitado, fácil de entender y coherente. (Chu, 2013, pág. 395)

Una definición más breve para los estados financieros señala que “son reportes formales que comunican la información financiera de la empresa para hacer posible la toma de decisiones”. (Herz, 2018, pág. 113)

### **2.3.1 Estado de resultados**

El Estado de resultados es uno de los estados financieros con mayor relevancia dentro de la toma de decisiones empresarial. Tenemos dos definiciones realizadas por especialistas nacionales: Manuel Chu y Jeanette Herz, ambos profesores de posgrado muy reconocidos. Chu (2016) afirma que el estado de resultados “muestra las ganancias obtenidas por la empresa en un periodo determinado, después de haber deducido de los ingresos de actividades ordinarias los costos de ventas, gastos de ventas y distribución y gastos de administración, gastos financieros e impuestos” (Chu, 2016, pág. 53)

Adicional a la anterior definición, tenemos:

Estado financiero que muestra los resultados obtenidos (utilidad) por el desarrollo de las actividades en un periodo determinado, mediante la comparación de los ingresos y gastos. Presenta un resumen de los ingresos realizados y gastos

devengados de una empresa por un periodo específico que puede ser un mes, un semestre o un año. (Herz, 2018, pág. 53)

### **2.3.2 Ingresos**

Los ingresos ordinarios 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

Debido a que provienen de distintas fuentes es necesario clasificarlos en:

- Ingresos ordinarios
- Ingresos no ordinarios.

Ingreso = Eficacia, medida en que una meta u objetivo se alcanza.  
(PYMES, 2015, pág. 140)

Los ingresos en el servicio de transporte de la compañía provienen estrictamente del traslado de mercancías de un lugar a otro en unidades vehiculares de transporte a cambio de un flete.

### **2.3.3 Ventas**

Definiremos a las ventas como toda transacción mediante el cual se traspasa el uso y control de un bien o servicio a otra persona de carne y hueso a cambio de un ofrecimiento de pago.

### **2.3.4 Utilidad Bruta**

Al respecto se puede definir a la utilidad bruta, como el indicador financiero más importante y concluyente para la toma de decisiones, ya que tiene una relación directa entre el precio de venta, el costo de la mercadería y las

unidades vendidas en cuyo resultado no se consideran los gastos de nómina, gastos legales, de arrendamiento, gastos financieros, etc.

Se origina de la diferencia de las ventas netas de la empresa menos el costo de ventas durante un determinado periodo contable. A nivel de fórmula, la Utilidad Bruta es igual a Ventas menos Costo de Ventas.

### **2.3.5 Utilidad Operativa**

Conocido también como el beneficio que se obtiene después de restar los interés e impuestos, durante un determinado periodo contable. A nivel de fórmula, la Utilidad Operativa es igual a Utilidad Bruta menos Gastos Operativos, siendo estos últimos igual a la suma de Gastos Administrativos y Gastos de Ventas.

## **2.4 Transporte de carga cambiar de categoría**

El transporte de carga es una actividad logística y económica muy conocida, a la vez que muy intuitiva al momento de describirla. Básicamente consiste en movilizar por carretera la mercadería, equipos, materia prima, etc. que requieren las empresas o personas. El transporte de carga puede darse en diferentes medios (camión, ferrocarril, etc.), pero para fines del presente trabajo se considera como sinónimo del transporte por carretera mediante camiones. Adicionalmente, se maneja unos conceptos teóricos relacionados al transporte de carga:

Por su diferente composición y estructura conviene diferenciar dos tipos de transporte: transporte a larga distancia y transporte de distribución, ...

Independientemente del modo elegido (camión, ferrocarril, avión, etc.), los costes están directamente ligados al peso, volumen y distancia a recorrer hasta el punto de destino, de forma tal, que cada modo tiene asociado un coeficiente. Dentro de cada

modo, el tamaño de la carga determina dicho coeficiente, generando una escala de tarifa. (Bureau Veritas Formación, 2011, pág. 592). El transporte de carga está relacionado con la carga y esta a su vez configura las tarifas que se cobran a los usuarios de este servicio.

#### **2.4.1 Transporte terrestre Comercial de Carga Pesada**

Es el servicio público comercial de transporte de carga de más de 3.5 toneladas en vehículos certificados para la capacidad de carga trasladada a cambio de una retribución monetaria.

En este sentido, la compañía utiliza tracto camiones que son vehículos a motor o cabezales diseñados para remolcar la carga que le transmite un semirremolque con capacidad de arrastre de hasta 30 toneladas, a la vez que cuentan con permiso de operación otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito.

#### **2.4.2 Tarifa**

La tarifa de flete es acordada entre el cliente y el proveedor del servicio de transporte, precio pactado a cambio del traslado de mercaderías o productos de un sitio a otro.

Así la fijación de la tarifa se calculará con base en la determinación de una tasa de rentabilidad esperada en la operación. “Para el caso de la modalidad de transporte comercial de carga pesada el porcentaje de rentabilidad podrá ser entre el 14% y el 18% el mismo que será sumado al valor de un viaje completo” (Cabrera, 2022, pág. 12).

### 2.4.3. Precio de Venta

Es el importe estimado para un producto o servicio que estarán dispuestos a pagar los posibles clientes, se lo calcula considerando las siguientes variables:

distancia, peso, tipo de producto.

(Ortega J, 2006, pág. 62)

### 2.4.4 Margen

Definitivamente del tipo de empresa que sea, su fin es vender para ganar y obtener ingresos que produzcan el margen necesario para poder obtener beneficios y maximizar las ganancias.

Así también es la única manera que podrán invertir, innovar, crear plazas de trabajo, generar riqueza y estabilidad económica al país. De hecho, todas las empresas son creadas con ese propósito por tal motivo todas las acciones y esfuerzos deben estar enfocadas y alineadas al cumplimiento de tal objetivo.

En este sentido el margen de ganancia esperado por los socios de la compañía es del 15% en cada flete, el mismo que se enmarca y está dentro del margen esperado en el sector transportista.

**Fórmula de cálculo del precio con margen:**

$$\text{PRECIO DE VENTA} = \frac{\text{COSTO DE VENTAS}}{(1-\% \text{ MARGEN})}$$

## **CAPÍTULO III: Diseño metodológico**

### **3.1 Tipo y diseño de investigación**

La investigación se considera del tipo cuantitativo pues “privilegia el dato como esencia sustancial de su argumentación” (Palella & Martins, 2012, pág. 40). El diseño es no experimental ya que “su objetivo es la de someter al objeto de estudio a la influencia de ciertas variables en condiciones controladas y conocidas por el observador” (Tamayo y Tamayo, 2003, pág. 181).

### **3.2 La población y la muestra**

No se está tomando ningún tipo de muestra, ya que la investigación se va realizar en la empresa objeto de estudio

#### **3.2.1 Características de la población**

El presente trabajo de investigación se enfoque sobre una empresa en particular, por lo que la determinación de población y muestra no requieren un mayor análisis ni descripción.

#### **3.2.2 Delimitación de la población**

La población viene a ser de un solo objeto de estudio, la empresa “ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA”

### **3.2.3 Tipo de muestra**

El tipo de muestra es no probabilístico del tipo “intencional o por conveniencia”

### **3.2.4 Tamaño de la muestra**

Se considera una muestra con un solo objeto de estudio, El estado de resultados integrales de los periodos comprendidos entre 2018 al 2022 de la empresa “ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA”

### **3.2.5 Proceso de selección de la muestra**

No se realizó un proceso de selección de muestra ya que se dispuso directamente trabajar con la empresa “ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA”

## **3.3 Los métodos y las técnicas**

La presente investigación se trabaja con el método de investigación descriptivo y las técnicas a utilizar vienen a ser análisis histórico de documentos.

## **3.4 Procesamiento estadístico de la información**

Se usará el paquete de hoja de cálculo “Microsoft Excel 2016”.

## CAPÍTULO IV: Formulación del modelo y estructura de costos para establecer el precio correcto del flete.

Para la formulación del modelo y estructura de costos que permita establecer el precio correcto de los fletes de las rutas: terminal el Beaterio hacia el Aeropuerto Mariscal Sucre Quito y del Terminal Pascuales hacia el Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo, se ha tomado como fuente el estado de resultados integrales, mismo que ha permitido discriminar los costos en fijos, semifijos y variables, dependiendo de su comportamiento durante un determinado tiempo. Así también es indispensable asegurar el cumplimiento de la metodología del servicio estipulada en los pliegos y términos de referencia que son vinculantes al contrato.

Los costos fijos se calculan en función del tiempo y los costos variables en función de los kilómetros recorridos durante el viaje., los costos semifijos van asignados directamente al costo del servicio dependiendo el tipo de ruta y la cantidad de viajes que realicen en el día.

**Tabla 5: Categorización de Costos.**

ESTRUCTURA DE COSTOS Y GASTOS TRACTO CAMION 3 EJES		
DIAS DEL VIAJE RECORRIDO DEL VIAJE (KM)		
DIAS DEL MES CANTIDAD DE UNIDADES CONDUCTOR x UNIDAD AYUDANTE x UNIDAD CONSUMO IDEAL DE GALON POR KILOMETRO RECORRIDO(KPG) RUTA GUAYAQUIL CONSUMO IDEAL DE GALON POR KILOMETRO RECORRIDO(KPG) RUTA QUITO		
COSTOS OPERATIVOS	DESCRIPCIÓN	CRITERIO DE CÁLCULO
TIPO DE COSTO		
FIJO	MANO OBRA DIRECTA	TIEMPO
FIJO	MANO OBRA INDIRECTA	TIEMPO
FIJO	EXAMENES MÉDICOS MAS VACUNAS	TIEMPO
FIJO	CAPACITACIONES	TIEMPO
FIJO	UNIFORMES-EQUIPO DE PROTECCION	TIEMPO
FIJO	DEPRECIACIÓN VEHÍCULO	TIEMPO
FIJO	DEPRECIACIÓN UNIDAD DE ARRASTRE	TIEMPO
FIJO	MATRICULAS/REVISIONES/PESOS Y MEDIDAS	TIEMPO
FIJO	RASTREO SATELITAL	TIEMPO
FIJO	CELULAR	TIEMPO
FIJO	SEGUROS DIVERSOS	TIEMPO
FIJO	EQUIPO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL VEHICULO	TIEMPO
FIJO	GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	TIEMPO
VARIABLE	NEUMATICOS CABEZAL	KILOMETRO RECORRIDO
VARIABLE	NEUMATICOS TANQUE	KILOMETRO RECORRIDO
VARIABLE	COMBUSTIBLES	KILOMETRO RECORRIDO
VARIABLE	ACEITES Y ADITIVOS	KILOMETRO RECORRIDO
VARIABLE	FILTROS	KILOMETRO RECORRIDO
VARIABLE	MANTENIMIENTO PREVENTIVO CABEZAL	KILOMETRO RECORRIDO
VARIABLE	MANTENIMIENTO PREVENTIVO TANQUE	KILOMETRO RECORRIDO
VARIABLE	IMPREVISTOS 5% DEL TOTAL COSTOS VARIABLES	KILOMETRO RECORRIDO
SEMIFIJOS	PEAJE	DIRECTO
SEMIFIJOS	VIÁTICOS	DIRECTO

Fuente: Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda.

Elaborado por: Diana Cuti

Para la asignación del costo de mano de obra se considera el sueldo y beneficios sociales del conductor, cuya asignación le corresponde el 100% ya que está relacionado directamente con la ejecución del servicio.

El costo de mano de obra indirecta se relaciona con el sueldo y beneficios sociales del coordinador de logística y asistente de logística cuyo costo es asignado de manera proporcional respecto a los ingresos generados por esta línea de negocio.

Los exámenes médicos ocupacionales realizados al conductor se realizan anualmente cuyo costo se asigna al 100% por estar relacionado directamente a la ejecución del servicio.

El costo por capacitaciones corresponde a curso de materiales peligrosos que tiene una vigencia de dos años que es proporcionada al conductor del vehículo

El costo de uniformes y equipos de protección en cumplimiento a la normativa de seguridad, salud y ambiente se calcula en función

El uso normal y desgaste de los activos fijos resulta mandatorio el cálculo del costo por depreciación del vehículo, cuya vida útil es de siete años y la unidad de arrastre con una vida útil de diez años.

El costo por certificaciones corresponde a matrícula del cabezal y tanquero, revisión técnica vehicular, certificado de pesos y medidas, tablas de calibración, certificado de control anual requisitos de cumplimiento obligatorio de acuerdo a las normas.

El costo por rastreo satelital del viaje tiene un peso porcentual del 0.24% del costo total fijo

Para la operación es necesaria la comunicación directa entre conductor y departamento logístico, por lo tanto, se ha reemplazado la tradicional radiofrecuencia por la telefonía celular; cuyo costo se lo calcula dividiendo el valor mensual del servicio para treinta días multiplicado por el tiempo que dura el viaje.

Ante cualquier eventualidad de siniestro que pueda pasar en la carretera, la contratación de seguros de responsabilidad civil de vehículo como de accidentes personales es requisito para la prestación de este servicio, así también el costo de la póliza de fiel cumplimiento de contrato, para el cálculo se divide el costo anual para 360 días y se multiplica por el día del viaje.

El cálculo del costo por equipo de seguridad industrial se lo realizó dividiendo el costo anual para los 365 días del año multiplicado por el tiempo que dura el viaje.

Los gastos de administración corresponden a pagos por servicios generales, patentes, predial, servicios básicos, gastos de gestión y son asignados mediante prorrateo.

La empresa cuenta parámetros de consumo de diésel que fueron realizados tomando en cuenta variables como: velocidad, kilómetros recorridos, relieve y tipo de carga, ruta terminal Pascuales-Aeropuerto José Joaquin de Olmedo 7.57 galones por kilómetro recorrido y para la ruta Terminal el Beaterio-Aeropuerto de Tababela 7.33 galones por kilómetro recorrido.

El mantenimiento preventivo debe ser ejecutado en las empresas que mantienen flota propia conforme un control del kilometraje recorrido por cada vehículo, también se lo puede realizar en función del mantenimiento recomendado por el fabricante, dentro de este rubro se considera importante la verificación de lubricantes, filtros, bandas, alternador, pines y bocines y su costeo se lo realiza en función del kilómetro recorrido.

El costo por mantenimiento correctivo corresponde a la corrección o reparación de los defectos ocasionados por el uso o desgaste de los vehículos que por su condición no pueden planificarse en el tiempo e implican el cambio de algunas partes y piezas, el costeo se lo hace en función de los kilómetros recorridos.

La compañía considera el 5% del total de los costos variables, como costos imprevistos, los cuales no pueden controlarse, no se han planificado y no están cubiertos dentro del límite del valor asegurado.

El consumo de las llantas depende claramente de la distancia o kilometraje de recorrido, las variables adicionales que afectan al costo son: peso de carga que transporta el vehículo, posición de las llantas, velocidad de conducción, relieve y frenado.

El peaje, es la cancelación al estado o empresa concesionada, por el derecho de uso de la vía para circular por las carreteras del país. Las tarifas son fijadas en función del tipo de vehículo, para los vehículos que tienen 6 ejes o más el valor es de \$ 6 dólares, en el caso de las dos rutas analizadas no existen estaciones de peaje.

Los viáticos se asignan de acuerdo a la cantidad de viajes que realizan, el promedio son dos viajes diarios para las dos rutas, por lo tanto, le corresponde siete dólares.

Las tablas 6 y 7 muestra una estructura de costos adecuada para determinar el costo real de la operación de la línea de negocio transporte de combustible de avión.

**Tabla 6: Estructura de Costos Ruta Terminal Beaterio-Aeropuerto de Tababela**

ESTRUCTURA DE COSTOS Y GASTOS TRACTO CAMION 3 EJES						
RUTA TERMINAL BEATERIO-AEROPUERTO DE TABABELA						
DATOS OPERATIVOS JULIO 2022						
DÍAS DEL VIAJE						1
RECORRIDO DEL VIAJE (KM)						120,00
DÍAS DEL MES					A15	30
CANTIDAD DE UNIDADES						9
CONDUCTOR x UNIDAD						1
AYUDANTE x UNIDAD						0
CONSUMO IDEAL DE GALON POR KILOMETRO RECORRIDO(KPG)						7,33
<b>COSTOS OPERATIVOS</b>						
<b>COSTOS FIJOS</b>	<b>COSTO MENSUAL</b>	<b>COSTO DIARIO</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>	<b>ANEXO</b>	<b>MEDIDA SUGERIDA</b>
MANO OBRA DIRECTA	\$ 1.126,21	\$ 37,54	\$ 37,54	20,09%	A3	
MANO OBRA INDIRECTA	\$ 214,06	\$ 7,14	\$ 7,14	3,82%	A3	
EXAMENES MÉDICOS MAS VACUNAS	\$ 12,58	\$ 0,42	\$ 0,42	0,22%	A4	
CAPACITACIONES	\$ 29,07	\$ 0,97	\$ 0,97	0,52%	A4	
UNIFORMES+EQUIPO DE PROTECCIÓN	\$ 26,45	\$ 0,88	\$ 0,88	0,47%	A4	
DEPRECIACIÓN VEHÍCULO	\$ 182,88	\$ 6,10	\$ 6,10	3,26%	A5	
DEPRECIACIÓN UNIDAD DE ARRASTRE	\$ 628,21	\$ 20,94	\$ 20,94	11,21%	A5	
MATRICULAS+REVISIONES+PESOS Y MEDIDAS	\$ 63,63	\$ 2,12	\$ 2,12	1,14%	A6	
RASTREO SATELITAL	\$ 13,44	\$ 0,45	\$ 0,45	0,24%	A7	
CELULAR	\$ 12,88	\$ 0,43	\$ 0,43	0,23%	A7	
SEGUROS DIVERSOS	\$ 295,06	\$ 9,84	\$ 9,84	5,26%	A8	
EQUIPO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL VEHICULO	\$ 24,65	\$ 0,82	\$ 0,82	0,44%	A9	
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	\$ 1.238,95	\$ 41,30	\$ 41,30	22,10%	A10	
<b>TOTAL COSTOS FIJOS</b>			<b>\$ 128,94</b>	<b>69,01%</b>		
<b>COSTOS VARIABLES</b>	<b>COSTO VARIABLE POR KILOMETRO</b>	<b>COSTO POR km RECORRIDO</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>	<b>ANEXO</b>	<b>MEDIDA SUGERIDA</b>
NEUMATICOS CABEZAL	0,0542	6,5008	6,5008	3,48%	A11	
NEUMATICOS TANQUE	0,0517	6,2022	6,2022	3,32%	A11	
COMBUSTIBLES	1,7500	28,6494	28,6494	15,33%	A12	
ACEITES Y ADITIVOS	0,0086	1,0368	1,0368	0,55%	A13	
FILTROS	0,0041	0,4864	0,4864	0,26%	A13	
MANTENIMIENTO PREVENTIVO CABEZAL	0,0386	4,6347	4,6347	2,48%	A13	
MANTENIMIENTO PREVENTIVO TANQUE	0,0080	0,9648	0,9648	0,52%	A14	
IMPREVISTOS 5% DEL TOTAL COSTOS VARIABLES	2,4238	2,4238	2,4238	1,30%		
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>			<b>50,8989</b>	<b>27,24%</b>		
<b>COSTOS SEMIFIJOS</b>		<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>	<b>ANEXO</b>	<b>MEDIDA SUGERIDA</b>
PEAJES	-	-	-	0,00%		
VIATICOS		7,000	7,000	3,75%		
<b>TOTAL OTROS COSTOS</b>		<b>\$ 7,00</b>	<b>\$ 7,00</b>	<b>3,75%</b>		
<b>COSTOS TOTALES</b>	<b>\$ -</b>		<b>\$ 186,83</b>	<b>100,00%</b>		

**Tabla 7: Estructura de Costos Ruta Terminal Pascuales-Aeropuerto José**

**Joaquin Olmedo.**

ESTRUCTURA DE COSTOS Y GASTOS TRACTO CAMION 3 EJES						
RUTA TERMINAL PASCUALES-JOSE JOAQUIN DE OLMEDO						
DATOS OPERATIVOS JULIO 2022						
DIAS DEL VIAJE	1	COSTOS FIJOS				
RECORRIDO DEL VIAJE (KM)	50,00	COSTOS VARIABLES				
DIAS DEL MES	30	<a href="#">A15</a>				
CANTIDAD DE UNIDADES	9					
CONDUCTOR x UNIDAD	1					
AYUDANTE x UNIDAD	0					
CONSUMO IDEAL DE GALON POR KILOMETRO RECORRIDO(KPG)	7,57					
<b>COSTOS OPERATIVOS</b>						
<b>COSTOS FIJOS</b>	<b>COSTO MENSUAL</b>	<b>COSTO DIARIO</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>	<b>ANEXO</b>	<b>MEDIDA</b>
MANO OBRA DIRECTA	\$ 1.126,21	\$ 37,54	\$ 37,54	24,27%	A3	
MANO OBRA INDIRECTA	\$ 168,30	\$ 5,61	\$ 5,61	3,63%	A3	
EXAMENES MÉDICOS MAS VACUNAS	\$ 12,58	\$ 0,42	\$ 0,42	0,27%	A4	
CAPACITACIONES	\$ 29,07	\$ 0,97	\$ 0,97	0,63%	A4	
UNIFORMES-EQUIPO DE PROTECCION	\$ 26,45	\$ 0,88	\$ 0,88	0,57%	A4	
DEPRECIACIÓN VEHICULO	\$ 182,88	\$ 6,10	\$ 6,10	3,94%	A5	
DEPRECIACIÓN UNIDAD DE ARRASTRE	\$ 628,21	\$ 20,94	\$ 20,94	13,54%	A5	
MATRICULAS+REVISIONES+PESOS Y MEDIDAS	\$ 63,63	\$ 2,12	\$ 2,12	1,37%	A6	
RASTREO SATELITAL	\$ 13,44	\$ 0,45	\$ 0,45	0,29%	A7	
CELULAR	\$ 12,88	\$ 0,43	\$ 0,43	0,28%	A7	
SEGUROS DIVERSOS	\$ 262,72	\$ 8,76	\$ 8,76	5,66%	A8	
EQUIPO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL VEHICULO	\$ 24,65	\$ 0,82	\$ 0,82	0,53%	A9	
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	\$ 1.238,95	\$ 41,30	\$ 41,30	26,70%	A10	
<b>TOTAL COSTOS FIJOS</b>			<b>\$ 126,33</b>	<b>81,67%</b>		
<b>COSTOS VARIABLES</b>	<b>COSTO VARIABLE POR KILOMETRO</b>	<b>COSTO POR km RECORRIDO</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>	<b>ANEXO</b>	<b>MEDIDA SUGERIDA</b>
NEUMATICOS CABEZAL	0,0542	2,7087	<b>2,7087</b>	1,75%	A11	
NEUMATICOS TANQUE	0,0620	3,1011	<b>3,1011</b>	2,00%	A11	
COMBUSTIBLES	1,7500	11,5588	<b>11,5588</b>	7,47%	A12	
ACEITES Y ADITIVOS	0,0086	0,4320	0,4320	0,28%	A13	
FILTROS	0,0041	0,2027	0,2027	0,13%	A13	
MANTENIMIENTO PREVENTIVO CABEZAL	0,0386	1,9311	1,9311	1,25%	A13	
MANTENIMIENTO PREVENTIVO TANQUE	0,0080	0,4020	0,4020	0,26%	A14	
IMPREVISTOS 5% DEL TOTAL COSTOS VARIABLES	1,0168	1,0168	1,0168	0,66%		
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>			<b>21,3532</b>	<b>13,80%</b>		
<b>COSTOS SEMIFIJOS</b>		<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>	<b>ANEXO</b>	<b>MEDIDA SUGERIDA</b>
PEAJES	-	-	-	0,00%		
VIATICOS		7,000	7,000	4,53%		
<b>TOTAL OTROS COSTOS</b>		<b>\$ 7,00</b>	<b>\$ 7,00</b>	<b>4,53%</b>		
<b>COSTOS TOTALES</b>	<b>\$ -</b>		<b>\$ 154,69</b>	<b>100,00%</b>		

## CAPÍTULO V: Análisis e interpretación de resultados

### 5.1 Análisis de los resultados

Los resultados a analizar son los consignados en los Estados de Resultados de la empresa, ya que en ellos se reflejan a nivel total y detallado en la línea de negocio transporte de combustibles de avión el conjunto de ingresos, costos y gastos realizados en el periodo 2018 al 2019, previo a la eliminación del subsidio, y al periodo 2022, posterior a la eliminación del subsidio.

#### 5.1.1 Estados de Resultados línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022

Se presenta los siguientes Estados de Resultados para línea de negocio transporte de combustibles de avión:

**Tabla 8: Estado de Resultado de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022**

ECUATORIA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES LINEA DE NEGOCIO TRANSPORTE COMBUSTIBLE DE AVIÓN DEL AÑO 2018 AL AÑO 2022 (Expresado en Dólares de los estados Unidos de América)					
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>INGRESOS POR ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	1.637.744,47	1.846.236,50	1.186.540,36	1.306.328,65	1.597.307,94
Costo de Ventas	-1.294.548,65	-1.458.760,70	-1.015.348,71	-1.130.520,51	-1.255.565,09
<b>GANANCIA/PERDIDA BRUTA</b>	<b>343.195,81</b>	<b>387.475,80</b>	<b>171.191,65</b>	<b>175.808,15</b>	<b>341.742,85</b>
Gastos de Administracion	-191.275,36	-286.777,75	-357.705,98	-124.198,01	-154.899,15
Gastos de ventas	-	-	-	-	-
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>-191.275,36</b>	<b>-286.777,75</b>	<b>-357.705,98</b>	<b>-124.198,01</b>	<b>-154.899,15</b>
<b>GANANCIA/PERDIDA OPERACIONAL</b>	<b>151.920,45</b>	<b>100.698,05</b>	<b>-186.514,33</b>	<b>51.610,14</b>	<b>186.843,70</b>

**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

**Autor: Diana Cuti**

Se observa que los periodos previos y posteriores a la eliminación del subsidio (año 2020-2021), la utilidad bruta y la utilidad operativa se mantienen con valores positivos, es decir, no hubo pérdidas, por lo que se puede deducir que la línea de negocio se mantuvo rentable a nivel bruto durante todo el periodo estudiado y a nivel operativo con la única excepción del año 2020 en el cual se tiene una pérdida operativa de \$ -186,514.33.

### 5.1.2 Análisis de Estados de Resultados de la línea de negocio transporte de combustibles de avión 2018 al 2022

Tenemos el análisis horizontal y vertical línea de negocio transporte de combustibles de avión.

- Análisis vertical de los Estados de Resultados de línea de negocio transporte de combustibles de avión:

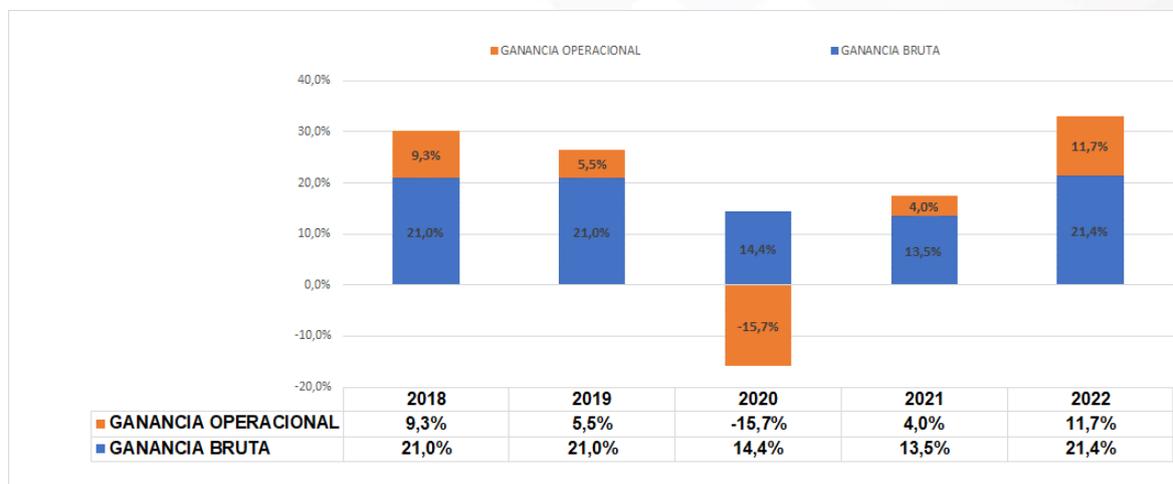
**Tabla 9: Estructura porcentual del Estado de Resultados de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022**

ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA										
ANÁLISIS VERTICAL DEL ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES LINEA DE NEGOCIO TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE DE AVION										
DEL AÑO 2018 AL AÑO 2022										
	2018		2019		2020		2021		2022	
INGRESOS POR ACTIVIDADES ORDINARIAS	1637744,47	100%	1846236,50	100%	1186540,36	100%	1306328,65	100%	1597307,94	100%
Costo de Ventas	-1294548,65	-79%	-1458760,70	-79%	-1015348,71	-86%	-1130520,51	-87%	-1255565,09	-79%
<b>GANANCIA BRUTA</b>	<b>343195,81</b>	<b>21%</b>	<b>387475,80</b>	<b>21%</b>	<b>171191,65</b>	<b>14%</b>	<b>175808,15</b>	<b>13%</b>	<b>341742,85</b>	<b>21%</b>
Gastos de Administracion	-191275,36	-12%	-286777,75	-16%	-357705,98	-30%	-124198,01	-10%	-154899,15	-9,70%
Gastos de ventas	0,00	0%	0,00	0%	0,00	0%	0,00	0%	0,00	0,00%
	<b>-191275,36</b>	<b>-12%</b>	<b>-286777,75</b>	<b>-16%</b>	<b>-357705,98</b>	<b>-30%</b>	<b>-124198,01</b>	<b>-10%</b>	<b>-154899,15</b>	<b>-10%</b>
<b>Ganancia Operacional</b>	<b>151920,45</b>	<b>9,3%</b>	<b>100698,05</b>	<b>5,5%</b>	<b>-186514,33</b>	<b>-15,7%</b>	<b>51610,14</b>	<b>4,0%</b>	<b>186843,70</b>	<b>11,7%</b>
	<b>343195,81</b>	<b>21,0%</b>	<b>387475,80</b>	<b>21,0%</b>	<b>171191,65</b>	<b>14,4%</b>	<b>175808,15</b>	<b>13,5%</b>	<b>341742,85</b>	<b>21,4%</b>
<b>GANANCIA OPERACIONAL</b>	<b>151920,45</b>	<b>9,3%</b>	<b>100698,05</b>	<b>5,5%</b>	<b>-186514,33</b>	<b>-15,7%</b>	<b>51610,14</b>	<b>4,0%</b>	<b>186843,70</b>	<b>11,7%</b>

Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver

Autor: Diana Cuti

**Gráfica 5: Estructura porcentual del Estado de Resultados de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022**



- Análisis horizontal de los Estados de Resultados de la empresa:

**Tabla 10: Evolutivo porcentual del Estado de Resultados de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022.**

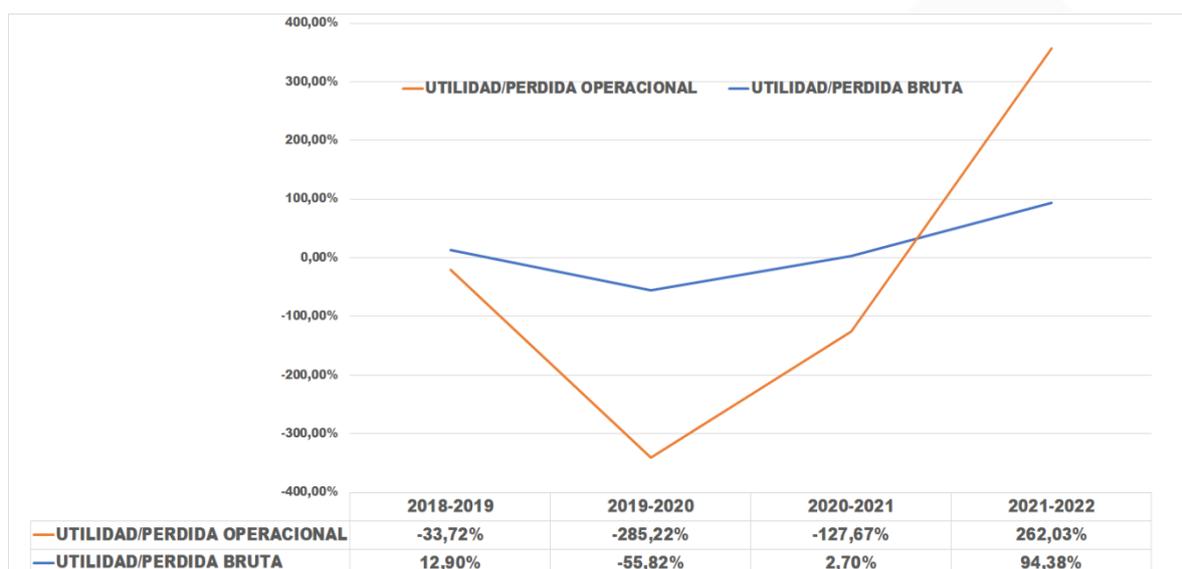
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA LTDA  
ANÁLISIS HORIZONTAL ESTADO DE RESULTADOS LINEA DE NEGOCIO TRANSPORTE COMBUSTIBLE DE AVION  
DEL AÑO 2018 AL AÑO 2022

	2018-2019		2019-2020		2020-2021		2021-2022		2022				
<b>INGRESOS POR ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	1.637.744,47	208492,03	12,73%	1.846.236,50	-659696,14	-35,73%	1.186.540,36	119788,29	10,10%	1.306.328,65	290979,29	22,27%	1.597.307,94
Costo de Ventas	-1.294.548,65	-164212,04	12,68%	-1.458.760,70	443411,99	-30,40%	-1.015.348,71	-115171,80	11,34%	-1.130.520,51	-125044,59	11,06%	-1.255.565,09
<b>Ganancia Bruta</b>	<b>343.195,81</b>	<b>44279,99</b>	<b>12,90%</b>	<b>387.475,80</b>	<b>-216284,15</b>	<b>-55,82%</b>	<b>171.191,65</b>	<b>4616,49</b>	<b>2,70%</b>	<b>175.808,15</b>	<b>165.934,70</b>	<b>94,38%</b>	<b>341.742,85</b>
Gastos de Administracion	-191.275,36	-95502,39	49,93%	-286.777,75	-70928,23	24,73%	-357.705,98	233507,97	-65,28%	-124.198,01	-30701,14	24,72%	-154.899,15
Gastos de ventas	-	0,00	0,00%	-	0,00	0,00%	-	0,00	0,00%	-	0,00	0,00%	-
	<b>-191.275,36</b>	<b>-95502,39</b>	<b>49,93%</b>	<b>-286.777,75</b>	<b>-70928,23</b>	<b>24,73%</b>	<b>-357.705,98</b>	<b>233507,97</b>	<b>-65,28%</b>	<b>-124.198,01</b>	<b>-30701,14</b>	<b>24,72%</b>	<b>-154.899,15</b>
<b>Ganancia/Pérdida Operacional</b>	<b>151.920,45</b>	<b>-51222,40</b>	<b>-33,72%</b>	<b>100.698,05</b>	<b>-287212,38</b>	<b>-285,22%</b>	<b>-186.514,33</b>	<b>238124,47</b>	<b>-127,67%</b>	<b>51.610,14</b>	<b>135233,57</b>	<b>262,03%</b>	<b>186.843,70</b>
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	2018-2019		2019-2020		2020-2021		2021-2022						
	12,90%		-55,82%		2,70%		94,38%						
<b>UTILIDAD OPERACIONAL</b>	2018-2019		2019-2020		2020-2021		2021-2022						
	-33,72%		-285,22%		-127,67%		262,03%						

**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

**Autor: Diana Cuti**

**Gráfica 6: Evolutivo porcentual del Estado de Resultados de la empresa de la línea de negocio transporte de combustibles de avión periodo 2018 al 2022.**



**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

**Autor: Diana Cuti**

Según el análisis vertical, el costo de ventas se mantiene durante el año 2018 y 2019 previos a la eliminación del subsidio del diésel y posteriormente aumenta en los años 2020 y 2021 para luego disminuir ligeramente en el 2022, proporcionalmente a los ingresos obtenidos durante ese periodo. Esto se configuró de dicha forma debido a la eliminación del subsidio en el año 2020 y 2021. El análisis horizontal nos confirma el aumento del costo de ventas (por el aumento de combustible vía la eliminación del subsidio) en la disminución de la ganancia bruta en los periodos 2020-2021, pero un incremento de la ganancia operativa en los años 2021-2022, debido a la política de ahorro en gastos administrativos y de

ventas para afrontar tanto la eliminación del subsidio como la pandemia del COVID 19.

### 5.1.3 Estructura de costos de operaciones para las rutas del servicio de transporte de combustible de avión.

Se ha definido la estructura de costos de operación para la ruta Terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre (Quito):

**Ruta Terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre (Quito), ida y vuelta, 120.00 kilómetros de distancia.**

La estructura de costos de dicha ruta se define según la siguiente tabla:

**Tabla 11: Estructura de costos de operación para el servicio -Ruta Terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre (Quito)**

<b>COSTOS OPERATIVOS</b>				
<b>COSTOS FIJOS</b>	<b>COSTO MENSUAL</b>	<b>COSTO DIARIO</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>
MANO OBRA DIRECTA	\$ 1.126,21	\$ 37,54	\$ 37,54	20,09%
MANO OBRA INDIRECTA	\$ 214,06	\$ 7,14	\$ 7,14	3,82%
EXAMENES MÉDICOS MAS VACUNAS	\$ 12,58	\$ 0,42	\$ 0,42	0,22%
CAPACITACIONES	\$ 29,07	\$ 0,97	\$ 0,97	0,52%
UNIFORMES+EQUIPO DE PROTECCIÓN	\$ 26,45	\$ 0,88	\$ 0,88	0,47%
DEPRECIACIÓN VEHICULO	\$ 182,88	\$ 6,10	\$ 6,10	3,26%
DEPRECIACIÓN UNIDAD DE ARRASTRE	\$ 628,21	\$ 20,94	\$ 20,94	11,21%
MATRICULAS+REVISIONES+PESOS Y MEDIDAS	\$ 63,63	\$ 2,12	\$ 2,12	1,14%
RASTREO SATELITAL	\$ 13,44	\$ 0,45	\$ 0,45	0,24%
CELULAR	\$ 12,88	\$ 0,43	\$ 0,43	0,23%
SEGUROS DIVERSOS	\$ 295,06	\$ 9,84	\$ 9,84	5,26%
EQUIPO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL VEHICULO	\$ 24,65	\$ 0,82	\$ 0,82	0,44%
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	\$ 1.238,95	\$ 41,30	\$ 41,30	22,10%
<b>TOTAL COSTOS FIJOS</b>			<b>\$ 128,94</b>	<b>69,01%</b>
<b>COSTOS VARIABLES</b>	<b>COSTO VARIABLE POR KILÓMETRO</b>	<b>COSTO POR km RECORRIDO</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>
NEUMATICOS CABEZAL	0,0542	6,5008	6,5008	3,48%
NEUMATICOS TANQUE	0,0517	6,2022	6,2022	3,32%
COMBUSTIBLES	1,7500	28,6494	28,6494	15,33%
ACEITES Y ADITIVOS	0,0086	1,0368	1,0368	0,55%
FILTROS	0,0041	0,4864	0,4864	0,26%
MANTENIMIENTO PREVENTIVO CABEZAL	0,0386	4,6347	4,6347	2,48%
MANTENIMIENTO PREVENTIVO TANQUE	0,0080	0,9648	0,9648	0,52%
IMPREVISTOS 5% DEL TOTAL COSTOS VARIABLES	2,4238	2,4238	2,4238	1,30%
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>			<b>50,8989</b>	<b>27,24%</b>
<b>COSTOS SEMIFIJOS</b>		<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>
PEAJES	-	-	-	0,00%
VIATICOS		7,000	7,000	3,75%
<b>TOTAL OTROS COSTOS</b>		<b>\$ 7,00</b>	<b>\$ 7,00</b>	<b>3,75%</b>
<b>COSTOS TOTALES</b>	<b>\$ -</b>		<b>\$ 186,83</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver

Autor: Diana Cuti

Con base a la estructura anterior, se puede hacer el cálculo del flete actualizado y correctamente asignado según las partidas de costos y sus montos reales:

**Tabla 12: Cálculo del flete correctamente asignado para el servicio**

**Ruta Terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre (Quito)**

%	CÁLCULO	VALOR
59%	TOTAL COSTOS FIJOS	\$ 128,94
23%	COSTOS VARIABLES	\$ 50,90
3%	OTROS	\$ 7,00
	<b>COSTO TOTAL</b>	<b>\$ 186,83</b>
15%	MARGEN DE GANANCIA	15,00%
	<b>GANANCIA</b>	<b>\$ 32,97</b>
100%	<b>FLETE</b>	<b>\$ 219,81</b>

**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

**Autor: Diana Cuti**

- **Ruta Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo (Guayaquil)**, ida y vuelta, 50.00 kilómetros de distancia.

La estructura de costos de dicha ruta se define según la siguiente tabla:

**Tabla 13: Estructura de costos de operación para el servicio - Ruta**

**Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo (Guayaquil)**

<b>COSTOS OPERATIVOS</b>				
<b>COSTOS FIJOS</b>	<b>COSTO MENSUAL</b>	<b>COSTO DIARIO</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>
MANO OBRA DIRECTA	\$ 1.126,21	\$ 37,54	\$ 37,54	24,27%
MANO OBRA INDIRECTA	\$ 168,30	\$ 5,61	\$ 5,61	3,63%
EXAMENES MÉDICOS MAS VACUNAS	\$ 12,58	\$ 0,42	\$ 0,42	0,27%
CAPACITACIONES	\$ 29,07	\$ 0,97	\$ 0,97	0,63%
UNIFORMES-EQUIPO DE PROTECCION	\$ 26,45	\$ 0,88	\$ 0,88	0,57%
DEPRECIACIÓN VEHÍCULO	\$ 182,88	\$ 6,10	\$ 6,10	3,94%
DEPRECIACIÓN UNIDAD DE ARRASTRE	\$ 628,21	\$ 20,94	\$ 20,94	13,54%
MATRICULAS+REVISIONES+PESOS Y MEDIDAS	\$ 63,63	\$ 2,12	\$ 2,12	1,37%
RASTREO SATELITAL	\$ 13,44	\$ 0,45	\$ 0,45	0,29%
CÉLULAR	\$ 12,88	\$ 0,43	\$ 0,43	0,28%
SEGUROS DIVERSOS	\$ 262,72	\$ 8,76	\$ 8,76	5,66%
EQUIPO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL VEHICULO	\$ 24,65	\$ 0,82	\$ 0,82	0,53%
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	\$ 1.238,95	\$ 41,30	\$ 41,30	26,70%
<b>TOTAL COSTOS FIJOS</b>			<b>\$ 126,33</b>	<b>81,67%</b>
<b>COSTOS VARIABLES</b>	<b>COSTO VARIABLE POR KILOMETRO</b>	<b>COSTO POR km RECORRIDO</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>
NEUMATICOS CABEZAL	0,0542	2,7087	<b>2,7087</b>	1,75%
NEUMATICOS TANQUE	0,0620	3,1011	<b>3,1011</b>	2,00%
COMBUSTIBLES	1,7500	11,5588	<b>11,5588</b>	7,47%
ACEITES Y ADITIVOS	0,0086	0,4320	0,4320	0,28%
FILTROS	0,0041	0,2027	0,2027	0,13%
MANTENIMIENTO PREVENTIVO CABEZAL	0,0386	1,9311	1,9311	1,25%
MANTENIMIENTO PREVENTIVO TANQUE	0,0080	0,4020	0,4020	0,26%
IMPREVISTOS 5% DEL TOTAL COSTOS VARIABLES	1,0168	1,0168	1,0168	0,66%
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>			<b>21,3532</b>	<b>13,80%</b>
<b>COSTOS SEMIFIJOS</b>		<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>COSTO POR VIAJE</b>	<b>PESO PORCENTUAL DEL COSTO</b>
PEAJES	-	-	-	0,00%
VIATICOS		7,000	7,000	4,53%
<b>TOTAL OTROS COSTOS</b>		<b>\$ 7,00</b>	<b>\$ 7,00</b>	<b>4,53%</b>
<b>COSTOS TOTALES</b>	\$ -		<b>\$ 154,69</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver

Autor: Diana Cuti

Con base a la estructura anterior, se puede hacer el cálculo del flete actualizado y correctamente asignado según las partidas de costos y sus montos reales:

**Tabla 14: Cálculo del flete correctamente asignado para el servicio -**

**Ruta Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo (Guayaquil)**

<b>%</b>	<b>CÁLCULO</b>	
69%	TOTAL COSTOS FIJOS	\$ 126,33
12%	COSTOS VARIABLES	\$ 21,35
4%	OTROS	\$ 7,00
	<b>COSTO TOTAL</b>	<b>\$ 154,69</b>
15%	MARGEN DE GANANCIA	15,00%
	GANANCIA	\$ 27,30
100%	<b>FLETE</b>	<b>\$ 181,98</b>

Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver

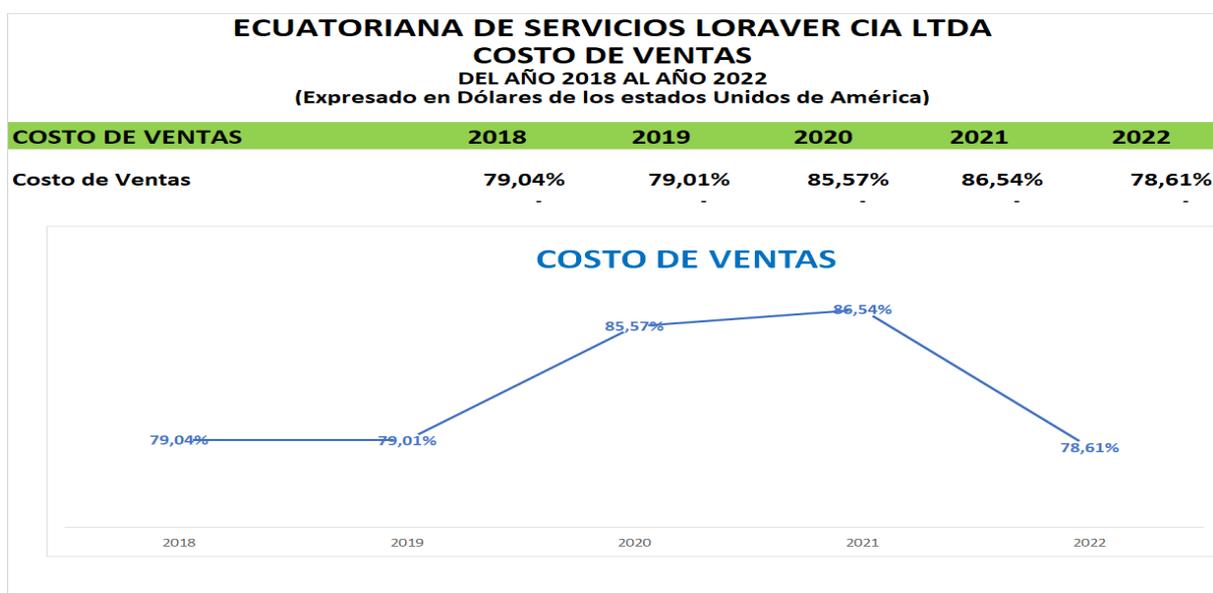
Autor: Diana Cuti

## 5.2 Interpretación de los resultados

### 5.2.1 Comportamiento del costo de ventas en el periodo 2018 al 2022

Según el análisis vertical desarrollado para los Estados de Resultados de la empresa, el costo de ventas ha tenido el siguiente comportamiento:

**Gráfica 7: Evolutivo del costo de ventas de la empresa periodo 2018 al 2022 Análisis Vertical**



**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

**Autor: Diana Cuti**

En los años 2018 – 2019 se nota una tendencia igualitaria del costo de ventas el cual podría ser multicausal, sin embargo, posterior a la eliminación del subsidio el costo de ventas crece notablemente. Considerando que el resto de los costos operativos del transporte de carga terrestre (mantenimiento, neumáticos, mano de obra, viáticos, peajes, seguros, etc.) no han variado significativamente se postula que el inductor principal de cambios en el costo de ventas sería la eliminación del subsidio del combustible. Asimismo, la eliminación del subsidio dada en el año 2020, coincide con la realización de toda una serie de restricciones a

causa de frenar la propagación del COVID 19, por lo que estas restricciones también podrían influir en dicho aumento de costos. Lo que permite dilucidar una participación significativa de la eliminación del subsidio en el aumento del costo de ventas es el comportamiento de este para el año 2020 y 2021: se reduce el porcentaje de costos de ventas en el año 2022 debido a que progresivamente se van levantando las restricciones impuestas por el gobierno por la pandemia del COVID 19 y a mediados de mes se establece el precio del diésel, sin embargo, el mismo año 2022, se tiene un costo de ventas del 78.61% el cual es casi similar al del año 2018 y 2019 valor alcanzado antes de la eliminación del subsidio, por lo que se demuestra una inevitable tendencia al alza por la medida. Lo indicado se refrenda también con el análisis horizontal ya que en el año 2020 existe un quiebre en cuanto el comportamiento del costo de ventas:

**Tabla 15: Evolutivo del costo de ventas de la empresa periodo 2018 al 2022 Análisis Horizontal**

ESTADO DE RESULTADOS	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022
<b>COSTO DE VENTAS</b>	12,68%	-30,40%	11,34%	11,06%

**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

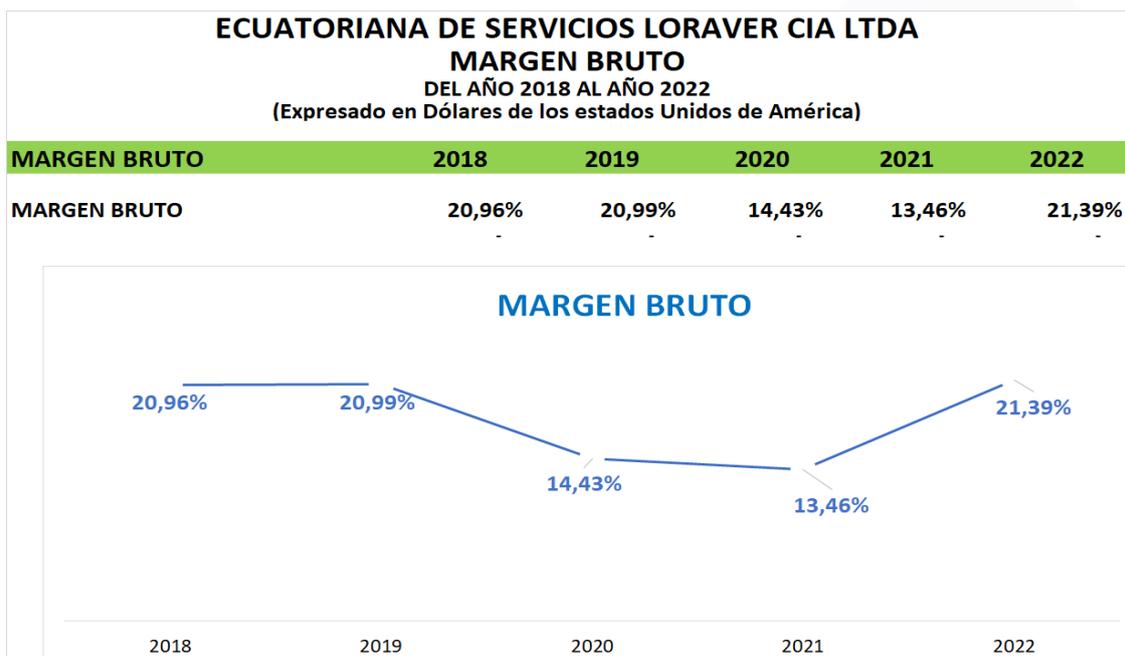
**Autor: Diana Cuti**

La tendencia a la reducción queda revertida después del 2020 (Pandemia y eliminación del subsidio) y se mantiene al alza con respecto en el 2020-2021, valores previos a la eliminación (12.68% del 2018 vs 2019 contra un -30.40% del 2019 vs 2020)

## 5.2.2 Comportamiento del margen bruto en el periodo 2018 al 2022

Según el análisis vertical desarrollado para los Estados de Resultados de la empresa, el margen bruto ha tenido el siguiente comportamiento:

**Gráfica 8: Evolutivo del margen bruto de la empresa periodo 2018 al 2022 Análisis vertical.**



**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

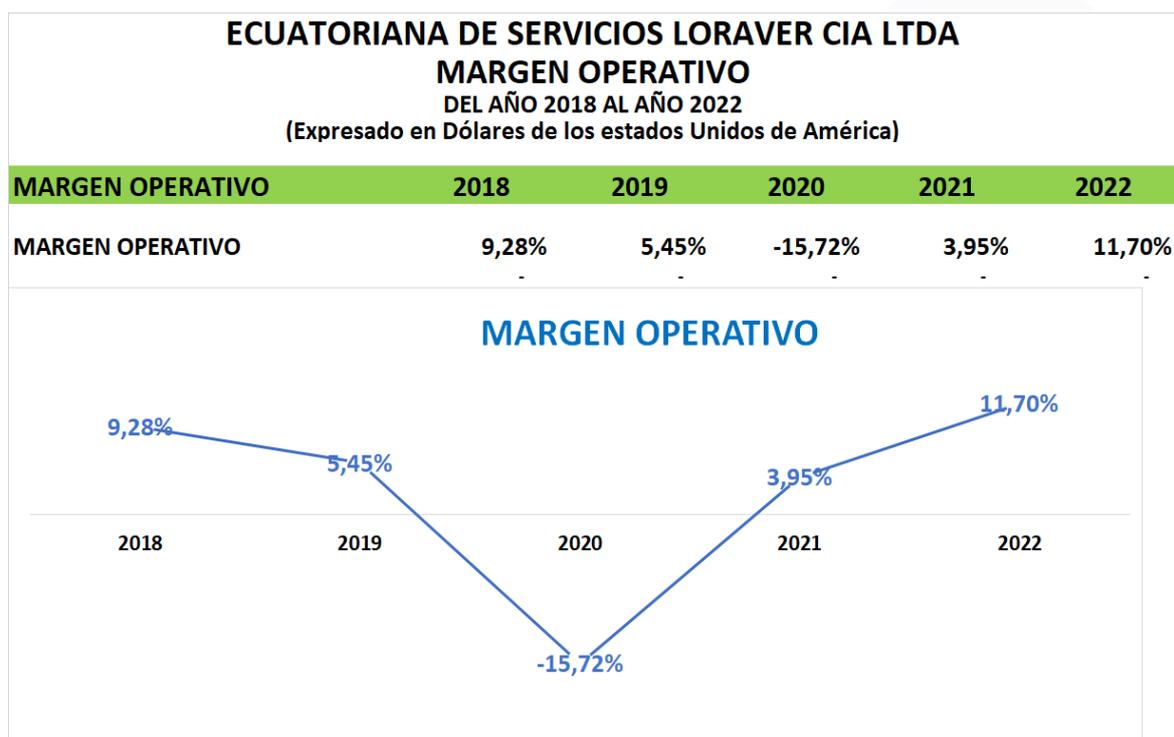
**Autor: Diana Cuti**

El margen bruto viene a ser un correlativo del Costo de Ventas: el incremento del costo de ventas en el 2020 al 2021 lleva a una reducción del margen bruto en el mismo periodo, la recuperación del margen bruto se debería a una reducción de las restricciones propias de la pandemia del COVID 19, que a su vez no deja de ser mayor al margen bruto previo a la eliminación del subsidio (21.39% del 2022 vs 20.96% del 2018 y 20.99% del 2019).

### 5.2.3 Comportamiento del margen operativo en el periodo 2018 al 2022

Según el análisis vertical desarrollado para los Estados de Resultados de la empresa, el margen operativo ha tenido el siguiente comportamiento:

**Gráfica 9: Evolutivo del margen operativo de la empresa periodo 2018 al 2022**  
Análisis Vertical



Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver

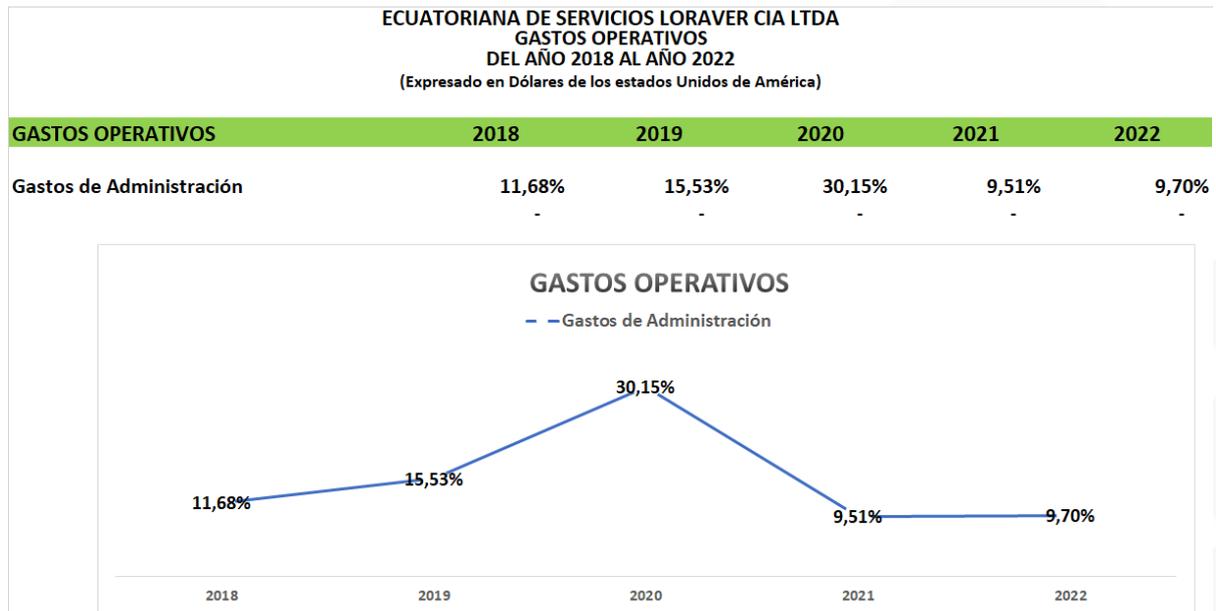
Autor: Diana Cuti

En el caso del margen operativo durante el año 2018 y 2019 es positivo, no así en el año 2020 que cae abruptamente que es el año donde se eliminó el subsidio y se iniciaron las restricciones para enfrentar al COVID 19, posterior a ello se nota una tendencia ininterrumpida al alza, lo que llevaría a pensar erróneamente que la eliminación del subsidio ha contribuido a incrementar el margen operativo, lo que entraría en abierta inconsistencia con el ya demostrado

aumento del costo de ventas y reducción del margen bruto. La explicación a este comportamiento al alza viene desde el evolutivo de los gastos operativos:

### Gráfica 10: Evolutivo de los gastos operativos de la empresa periodo

#### 2018 al 2022 Análisis vertical



**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

**Autor: Diana Cuti**

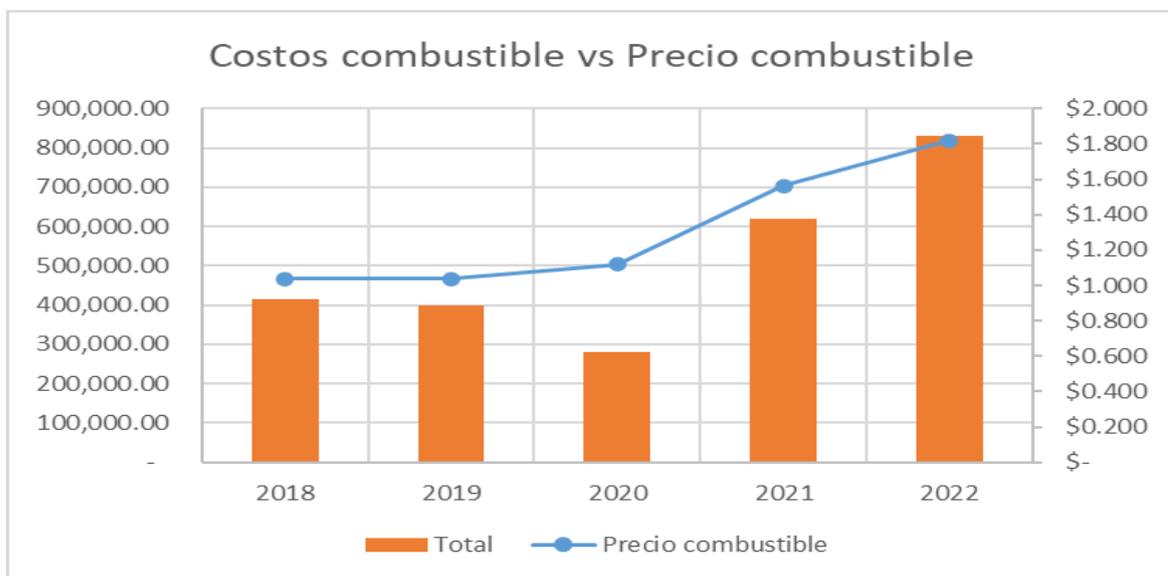
Los gastos operativos, es decir, los gastos administrativos fueron reducidos debido a una política impuesta por la compañía a raíz de enfrentar en simultáneo la eliminación del subsidio y el aumento de costos propios a las restricciones del COVID 19. La política de reducción de gastos fue muy dura al punto que se bajaron a niveles del 2018 incluso, lo que no solo permitió compensar el aumento en el costo de ventas y reducción del margen bruto, sino incluso proyectar un crecimiento económico para la empresa en cuanto resultados operativos.

### 5.2.4 Comportamiento del costo de combustible en el periodo 2018 al 2022

Si bien es cierto, que la relación entre la eliminación del subsidio y el costo de combustible de los servicios realizados por la empresa debe ser notoria, se realiza el siguiente análisis:

**Gráfica 11: Costos de combustible vs Precio del combustible periodo**

**2018 al 2022**



**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

**Autor: Diana Cuti**

El costo del combustible ha subido a la par que el precio del combustible también, sin embargo, el año 2020, precisamente el año de la eliminación del subsidio, vemos que el costo ha bajado, debido a que el gobierno decide restringir el comercio a nivel nacional para combatir al COVID 19 y a consecuencia de la reducción del tráfico aéreo, lo que viene a representar una menor cantidad de servicios realizados y por lo tanto un menor costo de combustible aún el precio de este se haya incrementado.

## 5.2.5 Establecimiento del flete para los servicios económicamente representativos en el periodo 2018 al 2022

Con base al cálculo de los fletes correctamente calculados, se realizó la comparación con los fletes vigentes regulados según cada ruta. Esto se desarrolla en la siguiente tabla:

**Tabla 16: Comparativo de fletes entre Flete correctamente calculado y Flete vigente regulado**

DESTINO	FLETE EN USD / GALÓN/ VIAJE REDONDO	CAPACIDAD Galones (Tracto Camion Kenworth)	FLETE SEGÚN RESOLUCION ARCERNR	FLETE CORRECTAMENTE ASIGNADO	DIFERENCIA \$	DIFERENCIA %
AEROPUERTO JOAQUÍN OLMEDO (GUAYAQUIL)	0,013109 \$/Galón	10000	\$ 131,09	\$ 181,98	\$ 50,90	39%
AEROPUERTO MARISCAL SUCRE (TABABELA)	0,017714 \$/Galón	10000	\$ 177,14	\$ 219,81	\$ 42,67	24%

**Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver**

**Autor: Diana Cuti**

Se evidencia que los fletes fijados por la autoridad son mucho menores al costo real de la operación, es decir lo que debería cobrar la compañía en las rutas indicadas, e incluso si solo consideramos los costos de ambas rutas, tampoco se logran cubrir con los fletes según resolución: terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre Quito con un costo de operación de \$186.83 vs \$177.14 del flete regulado y del Terminal Pascuales –Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo Guayaquil con un costo de operación de \$154.69 vs \$131.09 del flete regulado. Si bien es cierto, esto llevaría a colegir que la empresa está perdiendo dinero en cuanto a los ingresos y por ende debería tener pérdidas, en los Estados de Resultados del periodo 2018 al 2022 no se visualiza ello, debiéndose posiblemente a un caso de

subsidio de rutas y/o líneas de negocio. Con respecto al supuesto planteado de la eliminación del subsidio de combustible, este si influyera en cuanto incremento de costo operativo del combustible en la diferencia del flete correctamente calculado y el flete vigente regulado según resolución, por lo que la recuperación de dicho monto no percibido se realizaría a partir de una propuesta integral de recuperación de rentabilidad para dichas rutas.

#### **5.2.6 Propuestas para mejorar la rentabilidad en las rutas de la línea de negocio transporte de combustible de avión.**

Según la estructura de costos desarrollada para las rutas “Terminal Beaterio – Mariscal Sucre Quito” y “Terminal Pascuales – Jose Joaquín Olmedo Guayaquil” y el análisis realizado entre los fletes de dichas rutas correctamente calculados y los fletes según resolución, se presenta la siguiente propuesta integral:

- Renegociación del flete vigente regulado

La eliminación del subsidio ha incrementado los costos de combustibles al punto de reducir la utilidad de los servicios, por lo que se podría renegociar los fletes en función a ello. Para la empresa se podría considerar el siguiente incremento:

**Tabla 17: Propuestas para mejorar la rentabilidad en la ruta Terminal el Beaterio- Aeropuerto Mariscal Sucre Tababela.**

INCREMENTO PRECIO DEL DIÉSEL EN LOS COSTOS DE OPERACIÓN DE UN TRACTO CAMION			
	COSTO DIESEL POR KM RECORRIDO	FLETE	PRECIO POR GALON DIESEL
ESCENARIO INICIAL MAYO 2020	\$ 16,98	\$ 177,14	\$ 1,037
ESCENARIO JULIO 2022	\$ 28,65	\$ 219,81	\$ 1,750
<b>VARIACION ACTUAL</b>	<b>\$ 11,67</b>	<b>\$ 42,67</b>	<b>\$ 0,71</b>
<b>% INCREMENTO COSTO ACTUAL</b>	<b>68,76%</b>	<b>24,09%</b>	<b>68,76%</b>

CONCLUSIONES: PROPUESTA DE AJUSTE A FLETE	
<b>IMPACTO EN EL PRECIO FINAL POR AJUSTE AL FLETE FINAL</b>	
<b>PRODUCTO JET A1</b>	
RUTA	TERMINAL BEATERIO HACIA AEROPUERTO MARISCAL SUCRE TABABELA
PRODUCTO	JET A1
CANTIDAD	10000.00 Galones
FLETE ACTUAL	\$ 177,14
INCREMENTO PLANTEADO	\$ 42,67
NUEVO FLETE	\$ 219,81
<b>AFECTACIÓN FINAL EN LOS COSTOS</b>	<b>\$ 219,81</b>
EFFECTO DEL INCREMENTO EN EL PRODUCTO	
COSTO POR GALON	<b>\$ 0,0219806</b> ESE ES EL INCREMENTO POR GALON DE JETA1

Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver

Autor: Diana Cuti

- Ruta Terminal Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre Quito: Diferencial de \$ 42.67 que corresponde al 24.09 % de incremento al flete actual.

**Tabla 18: Propuestas para mejorar la rentabilidad en la ruta Terminal el Pascuales- Aeropuerto José Joaquin Olmedo.**

INCREMENTO PRECIO DEL DIÉSEL EN LOS COSTOS DE OPERACIÓN DE UN TRACTO CAMIÓN				
	COSTO DIESEL POR KM RECORRIDO	FLETE	PRECIO POR GALON DIESEL	% DEL COSTO POR KM
ESCENARIO INICIAL MAYO 2020	\$ 6,85	\$ 131,09	\$ 1,037	
ESCENARIO JULIO 2022	\$ 11,56	\$ 181,98	\$ 1,750	
<b>VARIACIÓN ACTUAL</b>	<b>\$ 4,71</b>	<b>\$ 50,90</b>	<b>\$ 0,71</b>	
<b>% INCREMENTO COSTO ACTUAL</b>	<b>68,76%</b>	<b>38,83%</b>	<b>68,76%</b>	

CONCLUSIONES: PROPUESTA DE AJUSTE A FLETE	
<b>IMPACTO EN EL PRECIO FINAL POR AJUSTE AL FLETE FINAL</b>	
<b>PRODUCTO JET A1</b>	
RUTA	TERMINAL PASCUALES HACIA AEROPUERTO JOSE JOAQUIN OLMEDO
PRODUCTO	JET A1
CANTIDAD	10.000.00 Galones
FLETE ACTUAL	\$ 131,09
INCREMENTO PLANTEADO	\$ 50,90
NUEVO FLETE	\$ 181,98
<b>AFECTACIÓN FINAL EN LOS COSTOS</b>	<b>\$ 181,98</b>
EFFECTO DEL INCREMENTO EN EL PRODUCTO	
COSTO POR GALON	<b>\$ 0,0181983</b> ESE ES EL INCREMENTO POR GALON DE JETA1

Fuente: Empresa Ecuatoriana de Servicios Loraver

Autor: Diana Cuti

- Ruta Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo Guayaquil:  
Diferencial de \$ 50.90 que corresponde al 38.83 % de incremento al flete actual.
- **Reasignación de gastos administrativos**

Los gastos administrativos resultan ser un porcentaje significativo en las estructuras de costos para las dos rutas estudiadas; 22.10% para la ruta Terminal el Beaterio – Aeropuerto Mariscal Sucre Quito y 26.70% para la Ruta Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo Guayaquil, por lo que deberían ser asignadas a otras rutas más lucrativas en función de sus respectivas estructuras de costos y fletes regulados. El monto para asignar debe ser tal que los gastos administrativos para las dos rutas estudiadas oscilen entre un 5.00% y 10.00% considerando estos valores como empíricos según mercado.

- **Reestructuración de la remuneración de la Mano de Obra**

La Mano de Obra Directa (conductores) se podría considerar personal que se le pague por viaje, no en la planilla de la compañía de la empresa para ahorrar en sobre costos laborales y la Mano de Obra Indirecta se le podría remunerar una parte fija y otra parte según indicadores de gestión relacionados al control de costos de operación.

## CAPÍTULO VI: Conclusiones y Recomendaciones

### 6.1 Conclusiones

- La eliminación del subsidio al Diesel si incide en el margen de utilidades de la línea de negocio transporte de combustible de avión, particularmente en el margen bruto y no de forma notoria en el margen operativo debido a que la reducción se diluye a partir del ahorro generado por la compañía en cuanto gastos operativos.
- El costo de ventas se ha visto incrementado debido al aumento del costo del combustible propiciado por la eliminación del subsidio, este incremento va desde un 85.57% del 2020 a un 86.54% al 2021, para finalmente bajar relativamente al 78.61% en el 2022 año, donde ya se fijo un precio al diésel.
- El margen bruto se ha visto reducido a raíz de la eliminación del subsidio; de un 14.43% del 2020 a un 13.46% en el 2021, posteriormente en el año 2022 se incrementa porque ya existe un precio fijo al diésel.
- El margen operativo disminuye como consecuencia lógica de la reducción del margen bruto, sin embargo, al mismo tiempo se produjo un aumento del gasto administrativo del 30.15% del 2020 que evidentemente produjo pérdidas en la operación, pero finalmente se puede notar una tendencia a la baja en el año

2021 a 9.51% y en el 2022 al 9.70%, por lo que se ha logrado que la utilidad operativa no disminuya, sino que aumente inclusive en esos años.

- El flete regulado no corresponde a lo que debería cobrar la compañía por los servicios realizados, tomando como objeto de estudio las dos rutas que conforman el servicio de la línea de transporte combustibles de avión, con una diferencia 24,09% para la ruta Terminal Beaterio– Aeropuerto Mariscal Sucre Quito y un 38,83% para la ruta Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo Guayaquil, se debe presentar nuevos fletes para lograr maximizar la rentabilidad en dichas rutas.

## 6.2 Recomendaciones

- Se recomienda renegociar el flete según los calculados desarrollados ante la autoridad responsable, de la ruta Terminal Beaterio– Aeropuerto Mariscal Sucre Quito y ruta Terminal Pascuales – Aeropuerto Jose Joaquin Olmedo Guayaquil
- La reasignación de gastos administrativos de las estructuras de costos de las rutas menos rentables en función de los fletes según resolución hacía rutas más rentables, debe hacerse previo costeo ABC (ideal para este tipo de situaciones) de las rutas de transporte totales de la compañía.
- Los costos de Mano de Obra son relativamente elevados, por lo que se recomienda una reconfiguración en función de pago por viaje a conductores, Mano de Obra Directa, por lo menos en las rutas menos rentables según los fletes por resolución, y pago según objetivos de gestión de indicadores para los administrativos de operaciones, es decir Mano de Obra Indirecta.

## Referencias Bibliográficas

- Bureau Veritas Formación. (2011). *Logística Integral* (2da ed.). Madrid: Fundación Confemetal.
- Chambergó, I. (2012). *Sistemas de costos, diseño e implementación en las empresas de servicios, comerciales e industriales*. Lima: Pacífico editores.
- Chu, M. (2013). *Fundamentos de finanzas: Un enfoque peruano* (8va ed.). Lima: Financial Advisory Partners.
- Flores, J. (2012). *Contabilidad gerencial* (3ra ed.). Lima: Centro de especialización en contabilidad y finanzas.
- Flores, J. (2014). *Costos y Presupuestos* (5ta ed.). Lima: Centro de especialización en contabilidad y finanzas.
- Gómez, J., & Uribe, R. (2014). *Costos logísticos*. Bogotá: Ecoe editores
- Herz, J. (2018). *Apuntes de contabilidad financiera* (3ra ed.). Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas
- Horngreen, C., Datar, S., & Rajan, M. (2013). *Contabilidad de costos. Un enfoque gerencial* (14va ed.). Naucalpán de Juárez, Ciudad de México: Pearson Educación.
- Hansen, D., & Mowen, M. (2007). *Administración de costos. Contabilidad y Control* (5ta ed.). México: Thomson Editores.
- Palella, S., & Martins, F. (2012). *Metodología de la investigación cuantitativa*. Caracas: Fondo editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador
- Rivero, P. (2013). *Costos y presupuestos: reto de todos los días* (1era ed.). Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Tamayo y Tamayo, M. (2003). *El proceso de la investigación científica* (4ta ed.). México, D.F.: Limusa.

**UNEMI**

UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO

*¡Evolución académica!*