

**DISEÑO DE UN SISTEMA DE COSTOS POR ÓRDENES ESPECÍFICAS PARA
LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE
PASTO.**

**ANDRES FELIPE NARVÁEZ
CARLOS DARIO LUCERO
JUAN SEBASTIÁN INSUASTI**

**Asesor
Mg. Leidy Johanna Bastidas Sarchi.**

**UNIVERSIDAD CESMAG
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
PROGRAMA DE CONTADURÍA PÚBLICA
SAN JUAN DE PASTO
2023**

**DISEÑO DE UN SISTEMA DE COSTOS POR ÓRDENES ESPECÍFICAS PARA
LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE
PASTO**

**ANDRES FELIPE NARVÁEZ
CARLOS DARIO LUCERO
JUAN SEBASTIÁN INSUASTI**

**Trabajo de grado presentado bajo la modalidad de monografía, como
requisito parcial para optar el título de Contador Público**

**UNIVERSIDAD CESMAG
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
PROGRAMA DE CONTADURÍA PÚBLICA
SAN JUAN DE PASTO
2023**

NOTA DE ACEPTACIÓN

Jurado

Jurado

San Juan de Pasto, marzo 2023

NOTA DE EXCLUSIÓN

“El pensamiento que se expresa en esta obra es de exclusiva responsabilidad de sus autores y no compromete la ideología de la Universidad CESMAG”

Dedicatoria

El presente trabajo de grado va dedicado a Dios, quien como guía estuvo presente en el caminar de mi vida, bendiciéndome y dándome fuerzas para continuar con mis metas trazadas sin desfallecer. A mi madre, mi esposa y mi hija que, con apoyo incondicional, amor y confianza permitieron que logre culminar mi carrera profesional.

Especial reconocimiento merecen mis compañeros Carlos Lucero y Sebastián Insuasty quienes siempre fueron bastón de apoyo a lo largo de la carrera y sobre todo en los últimos meses cuando se realizó la tesis que hoy se presenta

ANDRÉS FELIPE NARVÁEZ

Dedicatoria

Comienzo agradeciendo a Dios por el milagro de la vida y a nuestra madre María santísima por su compañía, por las oportunidades brindadas, por ser luz y guía en mi camino.

A mis padres Carlos Hernando Lucero y Mercedes Cecilia Martínez por su inmenso apoyo, por su gran educación, amor y por siempre creer en mí.

A mi hermano León Andrés por su compañía, a mis abuelas María Luisa y Ana María por su comprensión y amor, a mis abuelos Jorge Isaac Martínez y Libardo Antonio Lucero quienes en vida fueron grandes hombres, y hoy en día sus valores y principios son pilar en nuestro hogar y familia.

A mis compañeros de curso, a quienes hoy en día aprecio mucho y a la Universidad Cesmag por la educación recibida a través de grandes docentes.

CARLOS DARÍO LUCERO MARTÍNEZ

Dedicatoria

Agradezco a mi madre por brindarme su apoyo en los momentos más difíciles y darme la oportunidad de realizar mis estudios profesionales.

A la Universidad CESMAG y todo su cuerpo operativo, por abrirme las puertas y ayudarme adquirir los conocimientos necesarios para alcanzar mis objetivos.

JUAN SEBASTIAN INSUASTI CAICEDO

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	16
1. PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	18
1.1 TEMA DE INVESTIGACIÓN	18
1.2 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN	18
1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	18
1.3.1 Descripción del problema.	18
1.4 OBJETIVOS	19
1.4.1 Objetivo general	19
1.4.2 Objetivos específico	19
1.5 JUSTIFICACIÓN	19
1.6 VIABILIDAD	20
1.7 DELIMITACIÓN	20
2. MARCO REFERENCIAL	21
2.1 ANTECEDENTES	21
2.2 MARCO CONTEXTUAL	25
2.2.1 Macrocontexto	25
2.2.2 Microcontexto	27
2.2.3 Reseña histórica	29
2.3 MARCO LEGAL	29
2.4 MARCO TEÓRICO	37
2.5 MARCO CONCEPTUAL	49
3. METODOLOGIA	52
3.1 PARADIGMA	52
3.2 ENFOQUE	52
3.3 METODO	52
3.4 TIPO DE INVESTIGACION	52
3.5 POBLACIÓN Y MUESTRA	53
3.6 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	53
3.7 VALIDEZ DE LOS INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	53
3.8 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	54
3.8.1 APLICACIÓN DE INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	54
4. ANALISIS DE LOS RESULTADOS	73

4.1 DIAGNOSTICO DEL MANEJO DE COSTOS ACTUAL DE LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S UBICADA EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO.	73
4.1.1 PERFIL DE LA MATRIZ DOFA	74
4.1.2 PERFIL DE LA MATRIZ MEFI	75
4.1.3 PERFIL DE LA MATRIZ MEFE	75
4.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL COSTO QUE INCURREN EN EL SERVICIO PRESTADO POR LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S DE LA CIUDAD DE PASTO.	77
4.2.1 IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO DEL SISTEMA DE COSTOS	77
4.2.2 VARIABLES DE COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE TRANSPORTE TINA S.A.S	77
4.2.2.1 COSTOS DIRECTOS DEL SERVICIO	78
4.2.2.2 COSTOS INDIRECTOS DEL SERVICIO	78
4.2.2.3 GASTOS ADMINISTRATIVOS	78
4.3 DESCRIPCIÓN DE VARIABLES ASOCIADOS AL COSTO DIRECTO DEL SERVICIO	79
4.3.1 DESCRIPCIÓN DE VARIABLES DEL COSTO INDIRECTO DEL SERVICIO	80
4.3.2 DESCRIPCIÓN DE VARIABLES DE LOS GASTOS ADMINISTRATIVOS	81
4.4 ANÁLISIS Y FORMULACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS	82
4.4.1 COSTOS FIJOS DEL SERVICIO	82
4.4.2 COSTOS VARIABLES DEL SERVICIO	85
4.4.3 MANO DE OBRA ADMINISTRATIVA	87
4.4.4 OTROS COSTOS ADMINISTRATIVOS	88
4.5. DISEÑO DE FORMATOS PARA UN SISTEMA DE COSTOS POR ÓRDENES ESPECÍFICAS PARA LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S.	89
4.6 ELABORAR EL ESTADO DE COSTOS PARA LA EMRESA TRANSPORTES TINA S.A.S	93
CONCLUSIONES.	96
RECOMENDACIONES.	97
BIBLIOGRAFÍA.	98

LISTA DE ANEXOS

	pág.
Anexo A. Carta de autorización para realizar trabajo de grado	102
Anexo B. Formato de entrevista	103

LISTADO DE TABLAS

	pág.
Tabla 1. Análisis de entrevista a gerente, contador y auxiliar contable.	55
Tabla 2. Matriz DOFA.	66
Tabla 3. Matriz MEFE.	69
Tabla 4. Matriz MEFI.	70

LISTADO DE ILUSTRACIONES

	pág.
Ilustración 1. Variables del costeo	77
Ilustración 2. Variables del sistema de costos	78
Ilustración 3. variables	79
Ilustración 4. Categorización de variables	79
Ilustración 5. Características del vehículo de transporte	79
Ilustración 6. Calculo de sueldo y auxilio de transporte	82
Ilustración 7. Calculo de prestaciones legales y seguridad social	82
Ilustración 8. Cálculo mano de obra por número de viajes en el mes ruta Pasto - Chachagüí	83
Ilustración 9. Calculo del valor de depreciación vehículos por número de viajes en el mes	84
Ilustración 10. Calculo del valor de seguro y pólizas por número de viajes en el mes	84
Ilustración 11. Calculo del mantenimiento preventivo por número de viajes en el mes	85
Ilustración 12. Resumen costos fijos del servicio de transporte para la ruta Pasto-Chachagüí de la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S	85
Ilustración 13. Calculo costo combustible	85
Ilustración 14. Calculo costo llantas	86
Ilustración 15. Calculo costo de lubricantes	86
Ilustración 16. Resumen costos variables del servicio de transporte para la ruta Pasto – Chachagüí	86
Ilustración 17. Distribución porcentual costos administrativos	87
Ilustración 20. Calculo porcentaje de participación costo de nómina administrativa en el servicio de transporte de pasajeros para la ruta Pasto – Chachagüí	87
Ilustración 21. Calculo porcentaje de participación de otros costos administrativos en el servicio de transporte de pasajeros para la ruta Pasto – Chachagüí.	88

RESUMEN ANALITICO DE ESTUDIO.

Código: 1053

Programa académico: Contaduría Publica

Fecha de elaboración: 28 de Julio de 2022

Autores de la investigación: Andrés Felipe Narváez, Carlos Darío Lucero, Juan Sebastián Insuasti.

Asesor(a): Leidy Johanna Bastidas Sarchi

Título de la investigación: DISEÑO DE UN SISTEMA DE COSTOS POR ÓRDENES ESPECÍFICAS PARA LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO

Palabras claves: Costos, sistema de costos, elementos del costo, materia prima, mano de obra directa, costos indirectos de fabricación, costos fijos, costos variables, costos unitarios, costos totales, orden de servicio.

Descripción: En el presente trabajo de investigación se desarrolló una estructura de un sistemas de costos por órdenes específicas para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S, el cual le permita a la organización conocer el verdadero costo del servicio de transporte y también conocer todos los elementos que integran los costos del servicio, adicional a ello para lograr una información clara y concisa con la cual la administración pueda tomar buenas decisiones encaminadas al progreso de la actividad económica de la empresa. Para lo cual se realizó un diagnóstico del manejo de los costos que la empresa está realizando, posterior a ello se realizó una identificación de los elementos que intervienen en el servicio y por último se estructuro un sistema de costos por órdenes específicas, el cual le brinde a la organización un control de todos los elementos del costo.

Contenido: Este trabajo se desarrolla en cuatro capítulos, donde cada uno de ellos permite desarrollar a plenitud el diseño de sistema de costos por órdenes específicas para transportes TINA S.A.S

El primer capítulo se centra en dar a conocer el propósito del proyecto y conocer e identificar los problemas e incidencias presentadas dentro de la empresa encontrándose descripción y formulación del problema, objetivo general y específicos, justificación, viabilidad y delimitación, sobre los cuales se inferirá, se puntarán áreas en donde se desarrolla el trabajo y se obtendrán soluciones.

En el segundo capítulo se encuentra la fundamentación del trabajo con la exposición de los marcos en donde se muestran trabajos de grado relacionados con el tema y

tomados como apoyo académico, posteriormente el entorno en donde la empresa desarrolla su objeto social, seguido del marco legal donde se plasman las bases suficientes y necesarias para abarcar con propiedad y amplio conocimiento el tema a desarrollar. Se continua con el marco teórico y conceptual en donde se emplean enfoques teóricos basados en una investigación bibliográfica y encaminada para que el lector tenga un conocimiento y significado claro de la temática a exponer en el actual trabajo.

Se procede con el tercer capítulo que presenta la metodología con la que se desarrolla la investigación, de igual forma se señala población y muestra con la que se va a trabajar y se evidencian resultados obtenidos por medio de la entrevista realizada a personal de la empresa.

Por último, el cuarto capítulo, integrado por el análisis de los resultados, donde se realiza un diagnóstico que permita detallar los costos y mediante la aplicación de análisis y matrices dar solución a la problemática presentada en la empresa.

Finalmente, se establecen algunas conclusiones y se aportan recomendaciones con el fin de contribuir al mejoramiento en cuanto al manejo de costos y otros factores representativos de la organización.

Metodología: Aporta un marco teórico con el cual poder buscar una solución a un problema en el contexto de la investigación, el paradigma al cual pertenece la investigación es el positivista, puesto que este considera que solo los datos observables pueden ser objeto de conocimiento a través de métodos centrados en el análisis estadístico, estando ligado al concepto de empirismo y buscando una explicación causal y mecanicista de los fenómenos de la realidad.

El enfoque utilizado es el cuantitativo, puesto que se abordan algunas variables como la elaboración de un sistema de costos, estados de costos, informes de costos Etc. Estos serán observados, y medidos a través de la utilización de técnicas estructuradas de recolección de la información, es así como se elabora una entrevista al gerente de la compañía, para obtener la información requerida, base de esta investigación.

En tema de método se manejó el empírico, ya que se cuenta con conocimientos basados en la observación y experiencia, y analítico porque tiene en cuenta variables que se analizan en forma particular que llevaran a examinar y estudiar los estados financieros presentados por la compañía, es decir establecer a través de la percepción y el trabajo realizado lo que realmente está sucediendo en la empresa e incorporar nuevos conocimientos y procedimientos con el fin contribuir al mejoramiento de la misma.

El tipo de investigación es descriptivo, dado que aplico una entrevista al Gerente de la empresa, lo que permitirá recolectar la información básica y necesaria para

interpretar el manejo de los costos de la organización, determinando así su verdadera situación económica. Además, se describirá la situación actual de la compañía a través del diagnóstico lo que permitirá establecer la situación problemática y con esta ya identificada se elaborará un sistema de costos que le brinde una información confiable como fuente clara para la toma de decisiones.

Finalmente, en las técnicas de recolección de información fueron primarias y secundarias, la primera puesto que se obtendrá información a través de una entrevista que se realizará al contador, dos auxiliares contables y gerente general, lo cual permitirá diagnosticar su situación financiera de la organización TRANSPORTES TINA SAS, objeto de estudio y la segunda, se utilizó la información suministrada por la empresa, es decir sus estados financieros, además se tendrán en cuenta estudios y conceptos consultados por Internet, antecedentes de trabajos de grado y libros base.

Anexos: Anexo A, carta de autorización de la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S para desarrollar el trabajo de investigación.

Anexo B, entrevista dirigida y realizada al señor gerente y dos auxiliares contables para la obtención de la información necesaria para desarrollar el trabajo de investigación.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de grado se refiere a la propuesta del diseño del sistema de costos por órdenes específicas, que se pretende aplicar a la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S de la ciudad de Pasto, una empresa de servicio de transporte especial dedicada al Turismo, servicio Empresarial y Escolar.

La empresa TRANSPORTES TINA S.A.S mediante sus modelos de contratación por servicios, tiene dificultades en la medición de los costos unitarios y totales que incurre por cada orden de trabajo, por tal motivo ve la necesidad de proponer un sistema de costos por órdenes específicas, el cual le brinde de antemano la información más oportuna para la toma de decisiones acertadas.

El sistema de costos por órdenes específicas, le garantizará a la organización una herramienta de medición precisa de los tres elementos del costo, además de brindar mejor planeación y control en las actividades que desempeñan para la obtención del servicio, esto con el fin de optimizar recursos para el cumplimiento de los objetivos y metas que tiene fijada la dirección de la empresa.

El objetivo principal de la presente investigación, es el diseño de un sistema de costos por órdenes específicas para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S, con el fin de determinar los elementos del costo que maneja para la producción del servicio, para elaborar un estado de costos el cual le permita a la organización calcular los costos unitarios y totales por cada orden de trabajo.

A continuación, se presenta el trabajo de grado estructurado bajo los lineamientos y directrices de trabajo de grado del programa de contaduría pública, en primer lugar, se presenta el tema de investigación y la línea de investigación bajo la cual está inscrito el tema seleccionado, en segundo lugar, se dieron a conocer los principales síntomas por los cuales la empresa está atravesando que son el principal objeto de estudio, luego de ello se formulan y se presentan los objetivos tanto general como específicos que se llevarán a cabo para el desarrollo del trabajo de grado, siguiendo en la línea de presentación, se da a conocer la justificación donde se presentan los motivos y las razones por las cuales se eligió el tema de investigación, en este mismo sentido se presenta la viabilidad del trabajo de grado y su posible realización, también se da a conocer en el presente trabajo la delimitación la cual abarca el lugar de sitio donde se desarrollara la presente investigación y su tiempo determinado; en secuencia con lo establecido con las normas de trabajo de grado tenemos el marco referencial el cual se da inicio con los referentes esto quiere decir que son trabajos de grado ya realizados que sirven como guía o de apoyo para realizar los objetivos planteados, paso seguido se exhibe el marco contextual donde en primera instancia tenemos el macro contexto en el cual se divulga el entorno a nivel macro de la actividad en la cual se desea realizar el trabajo de grado, en segunda instancia está el micro contexto donde se habla de la actividad pero en un contexto más cercano incluso en el lugar que se desarrolla dicha actividad y por última instancia esta la reseña histórica en la cual

se menciona un poco la historia y la evolución de la empresa, en la misma línea se presenta el marco legal donde se da a conocer las leyes en las cuales se reglamenta la presente investigación, siguiendo con el marco teórico donde se toman las teorías más importantes que nos permiten conocer y poder desarrollar el tema a tratar y por ultimo dentro de este capítulo está el marco conceptual que se trata de los conceptos claves a tener en cuenta dentro de esta investigación; seguido a esto entramos a la parte de metodología y dentro de ella tenemos el paradigma en el cual se enmarca la investigación, el enfoque donde se direcciona la investigación, el método, tipo de investigación, la población y muestra, y por ultimo las técnicas de recolección de la información.

En esta línea investigativa entramos al último momento, el cual se empieza a desarrollar la investigación y se despliega el trabajo completo, inicia este segmento con el diagnóstico de la empresa a través de una entrevista, donde, se espera tener la mayor información y posteriormente un diagnóstico de la empresa utilizando matrices para darle solución a las problemáticas que esta presenta, en segunda instancia se identifican los elementos del costo que intervienen en el servicio de transporte, siguiendo la línea se desarrolla el tercer objetivo, el cual es formular un estado de costos por órdenes específicas para la empresa TRANSPORTE TINA S.A.S y finalmente se presenta la bibliografía donde se expone los referentes textuales que sirven para llevar a cabo la realización del actual trabajo de grado.

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 TEMA DE INVESTIGACIÓN.

Sistema de costos

1.2 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Gestión contable y organizaciones: permite realizar estudios en gestión contable, financiera y económica, contabilidad ambiental, contabilidad cultural y desarrollo contable profesional.

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.3.1 Descripción del problema. Transportes TINA SAS, es una empresa nariñense de transporte especial dedicada al turismo, servicio empresarial y escolar, habilitada por el ministerio de transporte bajo la resolución No 153 de 06 de octubre de 2014, la cual cuenta con una amplia gama de opciones de transporte como una herramienta de trabajo ofreciendo servicios garantizados que logren plena satisfacción y bienestar en las personas quienes opten por el servicio.

La empresa se encuentra ubicada en la calle 11 No 30ª-17 en la ciudad de Pasto (Nariño), cuenta actualmente con un personal, encabezado por el gerente, contador, director operativo y asesor jurídico.

Transportes TINA SAS, se ha caracterizado por prestar un servicio de transporte eficiente, eficaz y seguro a la clientela, en donde la legalidad, seguridad y puntualidad sean los pilares fundamentales con el fin de volver el servicio de transporte cada vez más social y humano.

La organización, realiza sus actividades de servicio de transporte especial con base en contratos; las fijaciones de costos no son tomados en cuenta debido a la alta variabilidad del mercado, además los precios son determinados según factores externos, como la temporada en la cual se solicite el servicio o las tarifas que presenta el mercado como base para fijar el valor, además los valores de los costos no están determinados y sólo se toman según la experiencia de la gerencia, situación por la cual no se ven cumplidos los objetivos empresariales fijados por la alta dirección.

Por lo anterior y en vista de la importancia de la implementación de una herramienta para la determinación de la realidad económica de la empresa, se diseñará un sistema de costos por órdenes específicas, en el cual se incluirán los distintos elementos del costo que intervienen en la prestación del servicio de transporte, esto

con el fin de determinar las tarifas más llamativas para el mercado y mejorar la toma de decisiones para el cumplimiento de las metas de la administración.

1.3.2 Formulación del problema. ¿Cómo diseñar un sistema de costos por órdenes específicas para la empresa TRANSPORTES TINA SAS de la ciudad de Pasto?

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo general

Diseñar un sistema de costos para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S de la ciudad de Pasto.

1.4.2 Objetivos específicos

- Realizar un diagnóstico del manejo de costos actual para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S de la ciudad de Pasto.
- Identificar los elementos del costo que incurren dentro de la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S de la ciudad de Pasto.
- Estructurar un sistema de costos por órdenes específicas, el cual se adapte a la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S de la ciudad de Pasto.

1.5 JUSTIFICACIÓN

“La contabilización de los costos incurridos en las empresas o cualquier tipo de organización es una herramienta de gran ayuda para la gerencia de las organizaciones debido a que le ayuda a planear y controlar sus actividades dentro de dicha empresa u organización. Dicha contabilidad de costos es un sistema de información para registrar, determinar, distribuir, acumular, analizar, interpretar, controlar e informar de los costos incurridos”¹

De acuerdo con los procesos de producción de TRANSPORTES TINA S.A.S, la gerencia ve necesario establecer un sistema de costos por órdenes específicas de trabajo, que le permita a la organización asociar los costos incurridos para la obtención del servicio final y de esta manera determinar los costos unitarios y totales, generando con ellos una mayor claridad en la información contable que permitirá a la alta dirección la mejor toma de decisiones.

¹ CHANG, L. ALBA M., GONZALES N. Nora, LÓPEZ P. Ma. Elvira, MORENO, M. Myurna. La importancia de la contabilidad de costos. México. Instituto Tecnológico de Sonora. Pg 1.

Es importante resaltar que en el sector transporte no es usual la medición de costos con esta herramienta de trabajo, por tal motivo, la implementación de la misma generará un valor agregado que será llamativo para los accionistas de la organización para futuras inversiones.

En consecuencia, a lo anterior, la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S, ve necesario llevar a cabo un sistema de costos por órdenes específicas, para que con ello pueda tener una herramienta de medición eficiente y eficaz para que a la gerencia de la compañía pueda conocer el costo de cada orden de trabajo, con la finalidad de cumplir las metas y objetivos fijados por la administración.

Por consiguiente, este estudio es una gran oportunidad tanto para la empresa como para los estudiantes, ya que se pretende aportar los conocimientos adquiridos durante toda la carrera profesional, además ayudará a futuros investigadores como base para estudios de la misma área de conocimiento; también es importante el desarrollo de este trabajo para optar al título de Contador Público, y de esta manera competir en el medio laboral.

1.6 VIABILIDAD

El grupo de investigación ve viable y posible la realización del presente estudio, puesto que en primer lugar, se cuenta con el conocimiento técnico, adquirido a lo largo de la carrera, además del nuevo conocimiento que será necesario para su desarrollo; en igual sentido, el tiempo requerido para su culminación está en concordancia con el tiempo establecido por la Universidad, el cual está estipulado en 3 semestres académicos, de otro lado la inversión necesaria para su desarrollo no es alta, por tanto, el grupo la asume, mediante el aporte de recursos propios; así mismo, se tiene el apoyo de la empresa donde se pretende desarrollarlo, pues también se encuentra interesada en su ejecución, pues permitirá, mediante una futura implementación, solucionar la problemática identificada y finalmente se tiene el apoyo y asesoría de los docentes del programa de contaduría Pública de la Universidad CESMAG.

1.7 DELIMITACION

Esta investigación se realizará en la empresa TRANSPORTES TINA SAS, ubicada en la calle 15 N° 12 - 41, barrio Las Violetas, de la ciudad de Pasto, tomando como base del diseño del sistema de costos por órdenes específicas, los procesos de producción de la empresa, la definición y determinación de los costos unitarios y totales en que incurre Transportes Tina S.A.S por cada orden de trabajo.

Se desarrollará para un periodo de análisis y estudio a partir del primer semestre de 2021, con el propósito de darle finalización durante el primer semestre de 2022.

2. MARCO REFERENCIAL

2.1 ANTECEDENTES

Internacional

TÍTULO: Aplicación del sistema de costos por órdenes específicas para determinar el margen de utilidad por ruta en la empresa de transporte D&V S.A.C.

AUTORES: Virginia Maricielo Paredes Pollongo
Claudia Stefany Pupuche Camacho

INSTITUCIÓN: Universidad privada del norte, Trujillo - Perú

AÑO: 2019

OBJETIVO GENERAL:

- Determinar el margen de utilidad por ruta de la empresa de transporte D & V S.A.C Trujillo 2017 mediante la aplicación del sistema de costos por órdenes específicas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Identificar el costo y cantidad de los suministros de transporte por ruta de la empresa D&V S.A.C.
- Calcular el costo y cantidad de días de la mano de obra directa de transporte por ruta de la empresa D&V S.A.C.
- Estimar los costos indirectos del servicio de transporte por ruta de la empresa D&V S.A.C.
- Determinar el costo total y el margen de utilidad por ruta de la empresa de transporte D&V S.A.C.

CONCLUSIONES:

- Se identificó como suministros directos al combustible y llantas, el cálculo del combustible se realiza en base a los Kilómetros recorridos para cada ruta y el costo de galón; y las llantas mediante el prorrateo según los km por ruta; obteniendo así un costo total de suministros directos para Trujillo - Lima - Trujillo de S/. 2,040.43, Trujillo - Chiclayo - Trujillo de S/. 738.34 y Trujillo - Chimbote - Trujillo de S/. 472.83, las cuales varían según la distancia de cada servicio.

- Se calculó el costo total de mano de obra directa tomando en cuenta un semirremolque y considerando el total de la planilla de los 7 choferes S/. 12,619.22, donde se obtuvo un costo de MO diario de S/.84.84 para cada ruta. obteniendo un resultado de S/.169.67 para la ruta Lima (2 días) y S/.84.84 para Chiclayo y Chimbote las cuales duran solo 1 día.

APORTE:

El trabajo mencionado anteriormente se enfoca en la identificación, estimación y cálculo de los elementos del costo, los cuales se pueden adaptarlos para determinar el valor del costo por ruta de la empresa de transportes TINA S.A.S, así como también optimizar recursos y de esta manera cumplir con los objetivos propuestos.

TÍTULO: Sistema de costos por órdenes específicas y la rentabilidad de la empresa de servicios STEIMI S.A.C, período 2016-2017.

AUTORES: Candy Yoselin Peña Alvarado
Milagros Mirella Trejo Bazán
Yosibel Estefany Bazán Paitan

INSTITUCIÓN: universidad nacional de callao - Perú.

AÑO: 2019

OBJETIVO GENERAL:

- Determinar en qué medida el sistema de costos por órdenes específicas impacta en la rentabilidad de la empresa de servicios STEIMI S.A.C, periodo 2016 – 2017.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Determinar en qué medida el sistema de costos por órdenes específicas impacta en la situación financiera de la empresa de servicios STEIMI S.A.C, periodo 2016 – 2017.
- Determinar en qué medida el sistema de costos por órdenes específicas impacta en las utilidades de la empresa de servicios STEIMI S.A.C, periodo 2016 - 2017

CONCLUSIÓN:

- Se concluye que mediante el sistema de costos por órdenes específicas se logró identificar los excesos de costos en que se incurran para la prestación de algún servicio, perjudicando la situación financiera de la empresa, es por eso que aplicando el sistema de costos por órdenes específicas se determinó una mejora en la situación financiera de la empresa STEIMI S.A.C, esto se demuestra mediante el incremento en el capital de trabajo y las ratios de liquidez.
- Se concluye que la empresa no cuenta con un sistema de costos que le permita controlar sus recursos de forma adecuada, es por eso que mediante la aplicación de un sistema de costos por órdenes específicas si se tiene un adecuado control mejorando así en las utilidades de la empresa de servicios STEIMI S.A.C, esto lo demostramos a través de los resultados corporativos, habiendo un aumento significativo en ambos años.

APORTE:

Este trabajo de grado se tomó como antecedente ya que contribuye con puntos esenciales en el sistema de costos por órdenes específicas los cuales ayudarán a determinar el valor de cada elemento del costo y así tener una base para que la empresa TINA S.A.S obtenga un sistema de costos muy bien establecido.

Nacionales

TÍTULO: Diseño e implementación del sistema de costos por órdenes específicas para la empresa Trans Suministros Técnicos LTDA.

AUTORES: William Camilo Pardo Acuña
Yeison Andrés Calderón Lavado.

INSTITUCIÓN: Universidad de La Salle

AÑO: 2007

OBJETIVO GENERAL:

Diseñar, implantar y probar la estructura de costos para la empresa Trans-Suministros técnicos Ltda. Basada en el sistema de costos por órdenes específicas para determinar si este sistema contribuye al mejoramiento de la eficacia y eficiencia en la situación particular de la empresa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Definir las unidades de medida bajo las cuales se efectuará el costo del servicio de transporte, a partir del sistema de órdenes específicas con el fin generar un marco de referencia bajo el cual se pueda realizar el costeo.

- Generar una base de datos de vehículos sobre la cual se pueda desarrollar el costeo por órdenes específicas mediante entrevistas, cotizaciones e información existente en el sector con propósito de tener la base de cálculo de las variables definidas para el costeo.
- Realizar el costeo y evaluar el impacto del sistema de costos por órdenes específicas en la empresa Trans Suministros técnicos Ltda. mediante el diseño de un software de costos aplicado a la empresa.

CONCLUSIÓN:

- Durante la investigación no se logró identificar o encontrar una referencia documental la cual estuviera encaminada al costeo de transporte bajo los parámetros del sistema de costeo por órdenes específicas, así como que tuviera relación con el transporte especial de pasajeros, de manera que las unidades de medida fueron las más adecuadas y las de mejor manejo al momento de efectuar las mediciones, ya que las mismas eran entendibles y de fácil comprensión para los operarios y no representaban procesos complejos que detuvieran o incomodaran el desarrollo de sus funciones normales, así mismo tales unidades facilitaron los procesos lógicos del software diseñado de manera que sean fácilmente comprensibles para las partes involucradas en este diseño.
- La fundamentación desarrollada estuvo en conformidad a la información contenida en el marco teórico y en las teorías generales acerca de las órdenes específicas facilitando la concordancia del proceso deseado y el flujo de la información para la obtención de los costos en la forma que inicialmente fue propuesta.

APORTE:

Esta investigación se tomó como antecedente, pues aborda un objetivo específico cuyo fin es generar una base de datos acompañada de distintos documentos que permiten adaptarlo como paso fundamental para la consecución del objetivo general. De igual forma existen procedimientos de costeo claros y enfocados al transporte especial, modalidad de la cual Transportes TINA SAS es prestadora del servicio y los mismos son de fácil comprensión. Por lo anterior se opta por tomar esta metodología y adaptarla al trabajo en desarrollo.

2.2 MARCO CONTEXTUAL

2.2.1 Macro contexto.

Es preciso mencionar que el apoyo de todas las autoridades al transporte público legal es una responsabilidad constitucional, derivado del artículo 24 superior y vinculada directamente a los derechos fundamentales de los ciudadanos.

“Artículo 24: todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”²

Históricamente en 1993, el gobierno nacional considera una nueva necesidad de reestructurar y adaptar a un nuevo país lo que se conoce como el Ministerio de Transporte, que se crea en diciembre del año anteriormente mencionado.

Luego, a comienzos del año 2000 una nueva reorganización se presentó al interior de la institución, con el fin de instruir, regular y proyectar las políticas de transporte, tránsito y su infraestructura mediante la articulación de las entidades que integran el sector.

“En la última década, el ministerio ha desarrollado importantes proyectos de trascendencia nacional, mediante la construcción de nuevas vías, túneles y puentes, en el sector carretero; ha puesto en funcionamiento la red férrea, mejoró las condiciones de servicio y seguridad en los aeropuertos y trabaja constantemente en la adecuación y mantenimiento de las vías fluviales y marítimas”³.

De acuerdo a lo anterior el servicio de transporte a lo largo de la historia en Colombia ha sido uno de los servicios más utilizados, es por ello que se han creado distintas modalidades en las cuales se presta este servicio; por ejemplo:

Transporte fluvial, transporte marítimo, transporte férreo y transporte terrestre y o especial.

Actualmente, el transporte especial está regulado mediante el decreto 431 de 2017 en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial. Se puede mencionar que:

² Constitución Colombia. Artículo 24. Colombia. [Constitucioncolombia.com](http://constitucioncolombia.com). 1991. Disponible en: <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-2/capitulo-1/articulo-24>

³ Ministerio de Transporte. La historia del Ministerio de Transporte. Colombia. mintransporte.gov.co. 2018. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7014/el-ministerio/>

“Artículo 2.2.1.6.4. Sobre el servicio público de transporte terrestre automotor especial. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente capítulo, según su Parágrafo 1°. La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial se realizará previa la suscripción de un contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio. El contrato deberá contener, como mínimo, las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el ministerio de transporte y lo señalado en el presente capítulo”.⁴

También menciona que Los contratos suscritos para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial deberán ser reportados a la superintendencia de puertos y transporte y al sistema de información que para el efecto establezca el ministerio de transporte, con la información y en los términos que este determine”.

En conclusión, el servicio de transporte especial resulta fundamental para el desarrollo social, además la generación de bienestar y la economía del departamento de Nariño, debido que fomenta el turismo por sus múltiples zonas de alta concurrencia, por lo cual el cliente demanda una mayor necesidad de calidad de este servicio y adicional una mayor seguridad, “en la actualidad debido a la pandemia del COVID-19, se han establecido importantes restricciones en el transporte de pasajeros, el funcionamiento de los servicios y las normas sobre el distanciamiento físico, estas restricciones están teniendo profundos efectos en la vida diaria de los ciudadanos y el transporte en su modalidad especial se ha visto afectado en gran proporción”.⁵

Por todo lo todo lo mencionado anteriormente, es necesario para cualquier organización del sector transporte el debido manejo de los recursos financieros, para con ello conseguir el mayor beneficio en lo respecto a las utilidades. De igual manera para la competitividad y en el manejo de tarifas resulta fundamental un

⁴ Suinjuriscol. DECRETO 431 DE 2017. COLOMBIA: Suinjuriscol.gov.co.2017 disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30030420>

⁵ Fiduprevisora. Estudio de sector y del mercado de transporte terrestre especial automotor fijo 24x7 y por demanda con conductor; y servicio de transporte fluvial por demanda con tripulación. Generalidades, Bogotá: Fiduprevisora, 2020. Pg.1.

costeo el cual proporcione información real, con la finalidad de adaptar unas tarifas llamativas para el consumidor.

En la actualidad con la pandemia de COVID 19, todas las organizaciones se han visto afectadas por el fenómeno, pero el transporte al ser un servicio que manejaba un distanciamiento físico tan corto por lo cual resulto uno de los más afectados, dado a la disminución de usuarios por ruta, por lo cual la toma de decisiones en estas organizaciones es fundamental la adaptación de unas herramientas de información claras que le brinden ideas concretas para una mejor toma de decisiones.

2.2.2 Micro contexto.

“Nariño en Colombia tiene una mezcla de atributos atractivos tanto para los turistas colombianos como para los que vienen desde cualquier parte del mundo. Nariño ofrece ríos, lagunas, reservas naturales, cañones, playas, volcanes y páramos, entre muchas otras maravillas naturales. Por Nariño es también artesanía, gastronomía y arquitectura, con templos de más de quinientos años. Es apto para la recreación, el montañismo y el atletismo, para volar en parapente y para armar tu propia ruta del café.”⁶

El departamento de Nariño está ubicado en la esquina suroccidental de Colombia, como una cuña entre la República de Ecuador, lo que le corresponde a San Juan de Pasto que es la capital del departamento de Nariño, ubicada al suroeste de Colombia y en la base del volcán Galeras, la ciudad que está ubicada a orillas de la carretera panamericana, tiene como funcionamiento ser el centro comercial y principal distribuidor de la región, y que mantiene una relación destacada de comercio con el país ecuatoriano.

“El modo de transporte de mayor importancia es el terrestre, representando el 81.02% de la movilidad tanto de carga como de pasajeros; se puede observar que este sistema ha sido afectado por el mal estado de las vías nacionales, departamentales y municipales, dificultando el dinamismo para el desarrollo socioeconómico”⁷.

⁶ Colombia.travel. ¿Qué hacer en NARIÑO? 7 planes para un fin de semana. COLOMBIA: Colombia.travel/es/blog. Disponible en: <https://colombia.travel/es/blog/que-hacer-en-narino-7-planes-para-un-fin-de-semana>

⁷ Ministerio de transporte. Transporte departamento de NARIÑO. COLOMBIA. todacolombia.com. 2019. Disponible en : <https://www.todacolombia.com/departamentos-de-colombia/narino/transporte.html>

De esta manera, Interactuar con los diferentes sitios turísticos y servicios con los que los habitantes pueden relacionarse da una oportunidad de promoción a las empresas de transporte y negocios locales. Por medio de una ejecución y promoción de un plan de desarrollo en el municipio de Pasto. Para cumplir con un objetivo específico de mejorar las condiciones de vida de la población a través del transporte para el fortalecimiento del desarrollo social y económico.

Con más de 10 empresas de transporte especial en la ciudad de Pasto y un parque automotor de más de 400 vehículos el sector este sector representó un porcentaje de participación del 1.72% en las actividades económicas del PIB del departamento en el año 2018, según datos del DANE.

Por lo anterior podemos decir que el transporte terrestre especial ha sido de gran importancia en la ciudad de Pasto, se ha convertido en el gran aliado de los grupos turísticos, empresariales, escolares debido a la forma de operación de éste, reduciendo largas filas y esperas en el terminal de transporte, brindando un servicio mucho más personal, de calidad, confiable y permitiéndole al cliente mayor libertad a la hora de cumplir con lo solicitado.

“En este municipio está ubicada la empresa Transportes Tina S.A.S, El domicilio social de esta empresa es CALLE 11 30 A 17 BRR LA AURORA, PASTO, NARIÑO. La forma jurídica de Transportes Tina S.A.S es SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA y su principal actividad es "Transporte de pasajeros".

Esta empresa “Cuenta con un patrimonio neto de 574.930.467 COP y en el ejercicio del año 2017 generó un rango de ventas 'Entre 2.000.000.000 y 5.000.000.000 COP' obteniendo un resultado del ejercicio 'Menor de 1.000.000.000 COP'” (einforma, 2021)⁸.

En conclusión, la implementación regional a una empresa de transporte de un sistema de costos por órdenes específicas, le brindará mayores herramientas al momento de tomar decisiones, esto ayudará a la mejora de la utilización de los recursos y el orden de la organización, además de brindar un valor agregado en la proyección del negocio hacia futuro, dado que será llamativo para nuevos inversionistas y socios de la empresa.

⁸ Directorio empresas. TRANSPORTE TINA S.A.S.COLOMBIA.2021. Disponible en: <https://directorio-empresas.einforma.co/informacion-empresa/transportes-tina-sas>

2.2.3 Reseña histórica

TRANSPORTES TINA S.A.S, Es una empresa Nariñense de transporte especial, constituida el 15 de diciembre de 2013; en cabeza de su Gerente BEATRIZ HELENA TORRES SILVA y su fundador JAVIER MAURICIO TORRES SILVA. El día 6 de octubre de 2014, la empresa es habilitada por el MINISTERIO DE TRANSPORTE como empresa de Servicio Público de transporte terrestre automotor en la modalidad especial de acuerdo a la Resolución 000153 del 06 de octubre de 2014, con una capacidad transportadora de 36 vehículos.

Sus actividades de servicio especial se ven enfocadas en el transporte escolar, empresarial, turismo y usuarios del servicio de salud con un radio de acción a nivel nacional ofreciendo servicios garantizados para lograr el mayor bienestar posible entre los usuarios fundamentado en el cumplimiento de normas y mejoramiento continuo. Es por ello que las capacitaciones e inducciones para todo el personal de la empresa son de vital importancia y se realizan constantemente, lo que ha forjado cero índices de infracciones y accidentes por parte de los conductores que forman parte de la nómina de la empresa, además de una actitud positiva y generación de conciencia con respecto a los perjuicios económicos, morales que pueden verse envueltos por no acatar las normas de tránsito.

La empresa se ha caracterizado por la calidad en el momento de prestar su servicio, donde la legalidad, puntualidad e innovación son los puntales fundamentales con el fin de convertir el transporte en algo más social y humano. Transportes Tina actualmente se ha logrado posicionar en el departamento de Nariño ampliando el mercado a diferentes municipios, hechos conseguidos por medio de licitaciones e importantes contratos con diferentes y renombradas entidades de salud, empresas y agencias de viaje, evidenciando lo anterior con desplazamientos por todo el territorio nacional y en el territorio de la República del Ecuador, lo que ha garantizado la permanencia de la empresa hasta la actualidad.

Es de importancia resaltar que a pesar de que su actividad principal es el transporte de pasajeros, la empresa ha explorado otros campos tales como el comercio de vehículos automotores usados, el alquiler y arrendamiento de los mismo y por último actividades de mensajería, tal como consta en su certificado de existencia y representación.

2.3 MARCO LEGAL

Artículo 333 – Constitución política de Colombia. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del

desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial. El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.⁹

Ley 43 de 1990. Se entiende por Contador Público la persona natural que, mediante la inscripción que acredite su competencia profesional en los términos de la presente Ley, está facultada para dar fe pública de hechos propios del ámbito de su profesión, dictaminar sobre estados financieros, y realizar las demás actividades relacionadas con la ciencia contable en general. La relación de dependencia laboral inhabilita al Contador para dar fe pública sobre actos que interesen a su empleador. Esta inhabilidad no se aplica a los revisores fiscales, ni a los Contadores Públicos que presten sus servicios a sociedades que no estén obligadas, por la ley o por estatutos, a tener revisor fiscal.¹⁰

Principios de contabilidad generalmente aceptados

De conformidad con el Artículo 6 de la Ley 43 de 1990, se entienden por principios o normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia, el conjunto de conceptos básicos y de reglas que deben ser observados al registrar e informar contable mente sobre los asuntos y actividades de personas naturales o jurídicas.

Con base en ellos, la contabilidad permite identificar, medir, clasificar, registrar, interpretar, analizar, evaluar e informar las operaciones de un ente económico, de forma clara, completa y fidedigna.

Normas básicas de contabilidad

Las normas básicas de contabilidad son el conjunto de postulados, conceptos y limitaciones que fundamentan y circunscriben la información contable, con el fin de que este goce de las cualidades de la información contable.

Normas técnicas generales de contabilidad

En desarrollo de las normas básicas, las normas técnicas generales regulan el ciclo contable. El ciclo contable es el proceso que debe seguirse

⁹ Constitucioncolombia. Artículo 33. Colombia. [constitucioncolombia.com](https://www.constitucioncolombia.com). Disponible en: <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-12/capitulo-1/articulo-333>

¹⁰ Congreso de la república. Ley 43 de 1990. Colombia. [mineducacion.gov.co](http://www.mineducacion.gov.co). Disponible en: https://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-104547_archivo_pdf.pdf

para garantizar que todos los hechos económicos se reconozcan y transmitan correctamente a los usuarios la información¹¹.

Artículo 102-2 - ET. Adicionado por la Ley 633 de 2000, artículo 19. DISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR. Cuando el transporte terrestre automotor se preste a través de vehículos de propiedad de terceros, diferentes de los de propiedad de la empresa transportadora, para propósitos de los impuestos nacionales y territoriales, las empresas deberán registrar el ingreso así: Para el propietario del vehículo la parte que le corresponda en la negociación; para la empresa transportadora el valor que le corresponda una vez descontado el ingreso del propietario del vehículo.

Ley 1314 de 2009. Por mandato de esta ley, el Estado, bajo la dirección del Presidente la República y por intermedio de las entidades a que hace referencia la presente ley, intervendrá la economía, limitando la libertad económica, para expedir normas contables, de información financiera y de aseguramiento de la información, que conformen un sistema único y homogéneo de alta calidad, comprensible y de forzosa observancia, por cuya virtud los informes contables y, en particular, los estados financieros, brinden información financiera comprensible, transparente y comparable, pertinente y confiable, útil para la toma de decisiones económicas por parte del Estado, los propietarios, funcionarios y empleados de las empresas, los inversionistas actuales o potenciales y otras partes interesadas, para mejorar la productividad, la competitividad y el desarrollo armónico de la actividad empresarial de las personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras. Con tal finalidad, en atención al interés público, expedirá normas de contabilidad, de información financiera y de aseguramiento de información, en los términos establecidos en la presente ley.

Con observancia de los principios de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, con el propósito de apoyar la internacionalización de las relaciones económicas, la acción del Estado se dirigirá hacia la convergencia de tales normas de contabilidad, de información financiera y de aseguramiento de la información, con estándares internacionales de aceptación mundial, con las mejores prácticas y con la rápida evolución de los negocios.

¹¹ Contabilidadmasfinanzas. Normas de contabilidad. Colombia. contabilidadmasfinanzas.com.co. Disponible en: <https://contabilidadmasfinanzas.com.co/normas-de-contabilidad/#:~:text=Las%20normas%20b%C3%A1sicas%20de%20contabilidad,cualidad es%20de%20la%20informaci%C3%B3n%20contable>

Mediante normas de intervención se podrá permitir u ordenar que tanto el sistema documental contable, que incluye los soportes, los comprobantes y los libros, como los informes de gestión y la información contable, en especial los estados financieros con sus notas, sean preparados, conservados y difundidos electrónicamente. A tal efecto dichas normas podrán determinar las reglas aplicables al registro electrónico de los libros de comercio y al depósito electrónico de la información, que serían aplicables por todos los registros públicos, como el registro mercantil. Dichas normas garantizarán la autenticidad e integridad documental y podrán regular el registro de libros una vez diligenciados.¹²

Ley 1450 de 2011 Nivel Nacional

Expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, ¿Prosperidad para Todos? Indica que el Gobierno Nacional establecerá un sistema de coordinación institucional que persiga el logro de los objetivos de la Ley 1314 de 2009 de expedir normas contables, de información financiera y de aseguramiento de la información que conformen un sistema único y homogéneo de alta calidad dirigido hacia la convergencia con estándares internacionales de aceptación mundial /art. 240)¹³

Decreto 2706 de 2012 Nivel Nacional

Reglamenta la Ley 1314 de 2009 sobre el marco técnico normativo de información financiera para las microempresas, estableciendo un régimen simplificado de contabilidad de causación para las microempresas, los requerimientos de reconocimiento, medición, presentación e información a revelar de las transacciones y otros hechos y condiciones de los estados financieros con propósito de información general, que son aquellos que están dirigidos a atender las necesidades generales de información financiera de un amplio espectro de usuarios que no están en condiciones de exigir informes a la medida de sus necesidades específicas de información.¹⁴

Instructivo 16 de 2012 Contaduría General de la Nación

¹² Secretaria senado. LEY 1314 DE 2009. COLOMBIA. secretariassenado.gov.co.2021 / Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1314_2009.html

¹³ Alcaldiabogota. Ley 1450 de 2011 Nivel Nacional. Colombia. alcaldiabogota.gov.co. 2021 Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27952#:~:text=R%20reglamenta%20la%20Ley%201314%20de,de%20las%20transacciones%20y%20otros>
¹⁴ Ibit., Pg.1.

Contador General da instrucciones con el fin de llevar a cabo el reconocimiento y revelación contable de la adquisición y depreciación de los activos de menor cuantía en el periodo contable 2012. Señala que teniendo en cuenta que el numeral 14 del Procedimiento contable para el reconocimiento y revelación de hechos relacionados con las Propiedades, Planta y Equipo, del Manual de Procedimientos del Régimen de Contabilidad Pública, y que la Resolución 011963 del 17 de noviembre de 2011 expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) fija la Unidad de Valor Tributario en veintiséis mil cuarenta y nueve pesos (\$26.049) moneda corriente, las entidades contables públicas podrán afectar la depreciación de activos adquiridos durante este periodo por su valor total, sin considerar su vida útil, cuando el valor de adquisición sea igual o inferior a un millón trescientos dos mil cuatrocientos cincuenta pesos (\$1.302.450) moneda corriente, equivalentes a cincuenta (50) unidades de valor tributario. Por otra parte, informa que considerando que el numeral 17 del mismo procedimiento contable establece que "Los bienes adquiridos por un valor inferior o igual a medio (0.5) salario mínimo mensual legal vigente pueden registrarse como activo o como gasto. Cuando la entidad contable pública registre estos bienes como activo, aplica el procedimiento de depreciación para los activos de menor cuantía", y que mediante el Decreto 4919 del 26 de diciembre de 2011 el Gobierno Nacional fijó el salario mínimo mensual legal vigente para el año 2012 en la suma de quinientos sesenta y seis mil setecientos pesos (\$566.700) moneda corriente, para el año 2012, las entidades contables públicas podrán registrar, afectando directamente el gasto, las Propiedades, Planta y Equipo que sean adquiridas por un valor igual o inferior a doscientos ochenta y tres mil trescientos cincuenta pesos (\$283.350) moneda corriente.¹⁵

Resolución 718 de 2012 Contaduría General de la Nación

Modifica el Manual de Procedimientos del Régimen de Contabilidad Pública, especialmente los numerales 1 al 24 del Procedimiento contable para el reconocimiento y revelación de las operaciones que surgen como consecuencia de los procesos de supresión, liquidación, fusión y escisión. Desarrolla temas de contabilidad pública haciendo referencia principalmente a las supresiones y liquidaciones, el cierre contable de las operaciones de las entidades sobre las que se ordena la supresión y/o liquidación, la reclasificación de las cuentas del patrimonio, el Inventario de

¹⁵ Alcaldiabogota. Instructivo 16 de 2012 Contaduría General de la Nación. Colombia. [alcaldiabogota.gov.co](https://www.alcaldiabogota.gov.co). 2021 Disponible en: [https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27952#:~:text=R
eglamenta%20la%20Ley%201314%20de,de%20las%20transacciones%20y%20otros](https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27952#:~:text=Reglamenta%20la%20Ley%201314%20de,de%20las%20transacciones%20y%20otros)

la entidad en supresión y/o liquidación, la restitución de recursos embargados, venta de activos, registros contables en la entidad que traslada bienes y derechos a otra que los recibe, registros contables en la entidad que recibe bienes y derechos de otra que los traslada, registros contables en la entidad que traslada obligaciones a otra que las recibe, registros contables en la entidad que recibe obligaciones de otra que las traslada, reporte de la información, estados contables, instrucciones adicionales para empresas de servicios públicos domiciliarios que sean intervenidas con fines de liquidación, los contrato de fiducia mercantil posterior a la liquidación y el cierre contable durante el proceso de supresión y/o liquidación entre otros.¹⁶

Circular 1 de 2013 Contaduría General de la Nación

Con el propósito de presentar información contable requerida por las autoridades legislativas, administrativas, de control y por la ciudadanía en general, relacionada con los recursos públicos administrados por las entidades contables públicas a través de la constitución de negocios fiduciarios y de fondos cuenta, constituidos y vigentes al 31 de diciembre de los años 2011 y 2012, solicita esta información a dichas entidades e imparte instrucciones sobre su envío y recepción.¹⁷

Decreto 2548 de 2014 Nivel Nacional

“Se reglamentan los artículos 4° de la Ley 1314 de 2009, 165 de la Ley 1607 de 2012, 773 y 774 del Estatuto Tributario, como disposiciones aplicables a las normas de contabilidad y de información financiera”.¹⁸

Decreto 302 de 2015 Nivel Nacional

“Reglamenta la Ley 1314 de 2009 sobre el marco técnico normativo para las normas de aseguramiento de la información”.¹⁹

Decreto Único Reglamentario 2420 de 2015 Nivel Nacional

Establece el marco técnico normativo de información financiera para las microempresas, estableciendo un régimen simplificado de contabilidad de

¹⁶ Alcaldiabogota. Resolución 718 de 2012 Contaduría General de la Nación. Colombia. alcaldiabogota.gov.co. 2021 Disponible en:

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27952#:~:text=R%20reglamenta%20la%20Ley%201314%20de%20de%20las%20transacciones%20y%20otros>

¹⁷ Ibit., Pg.1.

¹⁸ Ibit., Pg.1.

¹⁹ Ibit., Pg.1.

causación para las microempresas, los requerimientos de reconocimiento, medición, presentación e información a revelar de las transacciones y otros hechos y condiciones de los estados financieros con propósito de información general, que son aquellos que están dirigidos a atender las necesidades generales de información financiera de un amplio espectro de usuarios que no están en condiciones de exigir informes a la medida de sus necesidades específicas de información. (Artículo 1.1.3.1 al 1.1.3.3)²⁰

Decreto 1998 de 2017 Nivel Nacional

La conciliación fiscal constituye una obligación de carácter formal, que se define como el sistema de control o conciliación mediante el cual los contribuyentes del impuesto sobre la renta y complementario, obligados a llevar contabilidad, deben registrar las diferencias que surjan entre la aplicación de los marcos técnicos normativos contables y las disposiciones del Estatuto Tributario. Por lo tanto, se regulan los elementos de la conciliación fiscal, los sujetos obligados a presentar el reporte de la conciliación fiscal, Conservación y exhibición de la conciliación fiscal, Prescripción del reporte de conciliación fiscal.²¹

Decreto 1432 de 2020 Nivel Nacional

“Modifica la NIIF 16 contenida en el anexo técnico compilatorio y actualizado 1-2019, del Decreto Único Reglamentario de las Normas de Contabilidad, de Información Financiera y de Aseguramiento de la Información, Decreto 2420 de 2015, y dicta otras disposiciones”.²²

Sección 13 de NIIF para PYMES

Costo de los inventarios. Una entidad incluirá en el costo de los inventarios todos los costos de compra, costos de transformación y otros costos incurridos para darles su condición y ubicación actuales.

Costos de adquisición. Los costos de adquisición de los inventarios comprenderán el precio de compra, los aranceles de importación y otros impuestos (que no sean recuperables NIIF PARA LAS PYMES – JULIO 2009 82 © IASCF posteriormente de las autoridades fiscales), el transporte, la manipulación y otros costos directamente atribuibles a la adquisición de las mercaderías, materiales o servicios. Los descuentos comerciales, las

²⁰ Ibit., Pg.1.

²¹ Alcaldía Bogotá. Decreto 1998 de 2017 Nivel Nacional. Colombia. alcaldiabogota.gov.co. 2021 Disponible en:

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27952#:~:text=R%20la%20Ley%201314%20de,de%20las%20transacciones%20y%20otros>

²² Ibit., Pg.1.

rebajas y otras partidas similares se deducirán para determinar el costo de adquisición. 13.7 Una entidad puede adquirir inventarios con pago aplazado. En algunos casos, el acuerdo contiene de hecho un elemento de financiación implícito, por ejemplo, una diferencia entre el precio de compra para condiciones normales de crédito y el importe de pago aplazado. En estos casos, la diferencia se reconocerá como gasto por intereses a lo largo del periodo de financiación y no se añadirá al costo de los inventarios.²³

Artículo 2°. ámbito de aplicación. La presente ley aplica a todas las personas naturales y jurídicas que, de acuerdo con la normatividad vigente, estén obligadas a llevar contabilidad, así como a los contadores públicos, funcionarios y demás personas encargadas de la preparación de estados financieros y otra información financiera, de su promulgación aseguramiento.

En desarrollo de esta ley y en atención al volumen de sus activos, de sus ingresos, al número de sus empleados, a su forma de organización jurídica o de sus circunstancias socioeconómicas, el Gobierno autorizará de manera general que ciertos obligados lleven contabilidad simplificada, emitan estados financieros y revelaciones abreviados o que estos sean objeto de aseguramiento de información de nivel moderado.

El Gobierno podrá autorizar que las microempresas lleven contabilidad de acumulación, o de caja, o métodos mixtos, según la realidad de sus operaciones, así como según los criterios enumerados en el párrafo anterior.

Artículo 3°. De las normas de contabilidad y de información financiera. Para los propósitos de esta ley, se entiende por normas de contabilidad y de información financiera el sistema compuesto por postulados, principios, limitaciones, conceptos, normas técnicas generales, normas técnicas específicas, normas técnicas especiales, normas técnicas sobre revelaciones, normas técnicas sobre registros y libros, interpretaciones y guías, que permiten identificar, medir, clasificar, reconocer, interpretar, analizar, evaluar e informar, las operaciones económicas de un ente, de forma clara y completa, relevante, digna de crédito y comparable.

Decreto 2649 de los principios de contabilidad generalmente aceptados. De conformidad con el artículo 6o. de la Ley 43 de 1990, se entiende por principios o normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia, el conjunto de conceptos básicos y de reglas que deben ser observados al registrar e informar contablemente sobre los asuntos y actividades de personas naturales o jurídicas.

²³ NIIFSUPERFICIALES. Sección 13 inventarios. Colombia: niifsuperfaciles.com.2009. Disponible: [http://www.niifsuperfaciles.com/memorias/recursos/NIC/13-NIIF-para-las-PYMES-\(Norma\)_2009-INVENTARIOS.pdf](http://www.niifsuperfaciles.com/memorias/recursos/NIC/13-NIIF-para-las-PYMES-(Norma)_2009-INVENTARIOS.pdf)

Apoyándose en ellos, la contabilidad permite identificar, medir, clasificar, registrar, interpretar, analizar, evaluar e informar, las operaciones de un ente económico, en forma clara, completa y fidedigna²⁴

Decreto 3730 de 2003. El cual se fundamenta en que se hace necesario reglamentar los procedimientos a seguir para que los Contadores Generales de los departamentos desarrollen el Sistema Nacional de Contabilidad Pública y Control Interno Contable, en el sector central y descentralizado de las entidades departamentales y municipales.

Artículo 3. Propender por la implementación de sistemas de costos, en el sector central del departamento y en las entidades u organismos descentralizados territorialmente o por servicios, que lo integran.²⁵

Resolución número 2331 de 2021. Por la cual se establecen los parámetros para la presentación de la información de carácter subjetivo de la vigencia 2020, por parte de los sujetos supervisados de la entidad

Que de acuerdo con lo señalado en los artículos 4 y 7 del Decreto 2409 de 2018, corresponde a la Superintendencia de Transporte ejercer las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa, en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

Las disposiciones contenidas en el presente acto administrativo son de obligatorio cumplimiento para las personas naturales o jurídicas supervisadas por la Superintendencia de Transporte, clasificados en los grupos NIIF 1 –plenas-, NIIF 2 –pymes- y NIIF 3 – microempresas-; grupos Contaduría General de la Nación, Resoluciones 414 de 2014, 533 de 2015 y sus modificatorios; y grupo de entidades en proceso de liquidación, Decreto 2101 de 2016; en las condiciones, formas, medios y fechas establecidas en la presente Resolución.²⁶

2.4 MARCO TEORICO

Teoría del diagnóstico organizacional

²⁴ NIIF.COM. CAPÍTULO II: OBJETIVOS Y CUALIDADES DE LA INFORMACIÓN CONTABLE. Colombia: niif.com.co. 1993. Disponible en : <https://niif.com.co/decreto-2649-1993/objetivos-y-cualidades-de-la-informacion-contable>

²⁵ Función pública. Decreto 3730 de 2003. Colombia: funcionpublica.gov.co. 2003. Disponible en: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=11178>

El diagnóstico organizacional es el estudio, necesario para todas las organizaciones, que se encarga de evaluar la situación de la empresa, sus conflictos esto es qué problemas existen en la empresa, sus potencialidades o hasta dónde puede llegar y vías de desarrollo que es el camino a seguir para su crecimiento. En general podría decirse que un diagnóstico organizacional busca generar eficiencia en la organización a través de cambios. Las organizaciones con todas sus implicaciones, son el resultado de la búsqueda que ha encauzado el hombre racional a la prosperidad. El sociólogo Niklas Luhmann afirmaba que las organizaciones son sistemas sociales que se definen a sí mismos por dar paso a la unión de una motivación generalizada. La gran importancia de todo sistema organizacional y las partes que le forman nacen con la llegada de la revolución industrial. Crecen las ambiciones, se gestan nuevas necesidades tanto del sector obrero como del patronal, y los conflictos se intensifican. Entonces no sólo existe la preocupación por la creación de nuevas organizaciones, sino que existe la necesidad de planificarlas, mantenerlas en buenos términos, terminarlas si así se requiere y volverlas a crear.

El diagnóstico organizacional es el estudio, necesario para todas las organizaciones, que se encarga de evaluar la situación de la empresa, sus conflictos esto es qué problemas existen en la empresa, sus potencialidades o hasta dónde puede llegar y vías de desarrollo que es el camino a seguir para su crecimiento. En general podría decirse que un diagnóstico organizacional busca generar eficiencia en la organización a través de cambios. En la búsqueda de la eficiencia organizacional se hace necesario contar con tres tipos de herramientas: Herramientas conceptuales:

- Estas permiten entender el funcionamiento de las organizaciones, su comportamiento y cómo interactúan unas de otras.
- Se requiere contar con conceptos y teorías que permitan entender cómo funcionan las organizaciones, cómo se da el comportamiento dentro de ellas y qué diferencia a las organizaciones eficientes con las ineficientes.
- Permiten recolectar información y elaborar técnicas de recolección.

Hay organizaciones eficaces y algunas son ineficientes es decir desperdician recursos que se podrían aprovechar (re trabajados, rechazos, desperdicios, merma) por mala calidad una organización eficiente es capaz de lograr sus objetivos sin desperdiciar sus recursos. Para las empresas resulta muy importante trabajar eficientemente ya que de ello depende su supervivencia en el mercado, con ayuda de los presupuestos desarrollan estrategias para poder cumplir las metas de la organización. La eficiencia organizacional permite:

- Alinear las actividades a los objetivos de la empresa
- Priorizar las actividades
- Descartar el trabajo improductivo cuando se encuentra en riesgo el trabajo productivo
- Administrar el tiempo adecuadamente
- Evaluar el desempeño
- Brindar retroalimentación
- Aprovechar los recursos al máximo

La eficiencia consiste cómo se hacen las actividades dentro de la organización, el modo de ejecutarlas, mientras que la eficacia es para que se hacen las actividades, cuáles resultados se persiguen y sí los objetivos que se traza la organización se han alcanzado. Para las organizaciones lograr un alto grado de eficiencia es necesario trabajar en ambientes altamente motivadores y retantes, participativos y con un personal altamente motivado e identificado con la organización, es por ello que el empleado debe ser considerado como un activo vital dentro de ella, por lo que los directivos deberán tener presente en todo momento la complejidad de la naturaleza humana para poder alcanzar índices de eficacia y de productividad elevados.²⁷

Técnicas investigación

La entrevista. Consiste en hacerle preguntas directamente al sujeto o los sujetos de estudio, generalmente en un lugar aislado, para así obtener una aproximación a lo que piensa, siente o ha vivido, que luego podrá ser procesada estadísticamente o mediante otros métodos, para obtener una verdad. Es particularmente útil en el campo de las ciencias sociales.

La observación. Fundamental en todo principio científico, la observación consiste en simplemente confrontar el fenómeno que se desea comprender y describirlo, tomar nota de sus peculiaridades, de su entorno, en fin, detallarlo. Suele ser el primer paso básico de todo tipo de saber.

Los cuestionarios. Semejantes a la entrevista, tienen lugar en el campo donde se encuentran los sujetos de estudio: las calles de una ciudad, el interior de una fábrica, una comunidad educativa, etcétera. Allí se le pide a un número definido de personas que respondan a una serie de preguntas y con esa información se construyen datos porcentuales, aproximaciones estadísticas y se obtienen conclusiones.

²⁷ Sites.google. Diagnostico Organizacional. Colombia. sites.google.com. 2022. Disponible en: <https://sites.google.com/site/avalosdisenoorganizacional/unidad-4>

El experimento. Como dijimos antes, consiste en la replicación de un fenómeno natural observado, pero en un ámbito controlado, de manera tal de poder medir, observar y reproducir sus efectos, y poder así comprender sus causas y consecuencias minimizando las variables desconocidas o imprevistas.²⁸

Matriz DOFA: “La matriz DOFA es una herramienta administrativa que permite analizar la situación actual de la empresa con respecto las condiciones internas de la empresa y el contexto externo que la puede afectar”.²⁹

Matriz MEFI: La finalidad principal de este análisis externo, es crear una lista de oportunidades reales que pueda aprovechar la empresa, organización o negocio.

La lista debe limitarse a los aspectos más importantes donde se puedan generar estrategias ya que sirve a la empresa para la toma de decisiones que impactan el negocio.

Una vez iniciado este proceso de análisis, es preciso expandir la visión de estrategia y desarrollar la sensibilidad y perspectiva que se tiene sobre el entorno externo que rodea a la empresa, organización, negocio o marca

Debido a que de esto dependerá el aprovechamiento o no de las oportunidades que se presenten, es importante tener presente que los elementos evaluados son subjetivos y para ello se recomienda utilizar o apoyarse en otros instrumentos, herramientas o matrices de análisis como la DOFA o las 5 fuerzas (Porter).³⁰

MATRIZ MEFE

“La matriz de Evaluación de Factores Interna, evalúa la información interna de la empresa.

Se realiza a través de una auditoría interna para de esta manera identificar amenazas y oportunidades que se relación de manera directa con la dirección, organización, control y planeación de la organización, esta matriz es muy similar a MEFE, sin embargo, su fin es distinto”.³¹

²⁸ Concepto.de. Técnicas de investigación. Colombia. Disponible en: <https://concepto.de/tecnicas-de-investigacion/>

²⁹ Gerencie. Matriz DOFA, Qué es y para qué sirve. Colombia: gerencie.com. 2021. Disponible en : <https://www.gerencie.com/para-que-sirve-la-matriz-dofa.html>

³⁰ Milagrosruizbarroeta. MEFE y MEFI, herramientas para análisis estratégico. 2021. Disponible en : <https://milagrosruizbarroeta.com/mefe-y-mefi-herramientas-para-analisis-estrategico/>

³¹ Ibid, pg

Historia de la contabilidad de costos. El surgimiento de la contabilidad de costos se ubica una época antes de la Revolución Industrial. Ésta, por la información que manejaba, tendía a ser muy sencilla, puesto que los procesos productivos de la época no eran tan complejos. Estos consistían en un empresario que adquiría la materia prima; luego ésta pasaba a un taller de artesanos, los cuales constituían la mano de obra a destajo; y después, estos mismos últimos eran los que vendían los productos en el mercado. De manera que a la contabilidad de costos sólo le concernía estar pendiente del costo de los materiales directos. Este sistema de costos fue utilizado por algunas industrias europeas entre los años 1485 y 1509

Hacia 1776 y los años posteriores, el advenimiento de la Revolución Industrial trajo a su vez las grandes fábricas, las cuales por el grado de complejidad que conllevaban crearon el ambiente propicio para un nuevo desarrollo de la contabilidad de costos. Y aunque Inglaterra fue el país en el cual se originó la revolución, Francia se preocupó más en un principio por impulsarla. Sin embargo, en las últimas tres décadas del siglo XIX Inglaterra fue el país que se ocupó mayoritariamente de teorizar sobre los costos. En 1.778 se empezaron a emplear los libros auxiliares en todos los elementos que tuvieran incidencia en el costo de los productos, como salarios, materiales de trabajo y fechas de entrega.

Aproximadamente entre los años 1890 y 1915, la contabilidad de costos logró consolidar un importante desarrollo, puesto que diseñó su estructura básica, integró los registros de los costos a las cuentas generales en países como Inglaterra y Estados Unidos, y se aportaron conceptos tales como: establecimientos de procedimientos de distribución de los costos indirectos de fabricación, adaptación de los informes y registros para los usuarios internos y externos, valuación de los inventarios, y estimación de costos de materiales y mano de obra. Básicamente hasta acá, se podría decir que este enfoque de la contabilidad ejercía control sobre los costos de producción y registraba su información con base en datos históricos, pero a raíz de la integración que se dio entre la contabilidad general y la contabilidad de costos entre los años de 1900 y 1910, esta última pasó a depender de la general. Luego de esto, entre los años de 1920 y 1930, época de la Gran Depresión en los EE.UU., y en los cuales la contabilidad se comenzaba a entender como una herramienta de planeación y control, lo cual demandaba la necesidad de crear nuevas formas para anticiparse a los simples hechos económicos históricos, surgen los costos predeterminados y los costos estándar

Luego en 1953 el norteamericano AC. LITTLETON en vista del crecimiento de los activos fijos definía la necesidad de amortizarlos a través de tasas de consumo a los productos fabricados como costos indirectos; después en 1955, surge el concepto de contraloría como medio de control de las actividades de producción y finanzas de las organizaciones; y un lustro después, el concepto de contabilidad administrativa pasa a ser una herramienta del análisis de los costos de fabricación y un instrumento básico para el proceso de la toma de decisiones. Para ese entonces, e incluso hasta antes de 1980, las empresas industriales consideraban que sus procedimientos de acumulación de costos constituían secretos industriales,

puesto que el sistema de información financiera no incluía las bases de datos y archivos de la contabilidad de costos. Indiscutiblemente, esto se tradujo en un estancamiento para la contabilidad de costos con relación a otras ramas de la contabilidad. Sin embargo, cuando se comprobó que su aplicación producía beneficios, su situación cambió. Y todo fue gracias a que en 1981 el norteamericano HTC. JONHSON resaltó la importancia de la contabilidad de costos y de los sistemas de costos, al hacerlos ver como una herramienta clave para brindarle información a la gerencia sobre la producción, lo cual implicaba existencia de archivos de costos útiles para la fijación de precios adecuados en mercados competitivos.³²

Las historias de los sistemas de costos en la actualidad son de gran importancia, esto debido que con la experiencia en el tiempo se mejoraron procesos y se redujeron tiempos y movimientos, con la finalidad de estandarizar procesos y reducir perdidas en los elementos del costo, para la mejor toma de decisiones en todo el nivel organizacional. En el presente trabajo de grado será de gran ayuda dado por lo cual en la empresa objeto de estudio no se está implementando un sistema de costeo y por ello será de gran aporte todo el conocimiento adquirido para el desarrollo del proyecto.

La observación directa

Se emplea cuando se desea estudiar el comportamiento de una persona o de un grupo de personas en una situación determinada. ... Por ejemplo, cuando se desea lanzar un producto nuevo al mercado, se hace una observación directa para establecer la reacción de la población ante el producto.

Lo que hace preguntarse, ¿qué es la caracterización ejemplos? Se llama caracterización a un tipo de redacción en la que el autor describe al personaje con sus palabras, dando una especie de reseña, aquí es aplicable la interpretación o explicación del autor. Una comparación o crítica sobre el personaje por parte del autor. ... Otra pregunta sería, ¿qué es la observación indirecta? La observación indirecta consiste en tomar datos del sujeto(s) a medida que los hechos se suscitan ante los ojos del observador, quien desde luego podría tener algún entrenamiento a propósito de esa actividad. Pero también, ¿qué es la caracterización directa? La caracterización directa permite conocer a los personajes a partir de los datos que proporciona el narrador u otro personaje del relato. ... La caracterización indirecta

³² Universidad EAFIT. Historia de la contabilidad de costos. Colombia: eafit.edu.co. Disponible en : <https://www.eafit.edu.co/escuelas/administracion/consultorio-contable/Documents/CT%20Historia%20de%20la%20Contabilidad%20de%20Costos.pdf>

permite deducir cómo son a través de sus pensamientos, comentarios, acciones, reacciones, gestos, etc.³³

Sistema de costos por órdenes específicas

El sistema de costos por órdenes específicas tiene su origen en aquellas empresas que cuentan con múltiples productos y que, por lo tanto, requieren un sistema que les permita determinar los costos por cada unidad de producción con la que cuentan.

El sistema de costos por órdenes específicas se origina en aquellas empresas donde se trabaja con especificaciones muy detalladas de los clientes acerca de los productos que deseen adquirir.

está especialmente diseñada y funciona a la perfección en empresas como: imprentas, construcciones, metalmecánicas, industria de muebles, aeronáuticas y algunas empresas de servicio.

El sistema de costos por órdenes específicas aplica a las empresas que, por su naturaleza y características, ajustan y adaptan su producto a las indicaciones de los clientes.

Son tres, los elementos fundamentales e imprescindibles de un sistema de costos por órdenes específicas: los materiales directos, la mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación. Éstos se van acumulando e interrelacionando, según sea la cantidad de órdenes de trabajo asignados.³⁴

Diferencia entre costo por orden específica y costo por proceso continuo.

Una de las decisiones más importantes en materia financiera-operativa es la elección del sistema de costos. Hay dos posibles elecciones: Sistema de Costos por Órdenes y Sistema de Costos por Proceso.

Para comprender mejor las características de cada uno de ellos, aquí se presenta una breve tabla sintetizando las particularidades más importantes y las múltiples diferencias:

³³ Milagrosruizbarroeta. MEFE y MEFI, herramientas para análisis estratégico. Colombia. 2021. Disponible en : <https://milagrosruizbarroeta.com/mefe-y-mefi-herramientas-para-analisis-estrategico/>

³⁴ Gerencia.com. Sistema de costos por órdenes específicas. Colombia: gerencie.com. 2020. Disponible en: <https://www.gerencia.com/sistemas-de-costos-por-ordenes-especificas.html>

POR ÓRDENES

Objeto de costo: órdenes

Producción concreta y variada

Producción por lotes

Control analítico

Producción flexible

Costos específicos

Costos unitarios cambiantes calculados al finalizar la orden
unitarios uniformes calculados al finalizar el periodo

POR PROCESO

Objeto de costo: procesos

Producción uniforme

Producción masiva continua

Control global

Producción rígida

Costos promedios

Costos

Ventajas y desventajas del costo por órdenes específicas.

Ventajas:

- Proporciona en detalle el costo de producción de cada orden.
- Se calcula fácilmente el valor de la producción en proceso, representada por aquellas órdenes abiertas al final de un periodo determinado.
- Se podría establecer la utilidad bruta en cada orden o pedido.

Desventajas:

- Su costo administrativo es alto, debido a la forma detallada de obtener los costos.
- Existe cierta dificultad cuando no se ha terminado la orden de producción y se tienen que hacer entregas parciales, debido a que el costo de la orden se obtiene hasta el final del periodo de producción.

La tasa predeterminada se calcula dividiendo el presupuesto de costos generales por el presupuesto del nivel de producción, o base de producción presupuestada, así:

tasa predeterminada = costos indirectos presupuestados

Horngren (1999) indica que la tasa predeterminada se utiliza con mayor frecuencia que la tasa real, por las siguientes razones:

El empleo de costos presupuestados y producción presupuestada permite que un sistema contable proporcione información de costos continua y oportuna a los administradores, en el momento en que deben tomarse decisiones sobre precios, licitaciones o productos.

Los costos reales pueden estar sujeto a fluctuaciones de corto plazo, que los administradores interpretan como “engañosas” para el costeo del producto.

Los costos reales no estarán disponibles sino hasta después de la terminación de un producto.

Tipos de Tasas Predeterminadas:

La tasa predeterminada se clasifica en tasa única y tasa departamental. La tasa departamental proporciona cantidades más precisas para los costos de los productos que la tasa única cuando los departamentos individuales difieren en las características del proceso productivo y cuando los productos difieren en la forma en que transitan por los departamentos para su elaboración. Además, la tasa departamental permite controlar los costos en los departamentos que los consumen estableciendo de esta forma responsabilidades.

Polimeni (1994) indica que es posible utilizar una tasa de aplicación única a nivel de planta de costos indirectos de fabricación cuando se elabora un solo producto o cuando los diferentes productos que se elaboran pasan por la misma serie de departamentos de producción y se cargan cantidades similares de costos indirectos de fabricación aplicados. Es preferible emplear tasas de aplicación departamentales múltiples de costos indirectos de fabricación cuando los diferentes productos que se fabrican no pasan por la misma serie de departamentos de producción o, si lo hacen, deben

cargársele diferentes valores de costos indirectos de fabricación aplicados debido a los distintos niveles de atención que recibe cada producto.

La tasa predeterminada tanto única como departamental también puede calcularse según el comportamiento del costo indirecto, esto es, la tasa predeterminada variable y la tasa predeterminada fija. Según los referidos autores, algunas compañías prefieren aplicar los costos indirectos de fabricación a la producción utilizando tasas separadas de aplicación para los costos indirectos de fabricación fijos y variables porque, como se ha visto, los costos variables y los fijos no se comportan igual a medida que cambia la actividad. Las tasas separadas de aplicación son especialmente útiles para propósitos de control mediante el análisis de los costos indirectos de fabricación aplicados versus los costos indirectos de fabricación reales.

Hargadon y Múnera (1988) ratifican que para la elaboración de los presupuestos de los costos generales de fabricación es necesario, ante todo, hacer un análisis del comportamiento de cada uno de dichos costos en relación con las variaciones en el nivel de producción. Ante esta situación se considera importante retomar la clasificación de los costos de acuerdo a su comportamiento.³⁵

Teoría de costos

La teoría de costos es el marco teórico utilizado por las empresas para valorar sus recursos. De ese modo, se puede estimar el coste de las mercancías y, en general, del inventario que posee la compañía.

Objetivos de la teoría de costos

Los objetivos de la teoría de costos son los siguientes:

- Sirve como referencia para la toma de decisiones en la empresa. Por ejemplo, retirar un producto del mercado o cambiar de proveedor de algún insumo.
- Sirve como base para la determinación del precio de venta, aunque no es el único factor considerado. Puede ser, por ejemplo, que, ante la gran demanda por un producto, su precio pueda cotizar muy por encima de su costo. En todo caso, la empresa siempre buscará que el precio sea mayor que el costo para poder generar ganancias.

³⁵ MESA Nadina. COSTO POR ÓRDEN ESPECÍFICA O PRODUCCIÓN. Colombia. contabilidadyalgomas.wordpress.com. 2017. Disponible en: <https://contabilidadyalgomas.wordpress.com/2017/03/27/costo-por-orden-especifica-o-produccion/>

- En línea con lo anterior, la teoría de costos permitirá saber si en alguna línea del negocio se están produciendo pérdidas.
- Permite la valoración de los inventarios. Esto puede realizarse de distintas formas, con base en un promedio, o dependiendo del orden de ingreso (Recordemos los métodos FIFO y LIFO).
- Aporta al planeamiento de la empresa en el medio y largo plazo.³⁶

Principios de la teoría de costos

La teoría de costos utiliza diferentes medidas o indicadores de costos, tales como fijos y variables. Los costos fijos (CF) no varían con la cantidad de bienes producidos (CBP). Un ejemplo de costo fijo sería el alquiler de un local.

Los costos variables (CV) cambian según la cantidad producida. Por ejemplo, si para aumentar la producción se requiere contratar trabajadores adicionales, entonces los salarios de estos trabajadores son costos variables.

La suma resultante de los costos fijos y los costos variables es el costo total (CT) de una empresa.

$$CT = CF + CV$$

La teoría de costos tiene otros indicadores:

Costo promedio total (CPT)

El costo total dividido por la cantidad de bienes producidos. $CPT = CT / CBP$

Costo marginal (CM)

El incremento en el costo total resultante al aumentar la producción en una unidad.
 $CM = CTCBP+1 - CTCBP$

A menudo se usan gráficos para explicar la teoría de costos y así facilitar a las empresas tomar la mejor decisión sobre su nivel de producción.

Una curva del costo promedio total tiene la forma de una U, que muestra cómo el costo promedio total disminuye a medida que aumenta la producción y luego se incrementa al ir creciendo el costo marginal.

El costo promedio total disminuye al principio porque, en la medida en que aumenta la producción, el costo promedio se distribuye en un número mayor de unidades producidas. Eventualmente, el costo marginal crece por el incremento de la producción, lo que hace aumentar el costo promedio total.

³⁶ Economipedia, Teoría de los costos, Colombia: economipedia.com.2021. Disponible en: <https://economipedia.com/definiciones/teoria-de-costos.html>

El objetivo de una empresa es alcanzar su máxima rentabilidad (R), que equivale a restar su costo total de su ingreso total (IT). $R = IT - CT$

Es importante determinar el nivel de producción generador del mayor nivel de beneficio o rentabilidad. Esto implica prestarle atención al costo marginal, así como al ingreso marginal (IM): el incremento en el ingreso que surge por un incremento en la producción. $IM = ITCBP_{+1} - ITCBP$.

Bajo la teoría de costos, siempre que el ingreso marginal supere al costo marginal, el aumento de la producción incrementará la rentabilidad.

Aplicaciones de la teoría de costos

La teoría de costos se aplica en una gran cantidad de decisiones contables y gerenciales en la gestión empresarial:

Análisis del punto de equilibrio

Técnica utilizada para evaluar la relación entre los costos, las ventas y la rentabilidad operativa de una empresa en varios niveles de producción.

Grado de apalancamiento operativo

Instrumento que valora el efecto proveniente de un cambio porcentual en las ventas o producción sobre la rentabilidad en la operación de una empresa.

Análisis de riesgo del negocio

Es la variabilidad o incertidumbre inherente en las ganancias operativas de una empresa.

Economías de alcance

Economías que existen cuando el costo de producir dos (o más) productos por la misma empresa es menor que el costo de producir estos mismos productos por separado por diferentes empresas.

Análisis de contribución

Es el margen existente entre el ingreso por ventas y los costos variables. Dicho de otra forma, es el beneficio o pérdida de una empresa sin tomar en cuenta los costos fijos.

Técnicas de costo de ingeniería

Métodos de evaluación funcional que combina los menores costos de mano de obra, de equipos y de materias primas requeridos para producir diferentes niveles de producción. Usa solo información de ingeniería industrial.

Palanca de operación

Determina el uso de activos con costos fijos (por ejemplo, con depreciación) como esfuerzo por aumentar la rentabilidad.³⁷

2.5 MARCO CONCEPTUAL

Costo amortizado. Es el importe al que inicialmente fue valorado un activo financiero o un pasivo financiero, menos los reembolsos de principal, más o menos, según el caso, la parte asignada a pérdidas y ganancias, mediante la utilización del método de la tasa de interés efectiva, de la diferencia entre su importe inicial y su valor de reembolso en el vencimiento y, para el caso de los activos financieros, menos cualquier reducción por deterioro de valor o recuperación dudosa, reconocida directamente como una disminución del valor en libros del activo o mediante una cuenta de valuación.³⁸

Costo de desplazamiento o de sustitución. En la moderna teoría económica el costo significa desplazamiento de alternativas, o sea que el costo de una cosa es el de aquella otra cosa que fue escogida en su lugar. Si se eligió algo, su costo estará representado por lo que ha sido sacrificado o desplazado para obtenerlo.³⁹

Costo de financiación. Intereses y otros costos en que incurre una empresa con relación a los préstamos obtenidos.⁴⁰

Costo de reposición. El monto que sería necesario desembolsar para reponer un activo y permitir que la empresa mantenga capacidad operativa. Frecuentemente, el costo de reposición es igual al valor razonable de mercado.⁴¹

³⁷ Lifeder. Teoría de costos. lifeder.com. 2021. Colombia. Disponible en: <https://www.lifeder.com/teoria-costos/>

³⁸ Ibid, pg. <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

³⁹ Ibid, pg. <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

⁴⁰ Ibid, pg. <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

⁴¹ Aleph. Qué es la observación directa y ejemplos. aleph.org.mx. 2021. Disponible en: <https://aleph.org.mx/que-es-la-observacion-directa-y-ejemplos>

Costo de transacción. Los costos incrementales directamente atribuibles a la compra, emisión, venta o disposición por otra vía del activo o pasivo financiero.⁴²

Costo de venta o disposición por otra vía. Los costos incrementales directamente atribuibles a la venta o disposición por otra vía de un activo, excluyendo los gastos financieros y el impuesto a la renta.⁴³

Costo total. Es la suma del costo de producción más los gastos de operación, el cual es la suma de los gastos de venta y administración.

Costos de inversión. Es el costo de un bien, que constituye el conjunto de esfuerzos y recursos invertidos con el fin de producir algo útil; la inversión está representada en: tiempo, esfuerzo o sacrificio, y recursos o capitales.⁴⁴

Costos. La palabra costo tiene dos acepciones básicas: La primera puede significar la suma de esfuerzos y recursos que se han invertido para producir algo útil; La segunda acepción se refiere a lo que se sacrifica o se desplaza en lugar de la cosa elegida.⁴⁵

Entrevista: “Una entrevista es un intercambio de ideas u opiniones mediante una conversación que se da entre dos o más personas. Todas las personas presentes en una entrevista dialogan sobre una cuestión determinada”.⁴⁶

Fecha de intercambio. Es la fecha en que se reconoce en los estados financieros de la adquirente, la inversión individual realizada a cambio del control de la adquirida.⁴⁷

Gastos de operación. Es la suma de los gastos de venta, administración y financiamiento.

Gastos de operación. Es la suma de los gastos de venta, administración y financiamiento.

Los costos deben ser diferenciados de los gastos y pérdidas. Los costos presentan una porción o parte del precio de adquisición de los artículos propiedades

⁴² Ibid, pg. <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

⁴³ Ibid, pg. <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

⁴⁴ Ibid, pg. <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

⁴⁵ Aleph. Qué es la observación directa y ejemplos. aleph.org.mx. 2021. Disponible en: <https://aleph.org.mx/que-es-la-observacion-directa-y-ejemplos>

⁴⁶ Concepto. Entrevista. Colombia: concepto.de/entrevista/. Disponible en: <https://concepto.de/entrevista/>

⁴⁷ Ibid, pg. <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

o servicios, los cuales quedan diferidos dentro de ellos, o se hacen presentes solo en el momento de su realización o venta.⁴⁸

Políticas contables. Abarcan los principios, fundamentos, bases, acuerdos, reglas y procedimientos adoptados por una empresa en la preparación y presentación de sus estados financieros.⁴⁹

Precio de venta. En un mundo globalizado el precio de venta, en la mayoría de los casos, lo determina el mercado; por lo tanto, para que nuestros productos y servicios puedan participar y ser competitivos, debemos partir del precio de venta que fija el mercado; restarle el porcentaje de utilidad deseado, para llegar a nuestro costo total objetivo. El costo total objetivo debe estar soportado por una estructura de costos,

También debemos considerar otros aspectos, entre ellos: la ley de la oferta y la demanda, penetración en el mercado, promoción de la línea de productos, fijación de precios por primera vez, etc. En la ilustración 2.1 se presenta el proceso de determinación del costo objetivo.⁵⁰

también objetivo, de cada una de las funciones de compra, producción, distribución, venta y administración. Los responsables de dichas funciones deberán conocer la participación que tienen en el costo total objetivo y buscar la manera de mejorar la parte operativa y/o financiera que les corresponda, con la finalidad de reducir sus costos, sin descuidar la calidad del producto o servicio y la imagen de la empresa.

⁴⁸ Ibid, pg. <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

⁴⁹ Mailxmail. Clasificación de los costos según su aplicación (el elemento 9). Contabilidad. Colombia: mailxmail.com. 2012. Disponible: <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

⁵⁰ COLÍN GARCIA, Juan. Contabilidad de costos (en línea). En: Library Génesis en Monterrey (México): 21, agosto, 2020 (Consultada: 25, septiembre, 2021). Disponible en la dirección electrónica: https://libgen.is/search.php?req=costos&lg_topic=libgen&open=0&view=simple&res=25&phrase=1&column=def

3. METODOLOGÍA

3.1 PARADIGMA

Positivista: el paradigma al cual pertenece la presente investigación es el positivista, puesto que este considera que solo los datos observables pueden ser objeto de conocimiento a través de métodos centrados en el análisis estadístico, estando ligado al concepto de empirismo y buscando una explicación causal y mecanicista de los fenómenos de la realidad. Por tanto, el diseño de un sistema de costos que se pretende realizar parte del conocimiento sistemático, comprobable y medible desde la observación, la medición y el tratamiento estadístico; y a partir de esto, con el conocimiento adquirido en el aula, se estructura un sistema de costos para la empresa TRANSPORTES TINA SAS.

3.2 ENFOQUE

Cuantitativo: la investigación tiene un enfoque cuantitativo, puesto que se abordan algunas variables como la elaboración de un sistema de costos, estados de costos, informes de costos Etc. Estos serán observados, y medidos a través de la utilización de técnicas estructuradas de recolección de la información, es así como se elabora una entrevista al gerente de la compañía, para obtener la información requerida, base de esta investigación.

3.3 METODO

Empírico – analítico: El método al cual pertenece la presente investigación es el empírico, ya que se cuenta con conocimientos basados en la observación y experiencia, y analítico porque tiene en cuenta variables que se analizan en forma particular que llevarán a examinar y estudiar los estados financieros presentados por la compañía, es decir establecer a través de la percepción y el trabajo realizado lo que realmente está sucediendo en la empresa e incorporar nuevos conocimientos y procedimientos con el fin contribuir al mejoramiento de la misma.

3.4 TIPO DE INVESTIGACIÓN

Descriptivo: el tipo de investigación que se realizara es descriptiva, puesto que se ejecutara una oportuna entrevista al Gerente de la empresa, lo que permitirá recolectar la información básica y necesaria para interpretar el manejo de los costos de la organización, determinando así su verdadera situación económica. Además, se describirá la situación actual de la compañía a través del diagnóstico lo que permitirá establecer la situación problemática y con esta ya identificada se elaborará un sistema de costos que le brinde una información confiable como fuente clara para la toma de decisiones.

3.5 POBLACIÓN Y MUESTRA

Población. La población de este estudio corresponde al personal integrante del área administrativa:

- Contador
- 2 auxiliares contables
- Gerente

Muestra. La muestra por su parte corresponde al contador, dos auxiliares contables, y gerente general, a quienes se realizará la entrevista que permitirá obtener la información requerida por parte de la investigación.

3.6 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Primarias. Se obtendrá información a través de una entrevista que se realizará al contador, dos auxiliares contables y gerente general, lo cual permitirá diagnosticar su situación financiera de la organización TRANSPORTES TINA SAS, objeto de estudio.

Secundarias. En esta investigación se utilizará la información suministrada por la empresa, es decir sus estados financieros, además se tendrán en cuenta estudios y conceptos consultados por Internet, antecedentes de trabajos de grado y libros base.

3.7 VALIDEZ DE LOS INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Para el proceso de recolección de información para el desarrollo del presente trabajo de investigación, se aplicó la entrevista tanto al gerente como al contador y sus dos auxiliares, para saber en qué condiciones se está llevando el manejo de los costos, hacer el diagnóstico respectivo y estructurar el sistema de costos por órdenes específica para su funcionamiento.

Por otra parte, también se aplicó el método de observación directa el cual ayudara a los investigadores de este proyecto a saber más de cómo es la operación y desarrollo de las actividades en la prestación del servicio de transporte.

3.8 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.8.1 Aplicación de instrumentos de recolección de la información

Este diagnóstico se realizó en base a la entrevista al gerente, contador y auxiliar contable de la empresa, recopilado en las siguientes tablas.

Tabla 1. Análisis de entrevista a gerente, contador y auxiliar contable

N°	Preguntas	Respuestas			Análisis
		Gerente	Contador	Auxiliar contable	
1-	¿Se ha determinado un diagnóstico del estado financiero y administrativo de la organización, de ser la respuesta si, cuál? ¿De ser lo contrario por que no se ha realizado esta valoración?	En el momento no se ha realizado ningún diagnóstico financiero y administrativo, debido a razones económicas de la empresa.	No, debido a que la administración no lo ha solicitado.	Desconoce el tema	La teoría organizacional en las empresas es un elemento fundamental para determinar cómo están ocurriendo las operaciones del negocio, dado que la empresa TRANSPORTE TINA S.A.S no lo posee, es de vital apoyo basarse en las técnicas de recolección de información como lo es la entrevista.
2-	¿La empresa maneja ha implementado herramientas ofimáticas para	Si, con todo el proceso que se viene adelantando en el país, tener un sistema de	Si, en la actualidad se trabaja con el programa contable SIGO	Si, se trabaja con programa contable actualizado, el cual toda la	La empresa maneja un software contable el cual es una

	<p>su contabilidad, explicar brevemente una reseña sobre este aspecto en a la organización?</p>	<p>contabilidad que permita el ingreso, orden y especialmente la clasificación de la información financiera es primordial para generar informes, en cuanto al tipo de sistemas anteriormente se contaba con un sistema de contabilidad que se ejecutaba por medio de un equipo servidor, teniendo en cuenta lo sucedido en pandemia se optó por adquirir un sistema de contabilidad que se pueda utilizar por medio de nube.</p>	<p>nube, anteriormente solo con el servidor y la información se almacenaba con copias de seguridad diarias.</p>	<p>información la almacena en la nube, además de poseer licencias como es la de Excel, que en el área contable son de gran ayuda. Anteriormente, se manejaba con un servidor el cual se debía realizar copias de seguridad periódicas.</p>	<p>herramienta que le permite a la organización ahorrar tiempo, optimizar recursos y facilitar el trabajo con la finalidad una mejor toma de decisiones, por lo cual facilitara a la empresa adaptar una contabilidad basada en un sistema de costos por órdenes específicas.</p>
--	---	--	---	--	---

<p>3-</p>	<p>¿Explique brevemente como se realiza el proceso de fijación de costos en el servicio de transporte?</p>	<p>El proceso que se lleva a cabo para la fijación de costos se lo puede explicar por medio de un ejemplo preciso; el transporte al municipio de Chachagüí en bus de capacidad para 40 pasajeros actualmente tiene un valor de seiscientos cuarenta mil pesos m/cte. (\$640.000), de lo anterior tomamos como costos los siguientes ítems: Combustible: Cincuenta mil pesos m/cte. (\$50.000), viáticos conductor: treinta mil pesos m/cte. (\$30.000), día laborado: Treinta</p>	<p>La administración se basa en los gastos de la operación del negocio, como lo son: sueldos, gasolina, alistadas de vehículos, peajes, arrendamientos, viáticos, entre otros para fijar los costos en la contratación con sus clientes.</p>	<p>La gerencia solicita planillas de viaje de los conductores, con los cuales toman como base los gastos incurridos en el servicio prestado para fijar sus costos en el negocio.</p>	<p>No tienen claro el conocimiento de los elementos del costo, como lo son la materia prima, mano de obra directa, los costos indirectos en el servicio de transporte, dado que los confunden con los gastos de la organización.</p>
-----------	--	---	--	--	--

		<p>y tres mil trescientos treinta y tres pesos m/cte. (\$33.333). Por tanto, concluimos que los costos asumidos por dicho recorrido suman un total de ciento trece mil trescientos treinta y tres pesos m/cte. (\$113.333) y por tanto una utilidad por viaje o recorrido hasta el municipio de Chachagüí de quinientos veintiséis mil seiscientos sesenta y siete pesos m/cte. (\$526.667).</p>			
4-	¿Qué factores tiene en cuenta para distribuir la	La administración de la empresa es contratada según	Los vehículos afiliados a la empresa cada	La mano de obra se contabiliza	La mano de obra de organización no es distribuida

	<p>mano de obra y calcular el costo de la misma dirigida en la producción?</p>	<p>el volumen de la operación y los conductores de cada vehículo afiliado a la empresa deben estar dentro de la nómina, los contratos son a término fijo en primer lugar por periodos de 3 meses con el salario mínimo y se renuevan según el comportamiento de cada conductor. El cálculo de esta en la producción es según la necesidad del cliente y de la normativa de las entidades regulatorias como lo son el ministerio de transporte.</p>	<p>uno tiene su conductor el cual se encuentra dentro de la nómina, todos ellos bajo el salario mínimo legal vigente como base para liquidación de prestaciones legales. Pero no se tienen en cuenta cálculo para fijar</p>	<p>directamente al gasto.</p>	<p>en mano de obra directa ni indirecta del servicio de transporte, de igual manera no manejan ninguna proporcionalidad en la distribución su nómina administrativa para el transporte.</p>
--	--	--	---	-------------------------------	---

5-	¿Cómo se distribuyen los costos indirectos?	Dentro de estos y específicamente en el tipo de servicio de transporte que presta la empresa, encontramos el uso de teléfono de cada conductor.	Los costos indirectos de la organización se contabilizan directamente al gasto, algún ejemplo de ellos es las alistadas del vehículo, plan de datos del conductor, seguros del vehículo, entre otros.	Todos los costos del servicio se contabilizan en el gasto.	No clasifican ni discriminan los costos indirectos, estos entendidos como costos que no están implicados directamente en la prestación del servicio de transporte, claro ejemplo de ello en la empresa serían los servicios públicos.
6-	¿Cómo calcula el costo por cada orden de prestación de servicio?	Se lo calcula mediante el ejemplo anteriormente mencionado en el numeral tercero, cabe resaltar que se estiman costos distintos dependiendo del lugar de destino y días de servicio.	Se calcula teniendo en cuenta el lugar de destino, la mano de obra y los distintos costos que incurren, como por ejemplo lo son los peajes.	En la planilla de viaje, se discriminan todos los elementos que se contabilizan como lo son alistadas, peajes, alimentación, repuestos, parqueaderos, para con ello	Tienen bases en la fijación del cálculo del costo por cada orden de prestación del servicio de transporte, pero todo ello de manera empírica, sin aplicar ningún modelo de costos como lo

				tener en cuenta la fijación del costo según el destino de la orden.	es un sistema de costos por órdenes específicas, que clasifica todos los elementos del costo (los materiales directos, la mano de obra directa y los costos indirectos)
7-	¿Permite la demanda asumir el costo del servicio?	Actualmente con las medidas de reactivación económica el transporte especial ha venido en constante crecimiento	Contablemente se evidencia ingresos por la actividad, posterior a la reactivación económica.	En el recaudo y las cuentas por viaje se evidencia que si presentan ingresos por cada orden de servicio.	No tienen claro si sus ingresos por el servicio de transporte cubren todos sus costos y gastos de la organización. Lo cual el modelo del sistema de costos por órdenes específicas les permitirá visualizar de manera más clara este proceso, para

					con ello puedan mejorar la toma de decisiones al momento de fijar tarifas.
8-	En la actualidad ¿cómo se calcula la utilidad?	La utilidad se calcula partiendo del ingreso por la prestación del servicio de transporte al cual se le deduce el costo de ventas, los gastos administrativos, ventas y financieros para obtener como resultado la utilidad antes de impuestos.	En el estado de resultados se evidencia la utilidad esta información es solicitada por la gerencia a medida de la necesidad que ellos presentan, la utilidad se calcula como el resultado de todos los ingresos de la organización luego de restar los distintos gastos de la operación y las provisiones establecidas.	La utilidad se calcula en los estados financieros que son generados por el contador, se generan con el registro de las planillas de viaje que se registran desde nuestro proceso.	Las bases para calcular la utilidad del negocio son muy básicas, al no contar con una estructura de un estado de costos llegando así a obtener valores inexactos, que no permiten avanzar ni mejorar en el proceso de reducción de costos.
9-	¿Se han mencionado aspectos para la transformación	Si, se pretende hacer un estudio de mercado, esto con lo referente a	Si, la gerencia desea incursionar en otras actividades	Desconoce el tema	La empresa tiene visión de cambio, por tal motivo sería de

	<p>del negocio en reuniones directivas, de ser la respuesta positiva mencionar estos aspectos?</p>	<p>tarifas del mismo sector pero por fuera del Municipio de Pasto, esto se haría por medio de las empresas legalmente constituidas que presten los servicios intermunicipales y también con aquellos transportadores que no están legalmente constituidos y quienes prestan el servicio en lugares que son de difícil acceso, esto con el fin de concluir que tan favorable son los precios que la empresa ofrece frente a aquellos transportadores a quienes se los podría catalogar</p>	<p>del mismo sector, planean un estudio de mercado para mirar la fiabilidad de los planteamientos de la administración.</p>		<p>gran aporte una inversión para implementar el sistema de costos por órdenes específicas. Lo anterior teniendo en cuenta que las empresas intermunicipales tienen despachos de vehículos diarios y trabajan en zonas de difícil acceso, lo que permitiría abarcar un campo más amplio del territorio nacional y establecer mejores parámetros en cuanto a los costos de prestación del servicio.</p>
--	--	---	---	--	--

		<p>como competencia directa.</p> <p>De igual forma se ha pensado en hacer un análisis de rutas para disminuir los costos, esto se haría por medio de planificaciones puesto que la empresa recibe ingresos principalmente por el transporte especial de pasajeros afiliados a entidad de salud.</p>			<p>Por ende, la empresa se verá en un mejor posicionamiento para competir dentro del mercado adquiriendo una postura de profundización con el fin de prestar un mejor servicio dentro del transporte especial.</p>
10-	¿Consideraría útil la implementación del sistema de costos por órdenes específicas?	El sistema de costos es de suma importancia, porque permitiría identificar costos fijos, variables y de esta manera lograr el punto de equilibrio.	Si, dado que aumentaría la fiabilidad de la información presentada a la administración, para la toma de decisiones y la realidad económica de la	Claro, puesto que mejoraría el control de cada proceso y así también la contabilización en el sistema para presentar una contabilidad	La empresa observa la necesidad de la implementación del sistema de costos, para un mejoramiento de la presentación de la información

		<p>También ayudaría a evaluar cuánto cuesta la producción y los insumos para la prestación del servicio de transporte para cada tipo de transporte que se presta en la empresa.</p> <p>También se puede disminuir el riesgo en el que se está expuesto el servicio de transporte para no afectar las utilidades de la empresa.</p>	<p>empresa, dado que actualmente se cuenta con contabilidad muy básica expresamente en necesidad de la parte tributaria y por los distintos requerimientos presentados por las entidades fiscales.</p>	<p>más organizada.</p>	<p>contable, y se piensa que es propicio el momento para implementarlo debido a su poca cantidad de vehículos lo que permite estructurar los costos de una manera más ágil de modo que en el futuro se puedan vincular más vehículos a la empresa y se logre así tener un control establecido con anterioridad.</p>
--	--	--	--	------------------------	---

Análisis de la información generada por la entrevista.

El objetivo con el cual se realizó la anterior entrevista, es indagar en qué situación económica se encuentra la organización, además del sistema de costeo por el cual identifican los distintos elementos del costo y como es su determinación del cálculo de las tarifas, de igual manera como es el manejo contable en cuanto a registros y las políticas internas que manejan en la prestación del servicio para determinar las utilidades del servicio.

Se puede identificar que la organización cuenta con un equipo contable el cual maneja la información de manera general, en función a la parte tributaria y que esta área no interviene de manera directa en la fijación del costo del servicio de transporte, resaltando que tienen herramientas ofimáticas actualizadas con las cuales se puede realizar un mejor costeo del servicio, en conclusión la fijación del costo radica por la administración en cabeza del gerente basado en su amplia experiencia en el sector.

La administración tiene visión de cambio y transformación del negocio, esto debido a que el sector del transporte fue altamente afectado por la pandemia de COVID 19, la inversión de la organización será alta puesto que en la actualidad con la reactivación económica mejoro altamente la economía de la empresa y resaltando un mayor crecimiento del sector.

Por todo lo anterior, es altamente necesario la implementación de una estructura de un sistema de costos por órdenes específicas, el cual pueda brindar a la gerencia una mejor toma de decisiones, además de un mayor control en sus elementos que intervienen en el proceso de la prestación del servicio de transporte, el cual se está manejando de manera empírica y no permite el desarrollo del negocio a futuro.

Tabla 2. Matriz DOFA

	Factores internos	Factores externos
	Fortalezas	Oportunidades
	La empresa conoce algunos elementos que integran el sistema de costos por órdenes específicas en la prestación del servicio de transporte.	Alianzas con proveedores con la finalidad de reducir costos y aumentar las expectativas del consumidor

Aspectos positivos	Tiene herramientas tecnológicas de almacenamiento de datos.	Ubicación geográfica óptima para prestar el servicio de turismo
	Tienen conocimiento del negocio y de gran parte de sus operaciones	Préstamos bancarios con bajas tasas de interés.
	Personal con alta experiencia en la prestación del servicio del transporte	Nuevas necesidades de los clientes con el servicio de transporte.
	La empresa tiene adaptación al cambio	Subsidios del gobierno.
Aspectos negativos	Debilidades	Amenazas
	La contabilidad es básica y no es apropiada para fijar tarifas y tomar las mejores decisiones en el servicio de transporte	Perdida del posicionamiento en el mercado, dado por otros modelos de negocio con variedades inmersas en el servicio de transporte.
	No hay un sistema de costos definido.	El no control de las tarifas el servicio del transporte por parte del gobierno.
	La organización no tiene un control adecuado de la mano de obra que interviene en la prestación del servicio de transporte	El estado de las carreteras donde solicitan el servicio de transporte.
	Los costos indirectos no los tienen en cuenta al calcular tarifas en el servicio.	Los cambios de regulación de las normativas por parte del ministerio del transporte.
	Todos los costos del servicio de transporte son llevados al gasto de la empresa, no tienen proporcionalidad de estos.	La oferta del servicio de transporte por otras empresas en los periodos de alta demanda.

Estrategias FO (Fortalezas – Oportunidades)

- **Fortaleza N° 5; oportunidad N° 3:** La empresa con una disposición de adaptación al cambio, puede optar por un préstamo con una entidad bancaria y así ampliar el negocio y los servicios del transporte en nuevas modalidades.
- **Fortaleza N° 4; oportunidad N° 4:** Con el personal operativo conocedor de las necesidades de los clientes, la organización puede optar por incluir estos requerimientos como servicios adicionales y con ello generaría un buen Good Will del negocio y así satisfacer las necesidades del servicio de transporte y crearía nuevos modelos de negocio.

-

Estrategias FA (Fortalezas – Amenazas)

- **Fortaleza N° 2; amenaza N° 2:** Con el aprovechamiento del buen software contable se podría realizar la implementación de un sistema de costos por órdenes específicas, con el cual la empresa calculara tarifas llamativas para sus clientes los cuales optaran y recurrirían frecuentemente al servicio.
- **Fortaleza N° 3; amenaza N° 5:** Con un personal conocedor de las temporadas del negocio, donde aumenta la demanda del servicio, se puede generar alianzas estratégicas con proveedores para con ello aprovechar de la mayor manera posible la demanda del servicio y la satisfacción de los clientes.

Estrategias DO (Debilidades – Oportunidades)

- **Debilidad N° 4; oportunidad N° 5:** Una buena implementación de un sistema de costos por órdenes específicas, en el cual clasifique los costos adicionales que se desea incluir en la orden del pedido, facilitaría el cálculo de los requerimientos a medida de la necesidad de sus clientes.
- **Debilidad N° 3; oportunidad N° 1:** Se califica la mano de obra en la prestación del servicio de transporte, puesto que la necesidad del servicio aumentaría. Con ello se debe tomar decisiones en los tipos de contrato que tienen los conductores de la empresa.

Estrategias DA (Debilidades – Amenazas)

- **Debilidad N° 1; Amenaza N° 1:** Una contabilidad basada en un sistema de costos, el cual brinde a la gerencia un amplio marco de las operaciones y de los costos reales de la organización, podrá ser base para la evaluación de la

inversión en nuevos modelos del negocio que brinden expansión a la empresa en el servicio de transporte.

- **Debilidad N° 4; Amenaza N° 2:** El control de los costos indirectos, ayudará a la empresa a fijar mejor las tarifas de su servicio por ruta, puesto que no se tienen fijadas unas generales por los órganos de regulación en el servicio de transporte.

Aplicación de la matriz MEFE

Con la aplicación de la matriz MEFE se realizó un estudio externo donde pueda evaluar el crecimiento de la organización.

Tabla 3. Matriz MEFE

MATRIZ DE EVALUACIÓN DE FACTORES EXTERNOS				
	Oportunidades	Peso	Calificación	Ponderación
1	Alianzas con proveedores con la finalidad de reducir costos y aumentar las expectativas del consumidor	15%	4	0,6
2	Ubicación geográfica óptima para el turismo	10%	4	0,4
3	Préstamos bancarios con bajas tasas de interés.	10%	3	0,3
4	Nuevas necesidades de los clientes con el servicio de transporte.	10%	3	0,3
5	Subsidios del gobierno.	5%	2	0,1
Total				1,7
	Amenazas	Peso	Calificación	Ponderación
1	Perdida del posicionamiento en el mercado, dado por otros modelos de negocio con variedades inmersas en el servicio de transporte.	15%	2	0,3

2	El no control de las tarifas el servicio del transporte por parte del gobierno.	10%	2	0,2
3	El estado de las carreteras donde solicitan el servicio de transporte.	5%	1	0,05
4	Los cambios de regulación de las normativas por parte del ministerio del transporte.	5%	1	0,05
5	La oferta del servicio de transporte por otras empresas en los periodos de alta demanda.	15%	2	0,3
Total		100%		0,9
Total de factores externos				2,6

Análisis de la matriz MEFE

En un análisis sobre las calificaciones designadas a los factores externos, con un valor del 2.6, el cual corresponde a la suma de oportunidades con valor de 1.7 y amenazas con 0.9, lo anterior se interpreta por una buena valoración de las oportunidades que la organización tiene, por ejemplo, factores como la ubicación geográfica, los préstamos bancarios con bajas tasas de interés, nuevas necesidades de los clientes con el servicio de transporte y subsidios del gobierno. Mientras que las amenazas se tiene una calificación no tan alta, debido que son fenómenos naturales y regulaciones normativas por parte del gobierno, los cuales son eventos que no pueden controlarse y no son de ocurrencia permanente.

Aplicación de la matriz MEFI

En la aplicación de la matriz MEFI se valorará la parte interna de la organización, con el cual relacionara las valoraciones de las fortalezas y debilidades que la empresa tiene, esto interpretado en la siguiente relación:

Tabla 4. Matriz MEFI

MATRIZ DE EVALUACIÓN DE FACTORES INTERNOS				
	Fortalezas	Peso	Calificación	Ponderación
1	La empresa conoce algunos elementos que integran el sistema de costos por	10%	3	0,3

	órdenes específicas en la prestación del servicio de transporte.			
2	Tiene herramientas tecnológicas de almacenamiento de datos.	10%	3	0,3
3	Tienen conocimiento del negocio y de gran parte de sus operaciones	10%	3	0,3
4	Personal con alta experiencia en la prestación del servicio del transporte	10%	4	0,4
5	La empresa tiene adaptación al cambio	10%	4	0,4
Total				1,7
	Debilidades	Peso	Calificación	Ponderación
1	La contabilidad es básica y no es apropiada para fijar tarifas y tomar las mejores decisiones en el servicio de transporte	20%	1	0,2
2	No hay un sistema de costos definido.	10%	1	0,1
3	La organización no tiene un control adecuado de la mano de obra que interviene en la prestación del servicio de transporte	5%	2	0,1
4	Los costos indirectos no los tienen en cuenta al calcular tarifas en el servicio.	10%	2	0,2
5	Todos los costos del servicio de transporte son llevados al gasto de la empresa, no tienen proporcionalidad de estos	5%	2	0,1
Total		100%		0,7
Total de factores internos				2,4

Análisis de la matriz MEFI

Con relación a la valoración de los factores internos, tanto como las fortalezas y debilidades tenemos una valoración total de 2.4, el cual corresponde a 1.7 a fortalezas y a 0.7 de debilidades.

Para las fortalezas, se debe destacar que la valoración fue más alta, esto con relación a que tiene internamente factores, los cuales pueden apalancar el crecimiento de la organización, como lo es: un software contable moderno, con almacenamiento de su información en la nube, formatos de control en cada orden de pedido del servicio de transporte, tiene una estructura organizacional definida, con personal conocedor de todas las actividades operativas y la empresa tiene adaptación al cambio. Con lo cual puede desarrollar la organización su expansión del negocio.

En cuanto a las debilidades, se observa una valoración disminuida, pero se deben tener en cuenta para su mejora, dado que estos factores pueden afectar a las fortalezas y el no crecimiento en el mercado de la organización, entre las debilidades que tienen mayor calificación y que la entidad deberá trabajar son: no hay un sistema de costos definido, el cual le permita a la organización tener una información organizada y de igual manera reflejar la realidad económica de la empresa y también posibles fraudes por parte del personal operativo, el cual no controlar todos los elementos del costo se evidencia este factor. Todo esto, con el fin de la mejora interna de la entidad y así la proyección de nuevos mercados.

4. ANALISIS DE LOS RESULTADOS

4.1 DIAGNOSTICO DEL MANEJO DE COSTOS ACTUAL DE LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S UBICADA EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO.

Transportes TINA S.A.S es una empresa que tiene una trayectoria de más de 7 años en el sector transporte atendiendo en el territorio nacional y al departamento de Nariño en la modalidad servicio especial, lo que ha permitido su consolidación en la región como una de las principales empresas de este sector. El brindar soluciones de calidad a los usuarios con respecto al transporte escolar, empresarial, salud y turismo ha sido el motor para proyectarse constantemente y sobresalir en el mercado generando una sensación de seguridad, confianza y confort entre la comunidad.

El Transporte en general es un gran aportante al PIB de la economía nacional y el que tiene mayor participación es el transporte de carga. Nosotros, como transporte especial, contamos más como servicio. En condiciones normales de trabajo podemos movilizar diariamente cerca de 5 millones de niños a nivel nacional, ya que nuestro mayor servicio es el transporte escolar. Generamos 153.288 empleos directos y 110.000 indirectos, para un total de 263.288 empleos.⁵¹

Por lo anterior podemos inferir que el sector transporte especial además de aportar al crecimiento del PIB nacional, es un gran generador de empleo, lo que ha permitido que muchas familias perciban ingresos significativos por medio del servicio a los demás. Cabe resaltar que el transporte escolar es el servicio que más se destaca dentro del servicio especial a nivel nacional sin dejar a un lado el turismo y lo empresarial. Adicional es dable resaltar que las estadísticas señalan al transporte especial en el mundo entero como el de menor índice de accidentalidad como consecuencia de las capacitaciones y del entrenamiento de sus conductores y es por esto que en Transportes TINA no hay ningún índice de accidentalidad o siniestros.

Por lo anterior y con el fin de sobresalir en el territorio nacional, transportes TINA S.A.S se ha enfocado en el cumplimiento de normas, innovación, mejoramiento continuo, legalidad y hacer del servicio de transporte algo cada vez más social y humano.

⁵¹ Mascolombia. En el Transporte Terrestre Especial, solo el 50% de los vehículos ha empezado a salir. Colombia. mascolombia.com. 2021. Disponible en: <https://mascolombia.com/en-el-transporte-terrestre-especial-solo-el-50-de-los-vehiculos-ha-empezado-a-salir/> ⁵¹

Debido a la competencia y lo establecido en el mercado actual se desea evaluar el sistema de costos y determinar si se manifiesta la realidad y así poder tener el control sobre los egresos en que la empresa se ve involucrada en la prestación del servicio.

Para el desarrollo de lo precitado se obtiene que durante la prestación del servicio se presentan diversos factores a tener en cuenta para la determinación total de los costos, analizando y estableciendo que para cada orden son muy cambiantes; se comprobó que para cada destino, los valores de combustible, viáticos, peajes, desgaste del automotor son versátiles y es por esto necesario encontrar y plasmar la realidad de los mismos con el fin de tomar buenas decisiones y alcanzar los objetivos propuestos de crecimiento.

Para cumplir con el análisis de la empresa **Transportes TINA S.A.S** se manejaron las matrices DOFA, MEFE, MEFI teniendo en cuenta factores económicos, sociales, geográficos y tecnológicos, aplicando de igual forma una entrevista que permita tener una amplia noción del manejo interno de los costos de la sociedad y realizar así el diagnóstico pertinente.

4.1.1 Perfil de la matriz DOFA

Con el fin de evaluar de una manera íntegra los datos examinados dentro de la organización encontramos la matriz DOFA la cual tiene el fin de detectar debilidades, amenazas y superarlas anticipándose a ellas y a partir de las fortalezas y oportunidades crear estrategias de crecimiento.

Por lo anterior realizando el análisis de la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S se realizaron cuatro tipos de estrategias:

- Fortalezas-oportunidades: tienen como objetivo usar las fortalezas para aprovechar oportunidades.
- Debilidades-oportunidades) tienen como propósito la mejora de las debilidades internas, valiéndose de las oportunidades externas.
- FA (Fortalezas-amenazas) se basan en la utilización de las fortalezas de la empresa para evitar o reducir el impacto de las amenazas externas.
- DA tienen como objetivo disminuir las debilidades internas y eludir las amenazas ambientales.

Por lo anterior, se precisa mencionar que la empresa TRANSPORTE TINA S.A.S posee dificultades en la identificación de sus costos en la prestación del servicio de transporte, dado que todo el proceso de fijación de tarifas es tomado por la experiencia de la administración en representación de su gerente y no de bases reales producto de un buen uso de un sistema de costos.

Por lo cual, se quiere que el trabajo que se está realizando sea de apoyo fundamental en el manejo de costos y así aportar a que la empresa tenga una información más clara y precisa, tomando decisiones acertadas que le permita a la empresa crecer.

4.1.2 Perfil de la matriz MEFI

En cuanto a la elaboración de la matriz MEFI como continuación en el precitado diagnóstico, nos encontramos con aspectos que se relacionan de manera directa con la dirección, organización, planeación y control de la organización. Para ello se tuvo en cuenta principalmente los siguientes puntales:

- Elaborar una lista de factores que permitan identificar y evaluar fortalezas y debilidades fundamentales dentro de Transportes TINA S.A.S
- Distinguir los conceptos más importantes para la empresa y que puedan afectar directamente a Transportes TINA S.A.S en las principales áreas de la organización.

Después de asignar valores a los precitados factores se evidencia que con un resultado de 2,4 la organización presenta falencias internamente en puntos clave que no han permitido optimizar en su totalidad las fortalezas entre las cuales se destacan su estructura organizacional definida y su adaptación al cambio

Por lo anterior se tiene que se deben mejorar aspectos en cuanto a control de mano de obra, capacitación a personal, cálculo de tarifas y por medio del sistema de costos evitar posibles fraudes que se puedan presentar dentro de la organización.

4.1.3 Perfil de la matriz MEFE

Para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S, el perfil de la matriz MEFE se involucraron aspectos externos que tiene la empresa y se lo clasifico en oportunidades y amenazas que se presentan constantemente en el sector del transporte, en cuanto a la parte cultural se relacionó al estado geográfico que la empresa se encuentra posicionada, dado que está rodeada de muchos lugares turísticos del departamento de Nariño como lo son: la laguna de la cocha, el santuario de las lajas, la laguna verde situada en el volcán Azufral, el volcán Cumbal, la playa del morro en la zona pacifica de Nariño en el municipio de Tumaco, entre otros, de igual manera, al encontrarse en zona fronteriza con el Ecuador, por esto es un factor que dispara la demanda del servicio de turismo. En el aspecto económico, se destacó la oportunidad que brindan las entidades bancarias con préstamos de dinero a bajas tasas de interés, la posibilidad que tiene la empresa para poder optar por uno de ellos, para que así puede ampliar el servicio y maximizar

el mercado. Dentro del aspecto social, la organización conoce algunas necesidades de sus clientes, las cuales son oportunidades que se deben tener en cuenta para posicionarse en el mercado.

En cuanto a las amenazas más importantes, encontramos que el no control de la tarifa por parte del gobierno, es un aspecto muy importante, dado que este se presta para que la competencia desleal sea muy grande, por otra parte, las temporadas de la demanda del servicio, es un suceso que la empresa no puede controlar y es por eso que se determina como una amenaza fundamental, también el cambio de regulación en la normativa del sector transporte la cual es vigilada por la superintendencia de transporte, es un factor el cual afecta notoriamente la actividad del negocio. Es importante por parte de la empresa conocer todo el ambiente de amenazas que el sector le ofrece, con el fin de crear controles para mitigar el impacto que estos le puedan incurrir, además con el propósito de satisfacer las necesidades de sus clientes tanto como externos como internos.

En la evaluación de cada aspecto de amenaza y oportunidad de la empresa se estableció en primer lugar un grado porcentual de cada aspecto tanto de oportunidad como de amenaza encontrada para la empresa, luego de ello, una calificación para cada ítem de oportunidad y amenaza, cada uno de estos se determinó el valor de cada factor y su grado de importancia siendo 0 no tan importante y 1 importante, luego de ello se calificó cada oportunidad y amenaza que tiene la organización, de 1 a 4 relativamente siendo 1 no importante, 2 poco importante, 3 importante y 4 muy importante, todo esto con el ámbito de medir las oportunidades y amenazas que debe trabajar la empresa, con el fin de crecer en el mercado y cumplir con sus objetivos. Finalmente, con el ponderado el cual resulta de multiplicar la calificación con el peso porcentual de cada factor, se concluye que, con la suma del ponderado para este caso 2,3 la organización si bien tiene amenazas grandes, también tiene oportunidades las cuales trabajando de la mejor manera e invirtiendo tiempo y dinero puede posicionarse en el mercado del transporte.

4.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL COSTO QUE INCURREN EN EL SERVICIO PRESTADO POR LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S DE LA CIUDAD DE PASTO.

4.2.1 Identificación del objeto del sistema de costos

El objeto del sistema de costos para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S, es el servicio de transporte, por lo anterior, se decide que el sistema de costos acorde al servicio de transporte, es el de por órdenes específicas, dado que, se trabaja bajo el requerimiento de órdenes de pedido por el cliente y los tipos de contratos que tiene la empresa con las distintas contratantes del sector, se estudió tanto el proceso de cada actividad que presta la organización, con el método de la observación directa y la entrevista que se realizó a los miembros que laboran en la parte administrativa de la empresa.

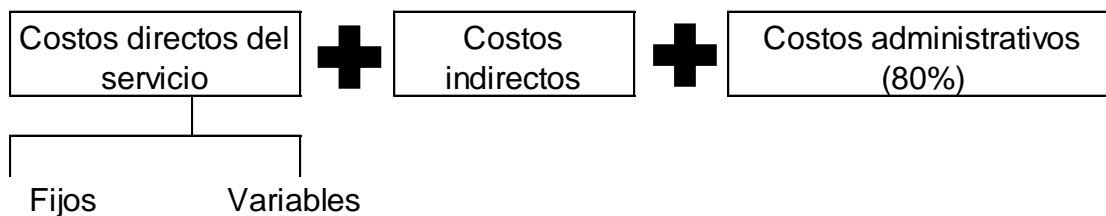
También, se tuvo en cuenta el sistema de costos por órdenes específicas, para una mejor clasificación de todos los elementos que intervienen en el sistema de costos, y de igual manera para su mayor control en la intervienen en el servicio de transporte.

Por lo tanto, en el siguiente ítem clasificaremos los elementos del costo que intervienen en la actividad del transporte según su nivel de importancia, relevancia e intervención en el proceso.

4.2.2 Variables de costos del servicio de transporte de transporte TINA S.A.S

Para realizar la estructura de costos de TRANSPORTES TINA S.A.S se aplicó un modelo de costeo donde contiene unos costos relacionados con la actividad del servicio de transporte y otros indirectos, adicional se calculó los gastos administrativos de la organización.

Ilustración 1. Variables del costeo



4.2.2.1 Costos directos del servicio

Son costos los cuales intervienen directamente en cada trayecto que cumple el vehículo, estos son correspondientes a cada ruta, tiempo y distancia. Para realizar el sistema de costos por órdenes específicas en la empresa de TRANSPORTES TINA S.A.S es necesario definir las rutas del recorrido a seguir según ciudad origen y ciudad destino. Estos costos pueden ser variables o fijos dependiente si nuestra variable implica tiempo o distancia.

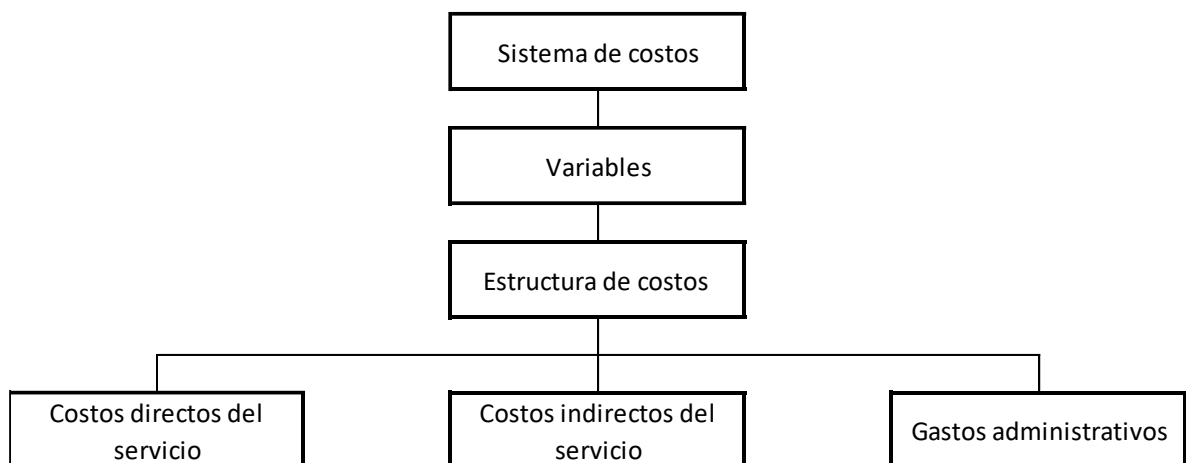
4.2.2.2 Costos indirectos del servicio

Son los costos los cuales no intervienen directamente en cada trayecto del vehículo, para este caso se proporciona el tiempo y la ruta en el cual es utilizado el vehículo para cumplir el servicio. Para la estructura los costos indirectos del servicio estarán divididos en fijos y variables, para los primeros se toma el tiempo es necesario para cumplir la actividad y en los variables se toma la distancia y ruta recorrida el vehículo.

4.2.2.3 Gastos Administrativos

Son gastos que no están directamente relacionados con la actividad del transporte, pero son necesarios para la realización del servicio. La variable la cual se trabaja es el tiempo que se requiera para cumplir con el servicio.

Ilustración 2. Variables del sistema de costos



Categorización de las variables

Las siguientes variables para la estructura del sistema de costos por órdenes específicas para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S serán esenciales para la determinación de las características de cada una de ellas en la preparación del estado de costos.

Tipo de vehiculo	Bus
Marca/Modelo	Chevrolet FRR
Capacidad	41 Personas
Transmisión	Mecanica
Motor	Isuzu

Salario conductor Se debe tener en cuenta la mano de obra que interviene en la actividad del transporte, de igual manera la intervención de este si es directa o indirectamente

El salario del conductor está constituido por el sueldo básico que está estipulado en el contrato de trabajo, además de las prestaciones sociales y la seguridad social pagadas y los viáticos como factor de costo variable por el desarrollo de cada viaje, los cuales están determinados como una tarifa fija por día, dependiendo el tipo de ruta.

Peajes El peaje se denomina al pago efectuado como derecho para poder circular en las carreteras, esto le permite al estado obtener ingresos para cubrir los gastos de las vías derivados de su utilización. En Colombia las tarifas no son fijas, dependen del estado de la carretera y el tipo de vehículo que transita y el desgaste que puede ocasionar.

4.3.1 Descripción de variables del costo Indirecto del Servicio

Depreciación “La depreciación es el mecanismo mediante el cual se reconoce contable y financieramente el desgaste y pérdida de valor que sufre un bien o un activo por el uso que se haga de el con el paso del tiempo”⁵².

Por lo tanto, para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S se aplicará un método de depreciación en línea recta, determinando el número de años a depreciar mediante análisis de históricos de la vida útil de los vehículos de la flota propia de la Compañía.

Seguro: Los seguros que intervienen en este sistema de costos es el SOAT y póliza de responsabilidad civil (contractual y extracontractual)

Elementos de comunicación Son los elementos básicos de control y seguimiento del servicio de transporte para la empresa TRANSPORTE TINA S.A.S entre sus elementos de comunicación están: seguimiento satelital y los elementos telefónicos entregados a cada conductor, para con ello entregar reportes de novedades o cualquier inconveniente presentado en la vía.

Costos indirectos del servicio variables

⁵² Gerencie. Que es la depreciación. Colombia. gerencie.com. 2022. Disponible en: <https://www.gerencie.com/depreciacion.html>

Mantenimiento preventivo Es un costo que se debe tener en cuenta dado a que los vehículos de transporte de pasajeros requieren una continua revisión, en cuanto a todo su sistema de motor y eléctrico, todo esto se hace con la finalidad de prevenir accidentes.

Suministros

Llantas El desgaste de las llantas de un vehículo corresponden a la distancia recorrida dado que, a medida del uso continuo, este costo por viaje es complejo su estimación, puesto que depende del estado de la ruta, además de la velocidad y el peso, por lo que se toma un dato suministrado por la gerencia de cambio de este suministro cada 6 meses.

Lubricantes Los lubricantes son suministros que permiten al motor del vehículo mantener equilibrio en la temperatura del motor, el consumo del lubricante depende del motor del vehículo y para el caso de los buses de la flota de la empresa TRANSPORTES TINA S.AS se tiene un estimado de cambio de aceite cada 4 meses, este dato suministrado por la administración de la organización.

4.3.2 Descripción de variables de los Gastos Administrativos

La organización posee varios gastos administrativos los cuales no se pueden costear solo al servicio, por lo cual para este sistema de costos se realizó una distribución porcentual de estos gastos, teniendo en cuenta los gastos por servicios, personal e insumos en la distribución, todo esto relacionado con la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

4.4 ANÁLISIS Y FORMULACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

Para la estructuración del sistema de costos para la empresa TRANSPORTE TINA S.A.S, se tendrán en cuenta las variables mencionadas anteriormente para obtener el costo total del servicio y con este la elaboración del estado de costos para un periodo de la empresa.

Posterior al análisis de cada una de las variables que estarán en la estructura del sistema de costos, se procede al cálculo numérico de cada una de estas.

4.4.1 Costos fijos del servicio

Salario conductores

La mano de obra directa para el servicio de transporte se estandariza, dado que los contratos de trabajo con el personal son a término fijo y no por obra o servicio, además de contar con un salario básico del mínimo legal vigente para todos los conductores, para la mano de obra directa administrativa el sueldo son dos salarios mínimos legales vigentes. En la siguiente tabla se identificarán los valores según el número de colaboradores que intervienen de manera directa en el servicio para el periodo de un mes.

Los colaboradores relacionados a continuación pertenecen únicamente al servicio de la ruta Pasto – Chachagüí.

Ilustración 6. Calculo de sueldo y auxilio de transporte

Descripción	Conductor	Jefe de rodamiento	Administrador	Total
N° de colaboradores	17	1	2	20
Salario basico	1.160.000,00	1.500.000,00	2.000.000,00	4.660.000,00
Total salario	19.720.000,00	1.500.000,00	4.000.000,00	25.220.000,00
Auxilio de transporte	140.606,00	140.606,00	140.606,00	421.818,00
Total auxilio de transporte	2.390.302,00	140.606,00	281.212,00	2.812.120,00
Total salario y auxilio de transporte	22.110.302,00	1.640.606,00	4.281.212,00	28.032.120,00

De igual manera, es de resaltar que la empresa está amparada bajo la ley 1607 de 2012 y 1819 de 2016 por lo cual cuenta con trabajadores que tienen un salario menos de 10 salarios mínimos mensuales, se eliminan el 2% de SENA y el 3% de ICBF y también las erogaciones por prestaciones sociales, aportes parafiscales e impuestos.

Ilustración 7. Calculo de prestaciones legales y seguridad social

Descripción	%	Conductores	Jefe de rodamiento	Administrador	Total
Cesantias	8,33%	1.841.788,16	136.662,48	356.624,96	2.335.075,60
Intereses a las cesantias prima	1,00%	221.103,02	16.406,06	42.812,12	280.321,20
Vacaciones	8,33%	1.841.788,16	136.662,48	356.624,96	2.335.075,60
Pension	4,17%	822.324,00	68.413,27	178.526,54	1.069.263,81
Riesgos laborales	12,00%	2.366.400,00	180.000,00	480.000,00	3.026.400,00
Caja de compensación Familiar	4,35%	857.820,00	65.250,00	174.000,00	1.097.070,00
Total	4,00%	788.800,00	60.000,00	160.000,00	1.008.800,00
Total		8.740.023,33	663.394,29	1.748.588,58	11.152.006,20

La fórmula para determinar el costo de la mano de obra directa para la ruta Pasto – Chachagüí de la empresa transportes TINA S.A.S será la siguiente:

Ilustración 8. Cálculo mano de obra por número de viajes en el mes ruta Pasto - Chachagüí

$$\text{Mano de obra directa} = \frac{\text{Sueldos + Auxilio de transporte + Seguridad social + Prestaciones sociales}}{\text{N}^\circ \text{ de viajes por mes}}$$

Número de viajes en el mes promedio: 2000

Costo de mano de obra: \$19.592,06

Análisis El cálculo de la mano de obra, es el producto de la suma de salarios, seguridad social y prestaciones sociales sobre el promedio de viajes de los 17 vehículos para la ruta Pasto – Chachagüí en el periodo de un mes.

Depreciación del vehículo

Para el cálculo de la depreciación del vehículo por aplicación de norma local dada por la ley 276 de 1996 donde aclara lo siguiente:

ARTICULO 6o. Inciso 1º modificado por la Ley 276 de 1996, artículo 2º. Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas⁵³.

⁵³ Mintransporte. Vida útil vehículos de transporte público. Colombia. mintransporte.gov.co. 2022. Disponible en: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10601/nueva-ley-amplia-vida-util-de-vehiculos-de-transporte-publico/>

Por lo anterior, se tomarán 20 años como vida útil para vehículo del parque automotor de la empresa TRANSPORTE TINA S.A.S.

Ilustración 9. Calculo del valor de depreciación vehículos por número de viajes en el mes

$$\text{Depreciacion Vehiculos} = \frac{\text{N}^\circ \text{ de vehiculos} * \text{Valor del vehiculo}}{\frac{\text{Vida util vehiculos}}{\text{Promedio de viajes en el mes}}}$$

Número de vehículos: 17

Valor del vehículo: \$250.000.000 (Datos tomados de libros contables de la empresa)

Promedio de viajes en el mes: 2.000

Vida útil vehículo: 20 años o 240 meses (Dato tomado de la ley 276 de 1996)

Costo depreciación por viaje: \$8.854.16

Análisis El valor de la depreciación del parque automotor por promedio de viajes dentro de un mes, se obtiene de la multiplicación del valor de los vehículos en libros contables por la vida útil de los vehículos, para el caso 20 años o 240 meses, con el objetivo de obtener el costo de un viaje y el resultado se divide por el promedio de viajes en un mes de toda la flota el cual es de 2.000 aproximadamente.

Seguros Los seguros contemplados en este sistema de costeo son: el SOAT y la póliza de responsabilidad civil (contractual y extracontractual) para el caso se utiliza el siguiente calculo:

Ilustración 10. Calculo del valor de seguro y pólizas por número de viajes en el mes

$$\text{Seguros y polizas} = \frac{\text{N}^\circ \text{ de vehiculos} * \text{valor de seguros y polizas}}{\text{Promedio de viajes en el mes}}$$

Valor SOAT: \$1.500.000 (Valor anual)

Valor póliza de responsabilidad civil: \$1.392.591 (Valor anual)

Valor revisión tecno mecánica: \$389.394 (Valor anual)

Costo de seguros y pólizas por viaje en un mes: \$2.324,74

Mantenimiento preventivo Este es un costo que se tiene en cuenta en el servicio de transporte de pasajeros, dado que el vehículo mantiene continua operación y es por esto que requiere constante revisión y mantenimiento de todos sus sistemas eléctricos y mecánicos, en la siguiente grafica se refleja el cálculo en el costo del servicio de transporte para la ruta Pasto - Chachagüí:

Ilustración 11. Calculo del mantenimiento preventivo por número de viajes en el mes

$$\text{Mantenimiento preventivo} = \frac{\text{N}^\circ \text{ de vehiculos} * \text{valor mantenimiento}}{\text{Promedio de viajes en el mes}}$$

Número de vehículos: 17

Valor unitario el mantenimiento mensual: \$50.000

Promedio de viajes en el mes: 2.000

Costo mantenimiento preventivo por viaje: \$425

Resumen costo fijos del servicio de transporte para la ruta Pasto – Chachagüí

En la siguiente ilustración se resumen los costos fijos del transporte, según la ruta Pasto – Chachagüí para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S.

Ilustración 12. Resumen costos fijos del servicio de transporte para la ruta Pasto-Chachagüí de la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S

Descripcion	Valor por mes	Promedio de viajes por mes	Valor por viaje
Mano de obra	39.184.120,00	2.000,00	19.592,06
Depreciación vehiculo	17.708.320,00	2.000,00	8.854,16
Seguros y polizas	4.649.480,00	2.000,00	2.324,74
Mantenimiento preventivo	850.000,00	2.000,00	425,00
Total porcentaje costo administrativo por viaje ruta Pasto - Chachagui			31.195,96

4.4.2 Costos variables del servicio

Combustible Es un factor que no se puede controlar puesto que depende del estado mecánico del vehículo, además del estado de las rutas a las cuales tendrá destino, es por ello que el valor de este insumo se calculara en la cantidad de combustible que necesita el vehículo para recorrer una cierta distancia, dado en la siguiente formula:

Ilustración 13. Calculo costo combustible

$$\text{Combustible} = \text{Valor galon} * \text{N}^\circ \text{ de galones utilizados}$$

Kilómetros recorridos: 28 km

Valor del galón: \$10.500 aproximadamente

Galones consumidos: 2 aproximadamente

Costo combustible ruta Pasto – Chachagüí: \$21.000

Análisis Los valores anteriormente suministrados son de acuerdo al criterio del contador y los porcentajes son determinaciones de la administración.

Llantas Para determinar el costo de las llantas se debe tener en cuenta el desgaste de estas, las cuales están expuestas a múltiples condiciones (estado de carretera, carga, velocidad). Por lo cual para la empresa TRANSPORTE TINA S.A.S se tiene en cuenta la experiencia y conocimiento de la gerencia para el cálculo de la vida útil de estas, además partiendo de la siguiente formula:

Ilustración 14. Calculo costo llantas

$$\text{Llantas} = \frac{\text{Valor Llantas}}{\frac{\text{Vida util}}{\text{N}^\circ \text{ de viajes en el mes}}}$$

Vida útil llantas: 6 meses

Costo de 6 llantas por cada vehículo: \$4.500.000

Número de viajes en el mes: 2.000

Costo de Llantas por viaje: \$6.375

Análisis Para obtener el costo de las llantas para la ruta Pasto-Chachagüí, se tiene en cuenta la vida útil de estos suministros, además del tiempo el cual fue considerado por la administración de 6 meses, de acuerdo a su experiencia en el negocio del transporte.

Lubricantes Este insumo es de suma importancia para el óptimo funcionamiento del motor de cada vehículo de la empresa, para calcular el costo de este se debe tener en cuenta la distancia por ruta, el tiempo de cambio de este el cual será tomado de la fuente de investigación por la entrevista a la gerencia el cual fue por La formulación para una ruta específica estaría dada por:

Ilustración 15. Calculo costo de lubricantes

$$\text{Lubricantes} = \text{Distancia ruta} * \text{Vlr unitario del cambio de lubricantes}$$

Distancia ruta: 28 km

Cantidad por Km: De acuerdo a la gerencia los lubricantes del vehículo se cambian cada 5.000 km, por lo tanto, para el cálculo de este costo, se tiene en cuenta lo siguiente:

Valor cambio lubricantes: \$320.000 (Dato suministrado por la gerencia)

Costo cambio de lubricantes para la ruta: \$1.792.

Ilustración 16. Resumen costos variables del servicio de transporte para la ruta Pasto – Chachagüí

Descripcion	Valor por mes	Promedio de viajes por mes	Valor por viaje
Combustible	42.000.000,00	2.000,00	21.000,00
Llantas	76.500.000,00	2.000,00	6.375,00
Lubricantes	3.584.000,00	2.000,00	1.792,00
Total costos variables para ruta Pasto - Chachagui			29.167,00

Porcentaje costo de servicios administrativos Son los costos que no están asociados al servicio de transporte directamente, pero son importantes al momento de la estructuración del sistema de costos para la organización. Para determinar este costo, se deben analizar todos los servicios administrativos y a estos calcular el porcentaje determinado por las políticas gerenciales de la organización.

Ilustración 17. Distribución porcentual costos administrativos

Servicio de Transporte	Gastos administrativos
80%	20%

4.4.3 Mano de obra administrativa

Ilustración 18. Calculo nomina administrativa

Descripcion	Salario y auxilio de transporte			Total
	Gerente	Contador	Auxiliar contable	
Nº colaboradores	1	1	1	3
Salario basico	3.000.000,00	2.000.000,00	1.200.000,00	6.200.000,00
Auxilio de transporte		140.606,00	140.606,00	281.212,00
Total	3.000.000,00	2.140.606,00	1.340.606,00	6.481.212,00

Ilustración 19. Calculo seguridad social y prestaciones sociales nomina administrativa

Descripcion	%	Seguridad social y prestaciones sociales			Total
		Gerente	Contador	Auxiliar contable	
Cesantias	8,33%	249.900,00	178.312,48	111.672,48	539.884,96
Intereses a las cesantias	1,00%	30.000,00	21.406,06	13.406,06	64.812,12
Prima	8,33%	249.900,00	178.312,48	111.672,48	539.884,96
Vacaciones	4,17%	125.100,00	83.400,00	50.040,00	258.540,00
Pension	12%	360.000,00	240.000,00	144.000,00	744.000,00
Riesgos laborales	1,044%	31.320,00	20.880,00	12.528,00	64.728,00
Caja de comepesacion familiar	4%	120.000,00	80.000,00	48.000,00	248.000,00
Total		1.166.220,00	802.311,02	491.319,02	2.459.850,04

Ilustración 20. Calculo porcentaje de participación costo de nómina administrativa en el servicio de transporte de pasajeros para la ruta Pasto – Chachagüí

$$\frac{\text{Mano de obra administrativa} + \text{salario, auxilio de transporte} + \text{seguridad social y prestaciones sociales}}{\text{N}^\circ \text{ de viajes en el mes}} * 80\%$$

Salario y auxilio de transporte: \$6.481.212

Seguridad social y prestaciones sociales: \$2.459.850,04

Número de viajes promedio en el mes: 2.000

Costo nomina administrativa por viaje ruta Pasto - Chachagüí: \$3.576,42

4.4.4 Otros costos administrativos

Se tienen en cuenta otros costos administrativos inmersos en el servicio del transporte, de acuerdo a la proporcionalidad a criterio del contador y representante legal de la organización TRANSPORTE TINA S.A.S, se tienen en cuenta los siguientes:

Ilustración 21. Calculo porcentaje de participación de otros costos administrativos en el servicio de transporte de pasajeros para la ruta Pasto – Chachagüí.

Descripción	Otros costos del servicio de transporte			Valor por viaje
	Vlr Mensual	% Servicio 80%	Numero de viajes	
Arrendamiento	800.000	640.000	2.000	320
Servicios publicos	277.210	221.768	2.000	111
Papeleria	60.000	48.000	2.000	24
Depreciación equipo de oficina	750.333	600.266	2.000	300
Total por viaje Ruta Pasto - Chachagui				755

Ilustración 22. Resumen de porcentaje (80%) costo administrativo en el servicio de transporte para la ruta Pasto - Chachagüí.

Descripcion	Valor por mes	Promedio de viajes por mes	Valor por viaje
Mano de obra administrati	7.152.840,00	2.000,00	3.576,42
Otros costos	1.510.000,00	2.000,00	755,00
Total porcentaje costo administrativo por viaje ruta Pasto - Chachagui			4.331,42

4.5. DISEÑO DE FORMATOS PARA UN SISTEMA DE COSTOS POR ÓRDENES ESPECÍFICAS PARA LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S.

En este punto se diseñaron los principales formatos, los cuales ayudaran para la elaboración del sistema de costos por órdenes específicas, el cual inicia desde la cotización del servicio hasta la orden, según los siguientes formatos:

- **Cotización:** En este formato de información de tipo externo que la empresa le brinda al cliente, para que realice una consulta para que así pueda tener claro el valor aproximado del servicio, según las necesidades planteadas por el mismo.

Tabla 5. Formato de cotización

		Formato de cotización	
		TRANSPORTES TINA S.A.S	
		Calle 15 # 12-41 Las violetas Pasto - Nariño	
		NIT: 900688462-7	
Cotización N°: 1		Telefono: 3176431780	
Ciudad:	Pasto - Nariño	Fecha:	12/02/2023
Tipo de servicio:	Escolar: _ Turismo: X		
Datos del cliente			
Cliente:	Mundo mujer		
Solicitado por:	Anibal Fuentes		
NIT:	900,768,933		
Telefono:	7 32 20 20		
Correo:	compras@mundomujer.org		
Requerimientos			
Descripcion	Observación	Precio unitario	Total
Lugar de destino	Chachagui	12.000,00	480.000,00
Periodicidad del servicio	Unica		
Fecha de salida	25/02/2023		
Fecha de llegada	25/02/2023		
N° de pasajeros	40		
Costos adicionales	0		
Alojamiento	0		
Total en letras:	Subtotal		480.000,00
	IVA		0
	Total		480.000,00
Elaborado por: Jessica Suarez		Autorizado por: Julian Zuñiga	
Firma: En original		Firma: En original	
Cargo: Contador (a)		Cargo: Representante legal	

- **Orden de servicio:** Antes de prestar el servicio, la empresa debe tener un formato de orden de servicio, el cual es el primer paso para la prestación del servicio. El formato debe indicar: nombre del cliente, periodicidad del servicio, fecha de salida, fecha de llegada, datos generales de la empresa y tipo de servicio (Escolar, turismo o especial) es importante señalar que este campo es fundamental debido que según el servicio solicitado se tendrán en cuenta otros tipos de necesidades.

Tabla 6. Formato de orden de servicio.

		Formato orden de servicio	
		TRANSPORTES TINA S.A.S	
		Calle 15 # 12-41 Las violetas Pasto - Nariño	
		NIT: 900688462-7	
Telefono: 3176431780			
Orden de servicio N°: 1		Fecha:	12/02/2023
Ciudad:	Pasto		
Tipo de servicio:	Escolar: _ Turismo: X		
Datos del cliente			
Cliente:	Mundo mujer		
Solicitado por:	Anibal Fuentes		
NIT:	900,768,933		
Telefono:	7 32 20 20		
Correo:	compras@mundomujer.org		
Requerimientos			
Descripcion	Unidad de medida	Cantidad	Total
Conductor	Personas	1	1
Combustible	Galones	2	2
Peajes	Ruta	0	0
Numero de viajes	Ruta	1	1
Elaborado por: Jessica Suarez Firma: En original Cargo: Contador (a)			
Aprobado por: Julian Zuñiga Firma: En original Cargo: Representante legal			
Recibido por: Alberto Perez Firma: En original Cargo: Conductor			

- **Documento control de costos y/o gastos:** Este documento contribuye a la empresa para analizar al detalle la cantidad y el volumen utilizado por cada orden de servicio que cada vehículo presta, esto con el fin de controlar todos los elementos del sistema de costos y no inflarlos.

Tabla 7. Formato de control de costos

		Formato de control de costos y/o gastos N° <u>1</u>	
		TRANSPORTES TINA S.A.S	
		Calle 15 # 12-41 Las violetas Pasto - Nariño	
		NIT: 900688462-7	
		Telefono: 3176431780	
Datos Generales			
N° de vehículo	1	Propietario	Alberto Perez
Edad del vehículo	3 años	Fecha de vinculación	15/01/2020
Cantidad de viajes	1	Nombre conductor	Alberto Perez
Km recorridos	28 km	Mes de control	Diciembre
Control de suministros y mantenimiento			
Detalle	Cantidad	Total	Observación
Mano de obra directa	Por viaje	19.533,44	Constituye salario-auxilio transporte- prestaciones sociales y seguridad social
Llantas	Por viaje	6.375,00	Valor calculado para la ruta Pasto - Chachagui
Seguros y pólizas	Por viaje	2.324,73	Corresponde al valor por viaje de la los seguros y pólizas que tienen vigencia de un año
Mantenimiento	Por viaje	425,00	Valor calculado para la ruta Pasto - Chachagui
lubricantes	Por viaje	1.792,00	Valor calculado para la ruta Pasto - Chachagui
Peajes	0	0	Valor calculado para la ruta Pasto - Chachagui
Tanqueo de Gasolina	1	21.500,00	Corresponde a la cantidad de combustible para el recorrido Pasto - Chachagui
Depreciacion vehículo	1	8.854,16	Valor corresponde al desgaste del vehiculo teniendo en cuenta la vida util para la chatarrización
Porcentaje costo administrativo	Por viaje	4.331,42	Porcentaje de costo administrativo - Política de la organización
Total		65.135,75	
Diligenciado por:	Jessica Suarez		Revisado por: Julian Zuñiga
Firma	En original		Firma En original
Cargo	Contador (a)		Cargo Represente legal

4.6 ELABORAR EL ESTADO DE COSTOS PARA LA EMRESA TRANSPORTES TINA S.A.S

Una vez realizado el diagnóstico de la empresa, y de la identificación de los elementos del costo que incurren en servicio del transporte, se inicia a elaborar el estado de costos para la organización.

La herramienta utilizada bajo Excel resaltará el costo por ruta que la organización incurre por viaje y por vehículo, teniendo en cuenta que el parque automotor de la organización son 17 vehículos, con la cual detallará todos los elementos del costo por un determinado periodo, a continuación, se presenta el modelo para una ruta por vehículo de transporte:

Tabla. 8 Estado de costos para la empresa TRANSPORTE TINA S.A.S



Estados de costos
Enero 2023
Transportes TINA S.A.S
NIT: 900688462-7

Ruta	Salida Llegada	PASTO CHACHAGUI
Tipo de vehiculo	Bus	
Viajes por mes	118 aprox	
Mano de obra directa		19.533,44
Salario	12.572,28	
Auxilio de transporte	1.401,85	
Seguridad social	2.558,45	
Prestaciones legales	3.000,86	
Costos directos del servicio de transporte		
1- Insumos		\$ 38.521,16
Combustible	\$ 21.500,00	
Depreciacion llantas	\$ 6.375,00	
Depreciacion Vehiculo	\$ 8.854,16	
Lubricantes	\$ 1.792,00	
2- Seguros		\$ 2.749,73
SOAT	\$ 1.062,50	
Poliza de responsabilidad civil	\$ 986,41	
Revisión tecnomecánica	\$ 275,82	
Peaje	\$ -	
Mantenimiento preventivo	\$ 425,00	
3- Otros costos indirectos del servicio de transporte		
80% costos administrativos		\$ 4.331,42
Mano de obra	\$ 3.576,42	
Arrendamiento oficina	\$ 320,00	
Servicios públicos	\$ 111,00	
Papelería	\$ 24,00	
Depreciación equipo de oficina	\$ 300,00	
Costo total del servicio		\$ 65.135,75

En original

En original

Julian Zuñiga
Representante legal

Jessica Suarez
Contador (a)
TP: 86619-T

Análisis al estado de costos para la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S

Para determinar el costo de la ruta Pasto- Chachagüí se tuvo en cuenta costos directos del servicio de transporte, como lo son: la mano de obra directa con un valor de: \$19.533,44, la cual se encuentra compuesta del personal que interviene directamente en el servicio.

Dentro de los costos directos encontramos también la depreciación del vehículo y las llantas, el lubricante y el combustible representado por un valor de \$38.521,16 que se reflejado en la ruta.

De igual manera, para el cálculo de las pólizas se tuvo en cuenta el periodo y el número de viajes promedio de los vehículos para un valor por viaje de \$2.749,73.

Finalmente, el 80% de los costos administrativos son tenidos en cuenta para el cálculo del valor en el servicio de transporte, esto dado por políticas internas de la organización, para la ruta representando en \$ 4.331,42.

CONCLUSIONES

Para llegar a este punto es indispensable tener un amplio conocimiento y realizar un análisis de todos los aspectos fundamentales dentro de transportes TINA S.A.S, es por esto que utilizando la entrevista y realizando el diagnostico se llega a concluir que hay varios aspectos y falencias como el cálculo errado de fijación de tarifas y por esto no permiten explotar todo el potencial interno y por ende crecer y sobresalir en el mercado.

Para que el diseño propuesto de sistema de costos por órdenes específicas funcionara, fue necesario conocer los materiales directos, la mano de obra directa y los costos indirectos incurridos en su totalidad los cuales se acumulan y que hacen parte de cada orden de servicio, permitiendo tener un control de cada uno de los elementos, conocer el valor por cada orden y de igual manera obtener el valor más cercano a la realidad para la oportuna toma de decisiones por parte de la administración.

Uno de los problemas del costeo que realiza la empresa, es el no control sobre los costos indirectos ni mano de obra, lo que permite que existan sobrecostos y no se dé un mejor manejo a estos elementos en las temporadas bajas del servicio. Se conoce que la empresa se ha enfocado en el logro de diferentes contratos empresariales, de turismo y salud con importantes entidades del sector lo que ha permitido que se mantenga en el mercado actualmente, ha dejado a un lado los diferentes egresos en los que se ve incurrida durante la prestación del servicio y que de esta manera no exista una información confiable sobre los mismos.

Con la estructura del sistema de costos realizada se precisa tener un conocimiento claro sobre los egresos generados en la prestación del servicio y aunque es un campo muy amplio, abarcar e incluir todos los costos indirectos que presentan una variabilidad constante y cumplir el objetivo planteado.

Finalmente, a pesar de que transportes TINA S.A.S presenta representativas utilidades no invierte constantemente en la capacitación de su personal contable ni operativo generando que la información y gestión realizada sea deficiente dando paso a la falta de control en los procesos y factores que inciden directamente sobre los costos generados.

RECOMENDACIONES

La gerencia debe implementar el sistema de costos y debe permanecer en constante monitoreo de los mismos a fin de hacer un seguimiento exhaustivo, estar a la expectativa de posibles cambios y poder así tomar decisiones que favorezcan el correcto funcionamiento y mejoramiento de la empresa.

Con respecto al personal administrativo y operativo la empresa debe realizar capacitaciones con más frecuencia, de manera que se aborden temas que permitan estar a la vanguardia de la actualidad y que permitan brindar un mejor manejo y control a cada uno de los factores principales que dan cumplimiento al objeto social de la empresa.

La empresa transportes TINA S.A.S debe darse a conocer al público, razón por la cual se recomienda crear campañas de publicidad radial y de medio masivos tales como redes sociales en donde se divulguen promociones, planes y los servicios que ofrece la empresa.

En general, la aplicación de un sistema de costos para la organización ayudará a examinar de manera clara y precisa la asignación de costos directos e indirectos y así obtener valores cercanos a la realidad del servicio.

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldiabogota. Decreto 1998 de 2017 Nivel Nacional. Colombia. alcaldiabogota.gov.co. 2021 Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27952#:~:text=Reglamenta%20la%20Ley%201314%20de,de%20las%20transacciones%20y%20otros>

Alcaldiabogota. Instructivo 16 de 2012 Contaduría General de la Nación. Colombia. alcaldiabogota.gov.co. 2021 Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27952#:~:text=Reglamenta%20la%20Ley%201314%20de,de%20las%20transacciones%20y%20otros>

Alcaldiabogota. Ley 1450 de 2011 Nivel Nacional. Colombia. alcaldiabogota.gov.co. 2021 Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27952#:~:text=Reglamenta%20la%20Ley%201314%20de,de%20las%20transacciones%20y%20otros>

Alcaldiabogota. Resolución 718 de 2012 Contaduría General de la Nación. Colombia. alcaldiabogota.gov.co. 2021 Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27952#:~:text=Reglamenta%20la%20Ley%201314%20de,de%20las%20transacciones%20y%20otros>

Aleph. Qué es la observación directa y ejemplos. aleph.org.mx. 2021. Disponible en: <https://aleph.org.mx/que-es-la-observacion-directa-y-ejemplos>

CHANG, L. ALBA M., GONZALES N. Nora, LÓPEZ P. Ma. Elvira, MORENO, M. Myurna. La importancia de la contabilidad de costos. México. Instituto Tecnológico de Sonora. Pg 1.

COLÍN GARCIA, Juan. Contabilidad de costos (en línea). En: Library Génesis en Monterrey (México): 21, agosto, 2020 (Consultada: 25, septiembre, 2021). Disponible en la dirección electrónica: https://libgen.is/search.php?req=costos&lg_topic=libgen&open=0&view=simple&res=25&phrase=1&column=def

Colombia.travel. ¿Qué hacer en NARIÑO? 7 planes para un fin de semana. COLOMBIA: Colombia.travel/es/blog. Disponible en: <https://colombia.travel/es/blog/que-hacer-en-narino-7-planes-para-un-fin-de-semana>

Concepto. Entrevista. Colombia: concepto.de/entrevista/. Disponible en: <https://concepto.de/entrevista/>

Concepto.de. Técnicas de investigación. Colombia. Disponible en: <https://concepto.de/tecnicas-de-investigacion/>

Congreso de la república. Ley 43 de 1990. Colombia. mineducacion.gov.co. Disponible en: https://www.mineducacion.gov.co/1621/articulos-104547_archivo_pdf.pdf

Constitución Colombia. Artículo 24. Colombia. Constitucioncolombia.com. 1991. Disponible en: <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-2/capitulo-1/articulo-24>
Constitucioncolombia. Artículo 33. Colombia. constitucioncolombia.com. Disponible en: <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-12/capitulo-1/articulo-333>

Contabilidadmasfinanzas. Normas de contabilidad. Colombia. contabilidadmasfinanzas.com.co. Disponible en: <https://contabilidadmasfinanzas.com.co/normas-de-contabilidad/#:~:text=Las%20normas%20b%C3%A1sicas%20de%20contabilidad,cualidades%20de%20la%20informaci%C3%B3n%20contable>

Directorio empresas. TRANSPORTE TINA S.A.S.COLOMBIA.2021. Disponible en: <https://directorio-empresas.einforma.co/informacion-empresa/transportes-tina-sas>

Economipedia, Teoría de los costos, Colombia: economipedia.com.2021. Disponible en: <https://economipedia.com/definiciones/teoria-de-costos.html>

Fiduprevisora. Estudio de sector y del mercado de transporte terrestre especial automotor fijo 24x7 y por demanda con conductor; y servicio de transporte fluvial por demanda con tripulación. Generalidades, Bogotá: Fiduprevisora, 2020. Pg.1.

Funcion publica. Decreto 3730 de 2003. Colombia: funcionpublica.gov.co. 2003. Disponible en: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=11178>

Gerencia.com. Sistema de costos por órdenes específicas. Colombia: gerencie.com. 2020. Disponible en: <https://www.gerencia.com/sistemas-de-costos-por-ordenes-especificas.html>

Gerencie. Matriz DOFA, Qué es y para qué sirve. Colombia: gerencie.com. 2021. Disponible en : <https://www.gerencia.com/para-que-sirve-la-matriz-dofa.html>

Gerencie. Que es la depreciación. Colombia. gerencie.com. 2022. Disponible en: <https://www.gerencia.com/depreciacion.html>

Lifeder. Teoría de costos. lifeder.com. 2021. Colombia. Disponible en: <https://www.lifeder.com/teoria-costos/>

Mailxmail. Clasificación de los costos según su aplicación (el elemento 9). Contabilidad. Colombia: mailxmail.com. 2012. Disponible: <http://www.mailxmail.com/curso-clasificacion-costos-segun-aplicacion-elemento-9-contabilidad/marco-conceptual-costos>

Mascolombia. En el Transporte Terrestre Especial, solo el 50% de los vehículos ha empezado a salir. Colombia. mascolombia.com. 2021. Disponible en: <https://mascolombia.com/en-el-transporte-terrestre-especial-solo-el-50-de-los-vehiculos-ha-empezado-a-salir/> ¹

MESA Nadina. COSTO POR ÓRDEN ESPECÍFICA O PRODUCCIÓN. Colombia. contabilidadyalgomass.wordpress.com. 2017. Disponible en: <https://contabilidadyalgomass.wordpress.com/2017/03/27/costo-por-orden-especifica-o-produccion/>

Milagrosruizbarroeta. MEFE y MEFI, herramientas para análisis estratégico. 2021. Disponible en : <https://milagrosruizbarroeta.com/mefe-y-mefi-herramientas-para-analisis-estrategico/>

Milagrosruizbarroeta. MEFE y MEFI, herramientas para análisis estratégico. Colombia. 2021. Disponible en : <https://milagrosruizbarroeta.com/mefe-y-mefi-herramientas-para-analisis-estrategico/>

Ministerio de Transporte. La historia del Ministerio de Transporte. Colombia. mintransporte.gov.co. 2018. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7014/el-ministerio/>
Ministerio de transporte. Transporte departamento de NARIÑO. COLOMBIA. todacolombia.com. 2019. Disponible en : <https://www.todacolombia.com/departamentos-de-colombia/narino/transporte.html>

Mintransporte. Vida útil vehículos de transporte público. Colombia. mintransporte.gov.co. 2022. Disponible en: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10601/nueva-ley-amplia-vida-util-de-vehiculos-de-transporte-publico/>

NIIF.COM. CAPÍTULO II: OBJETIVOS Y CUALIDADES DE LA INFORMACIÓN CONTABLE. Colombia: niif.com.co. 1993. Disponible en : <https://niif.com.co/decreto-2649-1993/objetivos-y-cualidades-de-la-informacion-contable>

NIIF SUPERFICIALES. Sección 13 inventarios. Colombia: niifsuperfaciles.com. 2009. Disponible:

[http://www.niifsuperfaciles.com/memorias/recursos/NIC/13-NIIF-para-las-PYMES-\(Norma\)_2009-INVENTARIOS.pdf](http://www.niifsuperfaciles.com/memorias/recursos/NIC/13-NIIF-para-las-PYMES-(Norma)_2009-INVENTARIOS.pdf)

Secretaria senado. LEY 1314 DE 2009. COLOMBIA. secretariasenado.gov.co.2021 / Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1314_2009.html

Sites.google. Diagnostico Organizacional. Colombia. sites.google.com. 2022. Disponible en: <https://sites.google.com/site/avalosdisenoorganizacional/unidad-4>

Suinjuriscol. DECRETO 431 DE 2017. COLOMBIA: Suinjuriscol.gov.co.2017 disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30030420>

Universidad EAFIT. Historia de la contabilidad de costos. Colombia: eafit.edu.co. Disponible en : <https://www.eafit.edu.co/escuelas/administracion/consultorio-contable/Documents/CT%20Historia%20de%20la%20Contabilidad%20de%20Costos.pdf>

ANEXO A.



San Juan de Pasto, 5 de marzo de 2021

Señor(es):
UNIVERSIDAD CESMAG
LA CIUDAD.

ASUNTO: *Aprobación y solicitud de Diseño de un sistema de costos por órdenes específicas.*

Cordial saludo.

Por medio del presente la empresa de servicios especiales de transporte TRANSPORTES TINA S.A.S aprueba y solicita el diseño de un sistema de costos por órdenes específicas con el fin de implementarlo, labor que será llevada a cabo por parte de los estudiantes del cuarto (4º) semestre de profesionalización en contaduría pública relacionados a continuación:

- Juan Sebastián Insuasti
- Carlos Darío Lucero Martínez
- Andrés Felipe Narváez

Lo anterior con el fin de que los precitados estudiantes cumplan a cabalidad con su trabajo de grado y que la empresa cuente con dicho sistema.

Cordialmente.

JULIAN ANDRES MORALES ZUÑIGA
Gerente TRANSPORTES TINA S.A.S



ANEXO B.

FORMATO DE ENTREVISTA A GERENTE, CONTADOR Y AUXILIAR CONTABLE

UNIVERSIDAD CESMAG FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES PROFESIONALIZACION EN CONTADURIA PUBLICA

DISEÑO DE UN SISTEMA DE COSTOS POR ÓRDENES ESPECÍFICAS DE PARA LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO

Objetivo: Obtener información para realizar un diagnóstico del manejo de costos actual de la empresa TRANSPORTES TINA S.A.S de la ciudad de Pasto.

14. ¿Se ha determinado un diagnóstico del estado financiero y administrativo de la organización, de ser la respuesta si, cuál? ¿De ser lo contrario por que no se ha realizado esta valoración?
15. ¿La empresa maneja ha implementado herramientas ofimáticas para su contabilidad, explicar brevemente una reseña sobre este aspecto en a la organización?
16. ¿Explique brevemente como se realiza el proceso de fijación de costos en el servicio de transporte?
17. ¿Qué factores tiene en cuenta para distribuir la mano de obra y calcular el costo de la misma dirigida en la producción?
18. ¿Cómo se distribuyen los costos indirectos?
19. ¿Cómo calcula el costo por cada orden de prestación de servicio?
20. ¿Permite la demanda asumir el costo del servicio?
21. En la actualidad ¿cómo se calcula la utilidad?

- 22.** ¿Se han mencionado aspectos para la transformación del negocio en reuniones directivas, de ser la respuesta positiva mencionar estos aspectos?
- 23.** ¿Consideraría útil la implementación del sistema de costos por órdenes específicas?

 <p>UNIVERSIDAD CESMAG NIT: 890.169.287-7 VIBRANTE INNOVACION</p>	CARTA DE ENTREGA TRABAJO DE GRADO O TRABAJO DE APLICACIÓN – ASESOR(A)	CÓDIGO: AAC-BL-FR-032
		VERSIÓN: 1
		FECHA: 09/JUN/2022

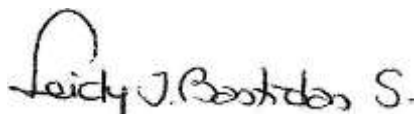
San Juan de Pasto, 17 marzo / 2023

Biblioteca
REMIGIO FIORE FORTEZZA OFM. CAP.
Universidad CESMAG
Pasto

Saludo de paz y bien.

Por medio de la presente se hace entrega del Trabajo de Grado / Trabajo de Aplicación denominado DISEÑO DE UN SISTEMA DE COSTOS POR ÓRDENES ESPECÍFICAS PARA LA EMPRESA TRANSPORTES TINA S.A.S DE LA CIUDAD DE PASTO, No. 1053, presentado por el (los) autor(es) Carlos Darío Lucero Martínez y Juan Sebastián Insuasti Caicedo, del Programa Académico de Contaduría Pública al correo electrónico biblioteca.trabajosdegrado@unicesmag.edu.co Manifiesto como asesor(a), que su contenido, resumen, anexos y formato PDF cumple con las especificaciones de calidad, guía de presentación de Trabajos de Grado o de Aplicación, establecidos por la Universidad CESMAG, por lo tanto, se solicita el paz y salvo respectivo.

Atentamente,




ASESOR(A): Leidy Johanna Bastidas Sarchi

Número de documento: 27094174

Programa académico: Contaduría pública

Teléfono de contacto: 3205568568


Correo electrónico: ljbastidas@unicesmag.edu.co

 UNIVERSIDAD CESMAG <small>MT: 800.109.387-7 VICERRECTORÍA</small>	AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE GRADO O TRABAJOS DE APLICACIÓN EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL	CÓDIGO: AAC-BL-FR-031
		VERSIÓN: 1
		FECHA: 09/JUN/2022

INFORMACIÓN DEL (LOS) AUTOR(ES)	
Nombres y apellidos del autor: Carlos Darío Lucero Martínez	Documento de identidad: 1.085.315.784
Correo electrónico: cdmluce7@gmail.com	Número de contacto: 3012479899
Nombres y apellidos del autor: Juan Sebastián Insuasti Caicedo	Documento de identidad: 1.085.320.483
Correo electrónico: juannzebaztian@hotmail.com	Número de contacto: 3108394292
Nombres y apellidos del asesor: Leidy Johanna Bastidas Sarchi.	Documento de identidad: 27094174
Correo electrónico: ljbastidas@unicesmag.edu.co	Número de contacto: 3205568568
Título del trabajo de grado: Diseño de un sistema de costos por órdenes específicas para la empresa transportes TINA S.A.S de la ciudad de Pasto	
Facultad y Programa Académico: FACULTAD: CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES. PROGRAMA: CONTADURÍA PÚBLICA	

En mi (nuestra) calidad de autor(es) y/o titular (es) del derecho de autor del Trabajo de Grado o de Aplicación señalado en el encabezado, confiero (conferimos) a la Universidad CESMAG una licencia no exclusiva, limitada y gratuita, para la inclusión del trabajo de grado en el repositorio institucional. Por consiguiente, el alcance de la licencia que se otorga a través del presente documento, abarca las siguientes características:

- a) La autorización se otorga desde la fecha de suscripción del presente documento y durante todo el término en el que los firmantes del presente documento conservemos la titularidad de los derechos patrimoniales de autor. En el evento en el que dejemos de tener la titularidad de los derechos patrimoniales sobre el Trabajo de Grado o de Aplicación, nos comprometemos a informar de manera inmediata sobre dicha situación a la Universidad CESMAG. Por consiguiente, hasta que no exista comunicación escrita de nuestra parte informando sobre dicha situación, la Universidad CESMAG se encontrará debidamente habilitada para continuar con la publicación del Trabajo de Grado o de Aplicación dentro del repositorio institucional. Conocemos que esta autorización podrá revocarse en cualquier momento, siempre y cuando se eleve la solicitud por escrito para dicho fin ante la Universidad CESMAG. En estos eventos, la Universidad CESMAG cuenta con el plazo de un mes después de recibida la petición, para desmarcar la visualización del Trabajo de Grado o de Aplicación del repositorio institucional.
- b) Se autoriza a la Universidad CESMAG para publicar el Trabajo de Grado o de Aplicación en formato digital y teniendo en cuenta que uno de los medios de publicación del repositorio institucional es el internet, aceptamos que el Trabajo de Grado o de Aplicación circulará con un alcance mundial.
- c) Aceptamos que la autorización que se otorga a través del presente documento se realiza a título gratuito, por lo tanto, renunciamos a recibir emolumento alguno por la publicación, distribución, comunicación pública y/o cualquier otro uso que se haga en los términos de la presente autorización y de la licencia o programa a través del cual sea publicado el Trabajo de grado o de Aplicación.
- d) Manifestamos que el Trabajo de Grado o de Aplicación es original realizado sin violar o usurpar derechos de autor de terceros y que ostentamos los derechos patrimoniales de autor sobre la

 UNIVERSIDAD CESMAG <small>MT: 800.109.387-7 VICERRECTORÍA</small>	AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE GRADO O TRABAJOS DE APLICACIÓN EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL	CÓDIGO: AAC-BL-FR-031
		VERSIÓN: 1
		FECHA: 09/JUN/2022

misma. Por consiguiente, asumimos toda la responsabilidad sobre su contenido ante la Universidad CESMAG y frente a terceros, manteniéndola indemne de cualquier reclamación que surja en virtud de la misma. En todo caso, la Universidad CESMAG se compromete a indicar siempre la autoría del escrito incluyendo nombre de los autores y la fecha de publicación.


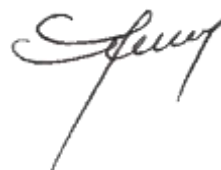
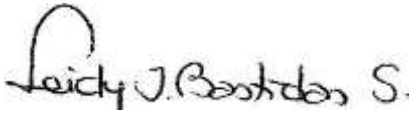
- e) Autorizamos a la Universidad CESMAG para incluir el Trabajo de Grado o de Aplicación en los índices y buscadores que se estimen necesarios para promover su difusión. Así mismo autorizamos a la Universidad CESMAG para que pueda convertir el documento a cualquier medio o formato para propósitos de preservación digital.

NOTA: En los eventos en los que el trabajo de grado o de aplicación haya sido trabajado con el apoyo o patrocinio de una agencia, organización o cualquier otra entidad diferente a la Universidad CESMAG. Como autores garantizamos que hemos cumplido con los derechos y obligaciones asumidos con dicha entidad y como consecuencia de ello dejamos constancia que la autorización que se concede a través del presente escrito no interfiere ni transgrede derechos de terceros.

Como consecuencia de lo anterior, autorizamos la publicación, difusión, consulta y uso del Trabajo de Grado o de Aplicación por parte de la Universidad CESMAG y sus usuarios así:

- Permitimos que nuestro Trabajo de Grado o de Aplicación haga parte del catálogo de colección del repositorio digital de la Universidad CESMAG, por lo tanto, su contenido será de acceso abierto donde podrá ser consultado, descargado y compartido con otras personas, siempre que se reconozca su autoría o reconocimiento con fines no comerciales.

En señal de conformidad, se suscribe este documento en San Juan de Pasto a los 17 días del mes de Marzo del año 2023

Firma del autor 	Firma del autor 
Nombre del autor: Carlos Darío Lucero Martínez	Nombre del autor: Juan Sebastián Insuasti Caicedo
 Nombre del asesor: Leidy Johanna Bastidas Sarchi	