



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

“Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad de la empresa Transporte Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016.”

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR
PÚBLICO**

AUTOR:

Claudia Paola Cárdenas Ramírez

ASESOR:

MSC. Rubén Chong Rengifo

LÌNEA DE INVESTIGACIÓN:

Sistema De Organización Contable

TARAPOTO – PERÚ

2017

Dedicatoria

A mis padres por su apoyo y confianza que me brindan para cumplir el objetivo trazado como persona y estudiante. También a mis docentes por un aprendizaje más en mi vida para ustedes mi gratitud eterna.

Agradecimiento

A mi Familia, quienes me dan fuerza y fe para crecer y lograr todos mis objetivos propuestos, por incentivarme a proseguir y encaminar mi futuro profesional.

A los Docentes de la Universidad César Vallejo, por las sabias enseñanzas impartidas, así como a todas aquellas personas que me brindaron la facilidad de recopilar información para cumplir con los objetivos trazados de la presente investigación.

Presentación

Señores miembros del jurado calificador; cumpliendo con las disposiciones establecidas en el reglamento de grado y títulos de la Universidad César Vallejo; pongo a vuestra consideración la presente investigación titulada “**Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad de la empresa Transporte Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016.**”, con la finalidad de optar el título de **CONTADOR PÚBLICO.**

A través del trabajo de investigación ayudará a la gerencia a determinar los elementos del costo por cada proceso de servicio de transporte de carga terrestre, a partir de ellos efectuar cálculos de costos mediante el costeo por órdenes de servicio.

En cumplimiento de lo previsto en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, a fin de obtener el título profesional de Contador Público, por lo que espero de antemano cumplir con los requisitos contemplados en el Reglamento de Grados y Títulos de esta casa de estudios.

La Autora

Declaratoria de Autenticidad

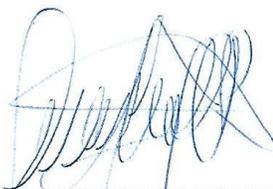
Yo, **CLAUDIA PAOLA CÁRDENAS RAMÍREZ** con DNI N° **71845649**, en concordancia con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela de Contabilidad, declaro bajo juramento que la documentación que se revela es veraz y auténtica. Los datos presentados a través de los resultados son reales, no han sido falseados, duplicados, ni copiados, por consiguiente los resultados que se presenta se constituyen como aportes a la investigación.

Asimismo, en el desarrollo del marco metodológico he cumplido con respetar las normas internacionales de citas y referencias bibliográficas a través de las fuentes consultadas.

En tal sentido, asumo responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo que me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Tarapoto, 05 de diciembre de 2017

La Autora



CLAUDIA PAOLA CÁRDENAS RAMÍREZ

DNI: 71845649

INDICE

Pagina del Jurado	ii
Pagina del Jurado	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento	iv
Presentación.....	v
Declaratoria de Autenticidad	vi
Índice de tablas	ix
Tabla 1: Rentabilidad.....	16 .. ix
Tabla 2: Aportes a la seguridad social del Perú.....	25 .. ix
Tabla 3: Orden de servicio y hoja de costos por órdenes de servicio.....	35... ix
Tabla 4: Ficha individual de tiempo.....	36.. ix
Tabla 5: Ficha individual de tiempo.....	60.. ix
Tabla 6: Hoja de costos de servicios.....	63. ix
Tabla 7: Determinación del sinceramiento.....	64... ix
Tabla 8: Calculo de mano de obra directa.....	66 ... ix
Índice de figuras	x
Figura 1: Mano de obra directa.....	15... x
Figura 2: Clasificación de costos y gastos.....	22 ... x
Figura 3: Solicitud de materiales.....	38 ... x
Figura 4: Solicitud de materiales.....	61 ... x
RESÚMEN	xi
ABSTRACT	xii
I. INTRODUCCIÓN:	13
1.1. Realidad problemática	13
Tabla 1: Rentabilidad	16
1.2. Trabajos previos	17
1.3. Teorías relacionadas al tema	21
Tabla N° 2: Aportes a la seguridad social en el Perú.	25
Tabla 3: Orden de servicio y hoja de costos por órdenes de servicio.....	35
Tabla 4: Ficha individual de tiempo:	36
Marco conceptual	43
1.4. Formulación del problema	43

1.5 Justificación del estudio	44
1.6 Hipótesis	45
1.7 Objetivos	45
1.7.1 General	45
1.7.2 Específicos	45
II. MÉTODO	46
2.1. Diseño de investigación:	46
2.2. Variables, operacionalización	46
Operacionalización de variables	47
2.3. Población y muestra	48
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	48
2.5. Métodos de análisis de datos	49
2.6 Aspectos éticos	49
III. RESULTADOS	50
3.1. Describir el proceso del servicio de transporte de carga	50
3.2 Identificar los elementos del costo que se va a aplicar para el diseño de costeo de órdenes de servicio del transporte de carga	56
3.3 Formular el diseño de costeo de órdenes de servicio del transporte de carga	59
Tabla 5. Ficha individual de tiempo	60
Tabla 6: Hoja de Costos de Servicio	63
Tabla 7: Determinación del Sinceramiento de la Rentabilidad	64
Tabla 8: Cuadro Comparativo de Cálculo de Mano de Obra Directa	66
IV. DISCUSIÓN	67
V. CONCLUSIONES	72
VI. RECOMENDACIONES	74
VII. REFERENCIAS	75
ANEXOS	78

Índice de tablas

Tabla 1: Rentabilidad.....	16
Tabla 2: Aportes a la seguridad social del Perú.....	25
Tabla 3: Orden de servicio y hoja de costos por órdenes de servicio.....	35
Tabla 4: Ficha individual de tiempo.....	36
Tabla 5: Ficha individual de tiempo.....	60
Tabla 6: Hoja de costos de servicios.....	63
Tabla 7: Determinación del sinceramiento.....	64
Tabla 8: Calculo de mano de obra directa.....	66

Índice de figuras

Figura 1: Mano de obra directa.....	15
Figura 2: Clasificación de costos y gastos.....	22
Figura 3: Solicitud de materiales.....	38
Figura 4: Solicitud de materiales.....	61

RESÚMEN

El presente trabajo de investigación detalla sobre la empresa Transporte Virgen de Fátima tiene como título “DISEÑO DE COSTEO POR ÓRDENES DE SERVICIO PARA SINCERAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA TRANSPORTES VIRGEN DE FÁTIMA, TARAPOTO, 2016”. Durante el desarrollo del trabajo de investigación, se constató que la gerencia no utiliza un diseño de costeo, tal hecho reveló que los costos calculados al proceso de transporte de carga lo realizan de manera empírica, reflejando una rentabilidad en los estados financieros, por consiguiente devienen en inconsistentes. En base a ello, se desarrolló el trabajo en función a la teoría de Chambergo, Isidro (2012) autor del libro “Sistemas de costos”, y Córdova, Marcial (2012) en su libro “Gestión Financiera”, aplicando como objetivo general, diseñar el costeo por órdenes de servicio y sincerar la rentabilidad de la empresa Transporte Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016, en mención a los objetivos específicos son: describir el proceso del servicio de transporte de carga, identificar los elementos del costo que se va a aplicar para el diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga, formular el diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga y sincerar la rentabilidad mediante la aplicación del diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga.

Para nuestra metodología tenemos tipo de estudio explicativa-descriptiva, debido a que se basa en la recolección de datos sobre la base de una hipótesis o teoría, mientras que el diseño es no experimental, porque se realiza una sola medición de las variables tal como ocurre.

Palabras claves: Costeo por órdenes de servicio - Sincerar la rentabilidad

ABSTRACT

The present work of investigation details on the company Virgen de Fátima Transport has as title "DESIGN OF COSTING BY ORDERS OF SERVICE TO SINCERATE THE PROFITABILITY OF THE COMPANY TRANSPORTES VIRGEN DE FÁTIMA, TARAPOTO, 2016". During the development of the research work, it was found that management does not use a costing design, such fact revealed that the costs calculated to the cargo transport process are performed empirically, reflecting a profitability in the financial statements, therefore they become inconsistent. Based on this, the work was developed according to the theory of Chambergó, Isidro (2012) author of the book "Systems of costs", and Cordova, Marcial (2012) in his book "Financial Management", applying as a general objective, design costing for service orders and sincere profitability of the company Virgen de Fátima Transportation, Tarapoto, 2016, in reference to the specific objectives are: describe the cargo transport service process, identify the cost elements that are going to apply for costing design for freight transport service orders, formulate costing design for freight transport service orders and make profitability true by applying costing design for freight transport service orders. For our methodology we have type of explanatory-descriptive study, because it is based on the collection of data on the basis of a hypothesis or theory, while the design is non-experimental, because a single measurement of the variables is done as it happens. Additionally, the population and sample for the present investigation is made up of the manager and the supervisor.

Keywords: Costing for service orders - Sincere profitability

I. INTRODUCCIÓN:

1.1. Realidad problemática

Fuertes y Natali (2011), señalan que la mayoría de las PYMEs se caracterizan por la falta de profesionalismo y ausencia de información oportuna y confiable que les permita tomar decisiones sobre costos, márgenes y utilidades (p. 2).

Asimismo, los autores nos dicen que los transportes de carga se relacionan en tres tipos de transporte, ya sea por marítimo, aéreo y por último y que más se utiliza terrestre ya que son los que más se utilizan para poder llevar toda clase de carga a un destino definido, ya sea para un ida y un vuelta siempre es necesario estos tipos de transporte se nos hace más fácil depositar y que llegue a su destino sin ningún problema. (p. 4).

Murchio (2005), nos comenta que el transporte tiene bastante cosas que se pueden desarrollar con cualquier actividad. Hay bastante clase de vehículos que son utilizados para transportar mercadería u otras cosas, ya que todo depende del cliente lo que quiere depositar, ya se productos, comidas, etc.

Ya que los transportistas son personas que van a cumplir que las cosas que ellos están llevando a entregar traten de legar en un buen estado y no tener problemas, ya que ellos son los que pasan muchas cosas, porque pasan por lluvias, por arenales, pero son los únicos capaces de llevar a sus destinos toda su carga completa sin que tener problemas con nadie, ya que si el no cumple con todo lo que sus jefes le dicen el será despedido de inmediato. En los productos que ellos llevan pueden ser en líquidos, granel, etc. Ellos tienen que regresar sin ninguna carga ya que todo tiene que cumplir con eso, entregar a todas las personas que le mandan a dejar y sin ningún problema ya que así será conocido como un buen trabajador y todos confiaran en el que hace un buen trabajo siempre y cuando el cumpla con todo lo que le dan a cargo sin ningún problema y así siempre será para el transportista y será muy bien halagado a donde se vaya.

Ya que los servicios que brinda la empresa son hechas a pedido de cada cliente se considera que la teoría de costos por órdenes de Chambergo (2012), aplica a este tipo de negocio, el autor nos dice en su libro que permite determinar toda clase de costos ya sea de producción, distribución, administración, etc. Ya que se necesita para poder tener o llevar una buena producción ya sea de productos u otras cosas que el dueño necesite. Este sistema de costos se ejecuta con las especificaciones que solicita el cliente. (p. 229).

Transporte Virgen de Fátima se constituyó el 26 de junio del 2000, con domicilio en el Jr. San Martín N° 1323. Partido Alto, Tarapoto, San Martín. Presta servicio de transporte de carga en toda la Región San Martín. Cuenta para ello con un camión y personal (estibadores) que colaboran en la carga y descarga de las mercaderías. El propietario y gerente es el Sr. Darwin Sánchez Ramírez.

El presente trabajo de investigación está centrado específicamente todo referente a que se necesita un servicio de transporte para la mercadería que se tiene para poder depositar la carga terrestre, como destino final del mismo tenemos a la hermosa ciudad de Juanjui. De la revisión preliminar del costo de servicio del transporte de carga, que aproximadamente demora 3 días, se observó lo siguiente:

Con relación a la mano de obra directa (horas hombre)

Con respecto al uso de la mano de obra directa, según reporte de planilla de haberes mensuales la gerencia ha estimado que los viajes que hacen los trabajadores de la empresa que se van y regresan más el tiempo de entrega de los productos a la ciudad de Juanjui demora tres días y participan dos (2) trabajadores que son el chofer y su ayudante, la mano de obra que ellos laboran por todo lo que ellos hacen es de S/.248.00 ya que cumplen con todo, ya que es un trabajo muy peligroso porque ellos se van así, sin pensar que es lo que pasarán durante la trayectoria del camino o qué es lo que tendrá el carro, pero en todo ello cumplen con todo lo que les dicen.

		Tesista		Empresa	
		Chofer	Ayudante	Chofer	Ayudante
		S/	S/	S/	S/
	Remuneración mensual	1,460.00	850.00	1,460.00	850.00
	Asignación familiar	85.00	85.00	85.00	85.00
A	Total remuneración	1,545.00	935.00	1,545.00	935.00
	Vacaciones	1/12 de A	128.75	77.92	
	CTS	1/12 de A	128.75	77.92	
	Gratificaciones	(1/6 de A) x2	515.00	311.67	
	Essalud aporte	9% de A	139.05	84.15	
B	Total costos laborales mes	2,456.55	1,486.65	1,545.00	935.00
C	Costo laboral por día	1/30 de B	81.89	49.56	31.17
	Costo por viaje	3 días	245.66	148.67	93.50
	Total costo mano de obra por viaje		394.32		248.00
	Diferencia				146.32

Figura 1: Mano de obra directa

Fuente: Planilla de remuneraciones

Tal como se revela de la información consignada en la tabla se omite considerar los cálculos que laboran los trabajadores en la empresa, los costos laborables que son los siguientes: vacaciones, gratificaciones, etc. Por tiempo de servicios que ellos laboran en la empresa, Essalud; que en total a S/.394.32 tal como se reporta en la tabla mostrada arriba. Conforme se colige la información revelada en el cuadro precedente, se desprende que existe una diferencia de S/. 146.32 (S/. 394.32 – S/. 248.00), lo que origina una disminución en lo que ellos laboran durante todo el tiempo desarrollado que pasan.

Con relación a los gastos indirectos de fabricación

La compra de combustible, viáticos del chofer y ayudante, sin embargo se obvia reportar como parte del costo la depreciación del vehículo de transporte, así como otros costos (Peaje, mantenimiento del vehículo, etc.

El costo de la depreciación por el uso del vehículo por tres días sería como sigue:

	A	B	C = A x B	D = C/12	E = (C/30)*3	
Tipo de activo	Costo S/.	Vida útil	Tasa de depreciación anual	Depreciación anual	Total Depreciación mensual	Total Depreciación tres días
	S/.			S/.	S/.	S/.
Vehículo	24,535	4 años	25%	6133.75	511.15	51.11

Rentabilidad

En relación al sinceramiento de la rentabilidad, Córdova (2012), la define el indicador “Margen bruto de utilidad bruta” como los cambios que tienen cualquier empresa ya sea por los porcentajes con los que empiezan a formar la empresa. Ya que cumplen con los costos del producto también con los ingresos y egresos de los productos, así tenemos la evaluación preliminar de los últimos tres años:

RENTABILIDAD						
	2014		2015		2016	
	S/.	%	S/.	%	S/.	%
Ventas Netas	68,912.00	100%	46,912.00	100%	42,121.00	100%
Costo de Ventas	45,497.00	66.02%	32,848.00	70.02%	32,571.00	77.33%
Utilidad Bruta	23,415.00	34%	14,064.00	30%	9,550.00	23%

Tabla 1: Rentabilidad

Fuente: Estados financieros de la empresa a esas fechas

Como puede observarse en el cuadro mostrado arriba en relación a la utilidad bruta hubo una disminución de S/. 9,315 respecto del periodo 2014 al 2015, ocasionando que la rentabilidad disminuya del 34% al 30%; en relación a los años 2015 y 2016, hubo también una disminución de la utilidad bruta en S/. 4,514, ocasionando que la rentabilidad baje del 30%, en el año 2015, a 23%, en el año 2016.

Por lo expuesto, en la presente investigación se elaborará una propuesta para que se puede desarrollar los costos que tendrán por las órdenes que realizarán los trabajadores para que pueden tener un buen servicio de transporte de carga para sincerar vuestra rentabilidad de todos, con la finalidad de sincerar la rentabilidad de la ruta que cubre.

1.2. Trabajos previos

De la investigación realizada se identificaron estudios relacionados al objeto de estudio de este plan de tesis:

A nivel internacional

Finol (2002), en su investigación titulada. *Costo total de un servicio de vigilancia privada. Caso: Empresa Inversiones Machado Seguridad C.A.* (Tesis para optar Título de Contaduría Pública), Maracaibo, Venezuela: Universidad Lisandro Alvarado, investigación descriptiva, concluyo:

- Que hay bastantes empresas que tienen un altísimo porcentaje de muchas cosas ya que no hacen una asignación de los costos directos, ya que se dedican a limitar y a no pasar los montos que la empresa gasta y compran sin ver si están perjudicando a su empresa y a sus clientes, por eso siempre tienen que tener un buen análisis para que vean cómo va la empresa. (p. 105).

Alvear y Rodríguez (2006), nos dice en su investigación titulada. *Estimación del Costo por Kilómetro de una Empresa de Transporte de Carga, Industria Agrícola, Región de Maule, Chile*, investigación descriptiva concluyó que:

- El transporte de carga que hace el carro es de Km recorrido ya que se va ida y vuelta llevando sus mercaderías, como todos sabemos todo carro utiliza combustible y que le llena el chofer para que pueda irse a su destino sin ningún problema, ya que se gasta pero para eso tiene que comprar más cuando el carro ya no tiene combustible, el precio total es de un monto de US \$2,01 km. Es un margen total que ellos determinan. (p. 57).

García (2006), nos dice en su investigación. *Manual de procedimientos para la contabilidad de costos de servicios de Mandiesec S.A*, (Tesis para obtener el Título de Licenciado en Contabilidad y Auditoría). Quito, Ecuador: Universidad Tecnológica Equinoccial, investigación descriptiva su conclusión fue:

- Que la contabilidad no se aplica para poder determinar todos los costos de los productos ofertados, esto trae como consecuencia que el precio de venta se lo fije en base a la competencia, originando que en la mayor parte de veces los precios cobrados no guardan relación con los costos incurridos. (p. 120).

López (2011), en su investigación titulada. *Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “La Misericordia S.A.C. del departamento de Lambayeque”*, (Tesis para obtener el Título de Contador Público). Chiclayo, Perú: Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, investigación descriptiva concluyó que:

- Como bien sabemos los costos saben cuánto es lo que cobran como flete por cada producto y sus costos de transporte por cada uno de ellos, ya sea mercadería, etc.
Ya que algunas empresas permiten la flota propia o externa para que puedan trabajar correctamente con los precios de ventas y productos, ya que ellos tienen que estar todos a regla para que pueden laborar y no tener problemas, para que puedan tener un poco de ganancia y sobre salir de a poco.
- El sistema de costos que tienen permite que las empresas puedan ver cuánto es el servicio que ellos darán y de qué manera podrán ver algo para que tengan utilidad en la empresa y que brinden más propuestas de mejora a lo que ellos venden o compran. (p.91).

A nivel nacional

Florián y Fernández (2013), en su investigación titulada: *Sistema de costos por órdenes en la fijación de precios y control de recursos en la empresa Corporación Wamatray SAC en la ciudad de Trujillo periodo enero – julio 2013*, (Tesis para obtener el Título de Contador Público). Trujillo, Perú: Universidad Privada Antenor Orrego, investigación descriptiva concluyo que:

- Se pudo observar que la empresa Corporación Wamatray no cuenta con un buen control de recurso tales como: personal, material y lo que más se necesita vehículos para que puedan llevar sus productos a distintas partes de sitios y que tengan una eficiente prestación de servicio que ellos brindan y eso hace de que no puedan llevar también una buena contabilidad en la empresa y claro eso siempre perjudica en todo porque de ahí se empieza para poder crecer. (p. 82).

Aguilar y Carrión (2015), su investigación titulada. *Aplicación de un sistema de costos por órdenes para optimizar el uso de los recursos en la empresa Fábrica de Sueños SAC, Trujillo 2013*, (Tesis para obtener el Título de Contador Público). Trujillo, Perú: Universidad Privada Antenor Orrego, investigación descriptiva concluyo que:

- El autor nos dice que los costos por órdenes nos permiten optimizar todos los recursos que tiene la empresa como son materiales, etc. Quedando esa información como base para posteriores órdenes de pedido, evidenciando que una vez implementado el único sistema de costos por las órdenes pedidos en la comparación con el cálculo de la empresa, se evidencia una disminución del 5.16%. (p. 116).

A nivel local

Quispe (2012), en su investigación titulada. *Diseño de un sistema de costeo por órdenes de servicio de pilado de arroz para sincerar la utilidad de la empresa Agro servicios del Huallaga E.I.R.L. del Distrito de Bellavista, 2012*, (Tesis para obtener el Título de Contador Público). Tarapoto, Perú: Universidad César Vallejo, investigación descriptiva concluyó lo siguiente:

- Como nos dice el autor es que el costeo por órdenes de servicio que la empresa no cuenta con el sistema de costos y eso hace de que cuente con lo establecido, por lo que lo hace en forma empírica, y esto lleva a como se demuestra en la investigación esté considerando como gastos los materiales que están directamente involucrados con el proceso del servicio, asimismo no le permite saber si están ganando o perdiendo, lo que no les permite saber hasta dónde pueden ceder con sus precios. (p. 84).

Linares (2012), en su investigación titulada. *Diseño de un sistema de costeo por órdenes de pedido para la extracción de agregados para la construcción y la rentabilidad de la empresa RENOR SAC del distrito de Soritor, provincia de Moyobamba, en el periodo 2012*, (Tesis para obtener el Título de Contador Público). Tarapoto, Perú: Universidad César Vallejo, investigación descriptiva llegamos a una conclusión que:

- La empresa no cuenta con un flujograma del proceso de extracción de agregados de construcción, esto no le permite conocer no solo las actividades de su proceso sino también los costos consumidos en los mismos cada pedido hecho por los clientes (p. 93).
- La rentabilidad de la empresa es favorable respecto al año anterior. Como resultado de analizar la rentabilidad aplicando el sistema de órdenes de pedido ya que vienen utilizando la empresa resulta que la rentabilidad mejora en un 11.6% respecto al modelo utilizado por la empresa. (p. 94)

Coronel y Damián (2015), en su investigación titulada: *Aplicación del sistema de costos por órdenes de producción y efectos en las microempresas industriales de cacao en la provincia de San Martín – Periodo 2013*, (Tesis para obtener el Título de Contador Público). Tarapoto, Perú: Universidad Nacional de San Martín, investigación descriptiva concluimos que:

- Las microempresas que no cuentan con un sistema de costos, carecen de información para determinar qué es lo que sus productos están pasando, la misma que contribuye a no proporcionar información detallada de todo lo que ellos están desarrollando ya que es necesario la mano de obra y el costo de fabricación de los productos que se van a ser desarrollados. (p. 133).
- La producción se hace generalmente sobre especificaciones del cliente (p. 134).

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Conceptos básicos de costos

1.3.1.1. Definición

Chambergo (2012), indica que todo dinero que efectúan las empresas tienen que llevar sus costos y tener un buen artículo en las adquisiciones e ir procesando todo los problemas que tienen las empresas.

Para los vendedores los precios son los siguientes:

Los precios que tienen adquisición como fletes, servicios, sueldos, empaques, adornos, etc. Estos son algunos que las empresas tienen que tener.

Flores (2014). Señala que la inversión esta de acuerdo con lo que ellos van a fabricar ya sea un productos, etc. Adquirir un bien o brindar un servicio, con la finalidad de que genere beneficios en el futuro. (p. 101).

Compartiendo la misma opinión García (2008), señala que todo lo que ellos consideran como algo monetario tienen bastante valor ya que los recursos que ellos determinan son entregados a un buen cambio, prometen entregar a cambio muchas cosas como pueden ser bienes o servicios a los clientes. Los que ellos necesitan pueden originar beneficios en un futuro muy cercano solo trabajando todos unidos y así podrán ver cómo le está yendo la empresa. (p. 9).

1.3.1.2. Clasificación de los costos

Chambergó (2012), los costos se pueden clasificar de la siguiente manera:

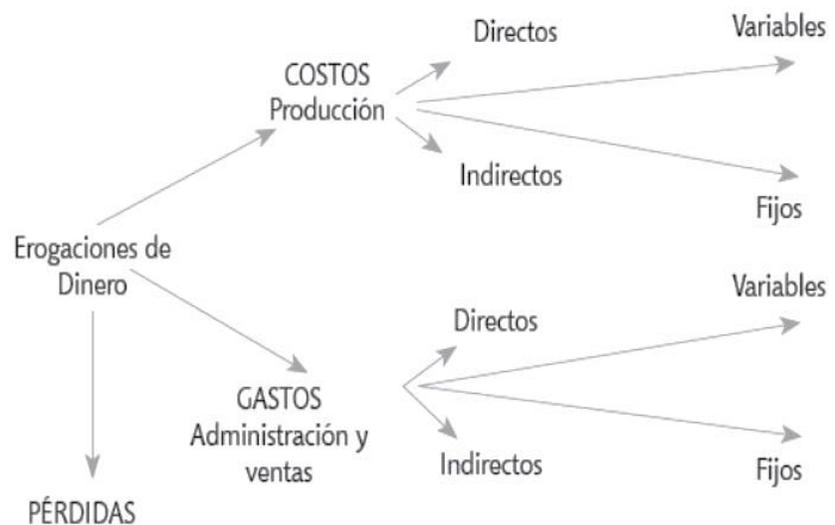


Figura 2. Clasificación de costos y gastos

Fuente: (Chambergó 2012), Sistemas de costos:

La figura 2 nos muestra que los costos de producción se dividen en dos que son los Directos y los Indirectos, que también cuentan con Variables y Fijos. También los costos de producción se dividen en

erogaciones de dinero que son pérdidas y gastos de Administración y Ventas que son empleados en las empresas.

1.3.2. Costo de servicio

El costo de servicio de toda empresa que tiene que tener en cuenta es la estructura de servicios de costos ya que está especificado en el párrafo 19 de la NIC 2: Existencias que dice: "En el caso de que un prestador de servicios tenga existencias, las valorará por los costos que suponga su producción".

Todos estos costos de producción se componen fundamentalmente de mano de obra y otros costos que son como del personal directamente involucrado en la prestación del servicio ya sea al cliente, incluyendo personal de supervisión y otros costos indirectos distribuibles.

Los costos relacionados con las ventas son todo relacionado con las mercaderías de dicha empresa y con el personal de administración general, no se incluirá en el costo de las existencias, pero contabilizarán como gastos del ejercicio en el que se hayan incurrido. Los costos de las existencias de un prestador de servicios no incluirán márgenes de ganancia ni costos indirectos no atribuibles que, a menudo, se tiene en cuenta en los precios facturados por el prestador de servicios. (p. 81).

Para Zans (2014), los costos de servicios son aquellos costos en los que incurren las empresas que prestan servicios. Se puede decir que venden productos que, sin ser tangibles, satisfacen necesidades de sus clientes. Estos costos comprenden, fundamentalmente, mano de obra y materiales indirectos. (p. 36).

1.3.3. Elementos del costo de servicio

Se dividen en los siguientes:

1.3.3.1. Mano de obra directa

Para Chambergo (2014), representa el factor humano de la producción, sin cuya intervención no podría realizarse la actividad manufacturera, independientemente del grado de desarrollo mecánico o automático de los procesos transformativos.

Para desarrollar todo relacionado con los presupuestos ya sea de mano de obra directa se tiene que tener en cuenta las siguientes cosas:

- (a) Estimar las horas estándar de mano de obra requerida para la producción.
- (b) Estimar las razones de la mano de obra directa.
- (c) Desarrollar tablas de personal con indicaciones de la necesidad de los recursos humanos.

1.3.3.1.1 Componentes del costo de la mano de obra en Perú

Uribe (2011), señala que los que trabajan en nuestro País cuentan con la seguridad social ya que eso es muy necesario para todos, también cuentan con prestaciones de muchos servicios, ya sean sociales o económicas.

Bueno aquí mostramos en el cuadro lo siguiente:

Tenemos lo siguiente: Seguro Social de Salud, las pensiones que todo trabajador tiene, comisiones que ellos desarrollando ya sean arriesgando sus vidas y por último prima de invalidez, sobrevivencia o sepelio cuando ya dejan de existir.

Tabla N° 2: Aportes a la seguridad social en el Perú.

Aporte	Empleador (%)	Empleado (%)
Seguro social de salud	9	0,00
Pensión (aporte obligatorio)	0	8,00
Comisión	0	1,87
Prima de invalidez, sobrevivencia y sepelio	0	0,90
Total	9	10,77

Fuente: Uribe, R. (2011), Costos de toma de decisiones

Prestaciones sociales:

Podemos observar lo que los empleadores cuentan y pertenecen a un sistema social de nuestro País.

Las gratificaciones las recibimos dos veces al años, en el mes de Julio, por fiestas patrias, y en Diciembre, para las fiestas de navidad. Las utilidades, si trabajamos ganamos utilidad y bueno las vacaciones son después de haber cumplido un año de haber laborado en dicha empresa, esto es una breve introducción de los que les hablaré:

- Gratificaciones

Las gratificaciones de cada trabajador es aquello que durante el año recibe dos veces, uno es para las fiestas patrias (15 de Julio) y la segunda son para las fiestas navideñas (15 de diciembre).

Como sabemos cada uno de ellos tienen un salario por lo que laboraron en la empresa durante el tiempo que se encuentra.

- Utilidades

En el Artículo N° 02, nos dice que el Decreto Legislativo 892, que toda empresa ya sea de cualquier rubro hace el pago de

sus utilidades a los que conforman en su empresa.

- Vacaciones

Cuando empiezas a trabajar en una empresa nueva, como bien sabemos, durante el año no tendrás vacaciones, recién para el siguiente cuando hayas cumplido sus horas que te da la empresa, la jornada que tiene que ser 8 horas, pero si tienen una ordinaria mínima son de 4 horas.

Ya que cuenta con los 30 días (un mes completo), siempre y cuando hayas trabajado un año y cumplido con todo de la empresa. Ya una vez tenido sus vacaciones los que laboran ahí en la empresa les pagan una cifra de 100% de un salario normal.

- Compensaciones por Tiempo de Servicio

El artículo N° 01 del decreto supremo N° 001-97-TR nos dice que la compensación por el tiempo laborado tienen un beneficio de previsión de contingencias y eso hace de que el trabajador tenga o cese en dicho trabajo.

Una vez cumplido el año, el trabajador cumple desde el primer año siguiente un vínculo laboral con todos de la empresa y trata de llevarse con todos.

Esto es como una compensación por todo el tiempo que el trabajador labora en la empresa o institución ya que él podrá decidir o elegir dónde puede laborar o sentirse mejor, ya sea en otra empresa u otro país.

- Asignación familiar

La ley N° 25129 es la ley de asignación familiar, esta ley es muy importante para los trabajadores ya que ellos tienen familias mejor dicho hijos pequeños o menores de edad, ya una

vez cuando tienen la suficiente edad ellos mismo también reciben un equivalente de dinero del 10% de una remuneración mínima vital y eso hace de que ellos trabajen y sean muy bien pagados y que sus hijos estén bien y que no les pase nada.

1.3.3.1.2 Base de distribución

Chambergo (2012), señala que la mano directa de servicio se aplica a todo servicio ya sea por horas laboradas, ya que eso depende de cada trabajo o de cada empresa ya que al final se carga con las respectivas cosas o con la sociedad que uno trabaja.

Las fichas individuales del trabajo se preparan con el número de órdenes de servicios ya que el trabajador ha laborado durante sus horas asignadas ya sea para su inicio o su término de lo que trabajo en dicha empresa, la tarifa de salario por hora y el costo total de la mano de obra

Se entrega diariamente al departamento de contabilidad y se totaliza por cada orden de servicio hasta terminar la semana y así sucesivamente se trabaja con los trabajadores para poder llevar a cabo todo lo que nos propusimos. (p. 232).

Giraldo (2011), indica que para estimar los costos de la mano de obra por unidad de servicio, se tiene que tener en cuenta el tiempo estimado en horas – hombre de trabajo para completar una unidad de servicio y dentro del cual es lógico incluir las correspondientes cargas sociales. (p.282).

1.3.3.2. Costo indirecto de fabricación

Chambergo (2014), señala que toda identificación de los costos indirectos o directos se aplica a los servicios que los clientes requieren ya sea en un proceso acucioso.

Identificando los mismos problemas ya que siempre necesitan estar integrado a un buen plan operativo de los servicios de las empresas.

Con toda la finalidad de que las empresas de clasificarlo e ir determinando todas las tasas de las distribuciones de dicha empresa. Siempre y cuando se calculara un previo análisis y determinación de las bases de todas las distribuciones.

Los estudio de los costos indirectos de fabricación son como los elemento del costo de servicio ya que requiere de una planificación de la producción de sus servicios y de costos; es decir, los responsables de la empresa tienen que presupuestar los costos indirectos de fabricación de las empresas que están de acorde con ello, como instrumento guía, a fin de poder comparar con los costos reales incurridos con todos los procesos de costo del servicio.

1.3.3.2.1. Clasificación de costos indirectos de fabricación

Existen tres costos indirectos que son los siguientes:

- Materiales indirectos
- Mano de obra indirecta
- Otros costos indirectos

1.3.3.2.1.1. Materiales indirectos

Chambergó (2016), señala los Sigüientes:

- Combustibles: Es de uso muy necesario para todos los que tienen movilidad, ya que depende de cada uno de ellos, la potencia de cada motor a transportar dicha mercadería y que las condiciones que tienen son del valor unitario de cada combustible. La fuente para obtener esta información puede ser las especificaciones del fabricante.

Base de distribución que toda empresa tiene que tener son las mediciones con las que trabajará, ya sea de forma directas de rendimientos en todos los consumos de combustibles por

ejemplo, kilómetros recorridos con un litro de gasolina o consumo de combustible durante una hora de trabajo. (p. 533).

- Aceite y lubricantes: Son los que más se utilizan en los carros o motos, etc. Ya que mensualmente tenemos que cambiar el aceite del transporte, también los lubricantes ya que también si no se hace eso, nuestra movilidad se malogrará. Para tener una buena evaluación del consumo de lubricantes, la mejor fuente son los registros de los cambios que lleva el propietario o administrador de la máquina.

Las tablas genéricas que correlacionan los consumos con la potencia del motor. Entre los costos de lubricantes se incluye el aceite de motor, aceite para controles hidráulicos. Aquí también se deben considerar los costos de estación, esto es, aseo y lavado del equipo para que así te pueda durar y trabajar. (p. 533).

- Neumáticos: Como bien sabemos los neumáticos siempre se llevan a depreciar por lo que mucho anda la movilidad en forma separada del equipo, ya que su vida útil es más corta. Esta a su vez, depende del tipo de equipo y de las condiciones reales de trabajo. Por otra parte, la mejor fuente sigue siendo los registros del propietario por más que cambie o se malogre siempre será del dueño, eso si no lo vende.

Todos sabemos que la base de distribución: En el equipo de transporte, la vida útil de las llantas puede oscilar entre 25,000 y 40,000 kilómetros. (p. 533).

1.3.3.2.1.2. Mano de obra indirecta

Apaza (2015) incluye las remuneraciones que se paga por carga y descarga. (p. 413).

Base de distribución: Se asigna para cada viaje

1.3.3.2.1.3. Otros Costos indirectos

Chambergo (2016), señala entre otros los Siguietes:

- Depreciación: El autor nos dice que todo producto se deprecia ya sea en forma normal por eso dice que todo producto tiene su tiempo de vida, así como las personas tienen un ciclo de vida. No sabemos hasta cuando estaremos o nos quedaremos en la tierra. (p. 507)

Apaza (2015). La define como un rubro de costo asignado a la producción. A la depreciación puede definirse como la disminución en el valor del activo físico con el paso del tiempo, debido a la acción de los elementos como la corrosión, la descomposición química, los golpes, las vibraciones, los impactos, etc. Que son causados fundamentalmente por el uso, es decir, sus condiciones de operación e intensidad y las características técnicas de su proceso de mantención.

En el caso de los activos (equipos) de transporte y en particular de transporte terrestre, todo lo anterior es perfectamente aplicable.

Base de distribución: Se considera que la medida que se debe usar en nuestra vida útil de los equipos tomando en cuenta la cantidad de kilómetros recorridos de cada carro repartidor que se encarga de dejar y poner todo en su sitio. (p. 411-412).

- Impuesto y seguro vehicular: Los impuestos a los vehículos incluyen el impuesto sobre el patrimonio, rodamiento, impuesto vehicular, tarjeta de operación, etc. Los cuales varían según el tipo de equipo y la política tributaria vigente.

Por otra parte, si bien todo equipo debe tener el seguro

obligatorio, el valor de las primas se incrementa según el riesgo que se deseen cubrir cada empresa. (p. 532).

- Base de distribución: Se considera la cantidad de kilómetros recorridos. (p. 412).
- Permiso de operación: Higa y monzón (2009), sostienen que el mismo es tramitado por la empresa de transporte para cada vehículo en particular y se acredita mediante el “Certificado de Habilitación Vehicular”, documento que indica que el vehículo se encuentra apto para la prestación del servicio de transporte terrestre eso tiene que tener cada conductor de su movilidad para que pueda trasladar a sus cosas. (p. 32).

Base de Distribución: Se considera la cantidad de kilómetros recorridos. (p. 412).

- Licencia de Conducción: Higa y Monzón (2009), Como todos sabemos son eso los que nos dan para poder transportar por todas partes ya que sin eso no tenemos permiso de transportarnos ya que es requerida para cada chofer (motorista) individual. En el caso de vehículos de transporte se trata de la licencia profesional categoría A-Dos, con renovación cada 2 años. (p. 32).

Base de distribución: Se considera la cantidad de kilómetros recorridos (p. 412).

- Estacionamiento y Almacén: Chambergó (2016), nos dice que las erogaciones ocasionadas por concepto de celaría, bodegaje, inactividad, etc. Para equipo de transporte, este valor corresponde a los costos por concepto de garaje cuando el equipo está inactivo (usualmente en horas nocturnas).

Base de Distribución: Se considera los días por cada viaje

- Peajes y Terminales: Los que transportan mercadería o depositan tienen que pagar derechos por el uso de la infraestructura de transporte (peajes y terminales), es necesario evaluar dichos costos e incluirlos en la estimación de la tarifa ya que eso les servirá para sus gasolinas, etc. (p. 534).

Base de distribución: Se considera por cada viaje.

- Mantenimiento y reparaciones: Todo transporte tiene que pasar por revisión ya que se debe de cumplir todo porque siempre existen accidentes por falla del carro o por muchas cosas, pero como podemos arreglar eso, siempre y cuando el dueño este consiente que a su auto le falta mantenimientos.

Por eso es recomendable que se lleve un registro (bitácora) de los costos de las máquinas, con lo cual este valor tendrá una acertada estimación.

Es buena práctica construir una matriz de costos de mantenimiento, en la que se consignen todas las piezas del equipo, indicando su vida útil y su valor unitario, incluyendo el costo de la pieza y de la mano de obra (mecánico) y así ir trabajando. (p. 534)

Rivera (2011), en relación al mantenimiento, señala que ante una falla se tiene dos estrategias: Mantenimiento correctivo y el detectivo:

- Mantenimiento correctivo: “Servicios de reparación en ítems con falla”. Esta estrategia se basa en el acondicionamiento o sustitución de partes en un ítem una vez que estas fallan. La reparación de la falla se

presenta como emergencia siempre y cuando no haya pasado por revisión técnica que siempre hay casos de eso.

- Mantenimiento detectivo. “Búsqueda de fallas”. Esta estrategia consiste en examinar, con frecuencia programada, las partes de la máquina que tienen funciones ocultas, tales como los medidores de presión, temperatura, etc.

Para corroborar que trabajen de manera funcional; en caso contrario, se reparará la falla sin presentarse como emergencia, siempre y cuando no causen problemas en las calles que eso es lo que uno se quiere perder. (p. 25-26).

Base de distribución: Chambergo (2016) señala que se considera la cantidad de kilómetros recorridos. (p. 412).

1.3.4. Sistema de costos por órdenes

Chambergo (2016). Indica que es un sistema de costos que permite determinar los costos de producción total y por unidad cuando el régimen de producción es en lotes, intermitente o interrumpido.

Los costos incurridos se acumulan por lotes trabajados y solo se podrá obtener el costo al terminarse el lote íntegramente. Este sistema no será posible su aplicación si cada uno de los lotes avanza en diferentes grados y se terminan en fechas distintas.

El sistema de costos por órdenes se lleva en empresas donde cada producto o grupo de productos se fabrica de acuerdo con las especificaciones que solicita el cliente eso depende de cada cliente que se siente capaz de hacer lo que le parezca. La mano de obra y las inversiones en activos fijos que tiene la empresa le permite cubrir las necesidades de los clientes.

Estas empresas para iniciar la actividad productiva, requieren emitir una orden de producción específica, la cual deberá contener entre otras cosas: el número de la orden, la cantidad y características de los productos que deben elaborarse, los costos de mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación , así como el costo unitario. Las órdenes de producción son diseñadas de acuerdo con las necesidades de información de cada empresa. (p.229).

Para Flores (2014). El autor nos señala que es un procedimiento de control y registro de cada uno de los elementos del costo de servicio (Mano de obra y costos indirectos de fabricación), para una orden de servicio.

Es decir en ese sistema se asignan y se acumulan los costos por cada orden de servicio. Se le denomina también: Costos por órdenes específicas, costos por pedidos, costos por órdenes de fabricación y costos por órdenes de producción. (p. 175)

1.3.5. Registro de acumulación y cálculo del costo

Chambergo (2016), señala que las empresas que efectúan sus costos por tareas o lotes controlan sus operaciones a través de órdenes. Estas órdenes están destinadas a atender un pedido realizado por un cliente.

Como todos sabemos que para el coste de las órdenes se utiliza una hoja de resumen maestra conocida como hoja de costo por órdenes. En esta hoja de costos hay dos secciones que representan los 2 elementos de costo de mano de obra directa y costos indirectos de fabricación.

Chambergo (2014), menciona que cuando nos referimos al sistema de costos por órdenes de servicio mediante los modelos impresos, significa que la empresa recopila la información de sus costos por

tareas o lotes, los cuales sirven de base para el control de las operaciones durante todo el servicio.

Las órdenes de servicio pueden ser para satisfacer un servicio nuevo, para ello se utiliza una hoja de costos, la cual tiene dos secciones que representan los elementos del costo de servicio; es decir, una columna para la mano de obra directa y costos indirectos de fabricación.

Tabla 3: Orden de servicio y hoja de costos por órdenes de servicio

Para	:	Romero y Cía SAC	Orden número	:	897																																										
Descripción	:	Envío de 50 cajas	Fecha	:	01-abr																																										
Fecha de terminación	:	30 de abril	Precio de venta	:	S/. 58,000.00																																										
Costo total	:	S/. 44,000																																													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">Mano de obra</th> <th colspan="2">Costo indirecto</th> <th colspan="2">Resumen</th> </tr> <tr> <th>Fecha</th> <th>Importe</th> <th>Fecha</th> <th>Importe</th> <th>Elementos</th> <th>Importe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04-abr</td> <td>S/. 2,000.00</td> <td>04-abr</td> <td>S/. 4,000.00</td> <td>Mano de obra</td> <td>S/. 19,000.00</td> </tr> <tr> <td>14-abr</td> <td>S/. 3,000.00</td> <td>14-abr</td> <td>S/. 5,000.00</td> <td>Costo indirecto</td> <td>S/. 25,000.00</td> </tr> <tr> <td>14-abr</td> <td>S/. 6,000.00</td> <td>14-abr</td> <td>S/. 7,000.00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>28-abr</td> <td>S/. 8,000.00</td> <td>28-abr</td> <td>S/. 9,000.00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>S/. 19,000.00</td> <td></td> <td>S/. 25,000.00</td> <td></td> <td>S/. 44,000.00</td> </tr> </tbody> </table>						Mano de obra		Costo indirecto		Resumen		Fecha	Importe	Fecha	Importe	Elementos	Importe	04-abr	S/. 2,000.00	04-abr	S/. 4,000.00	Mano de obra	S/. 19,000.00	14-abr	S/. 3,000.00	14-abr	S/. 5,000.00	Costo indirecto	S/. 25,000.00	14-abr	S/. 6,000.00	14-abr	S/. 7,000.00			28-abr	S/. 8,000.00	28-abr	S/. 9,000.00			Total	S/. 19,000.00		S/. 25,000.00		S/. 44,000.00
Mano de obra		Costo indirecto		Resumen																																											
Fecha	Importe	Fecha	Importe	Elementos	Importe																																										
04-abr	S/. 2,000.00	04-abr	S/. 4,000.00	Mano de obra	S/. 19,000.00																																										
14-abr	S/. 3,000.00	14-abr	S/. 5,000.00	Costo indirecto	S/. 25,000.00																																										
14-abr	S/. 6,000.00	14-abr	S/. 7,000.00																																												
28-abr	S/. 8,000.00	28-abr	S/. 9,000.00																																												
Total	S/. 19,000.00		S/. 25,000.00		S/. 44,000.00																																										

Fuente: (Chambergo 2014), Contabilidad de costos para la toma de decisiones. Aplicación práctica

1.3.5.1. Mecánica para costear la mano de obra directa

Chambergo (2016), indica que se aplica a cada orden de servicio, según el número de horas empleadas de acuerdo a los partes de trabajo, al final la mano de obra se carga con un estimado para las cargas sociales respectivas.

Como siempre se prepara fichas individuales de trabajo donde se indicará el número de orden de producción que el trabajador ha laborado, la hora que empezó su trabajo, la hora que terminó o dejó de trabajar en ella, el tiempo empleado, la tarifa de salario por hora y el costo total de mano de obra directa.

Esta ficha individual se entrega diariamente al departamento de contabilidad y se totaliza por cada orden de servicio hasta terminar la semana y así será supervisado el trabajador sin ningún problema aquello. (Pp.231-232)

Tabla 4: Ficha individual de tiempo:

Horas	Viajes		Tarifa por hora
4	1		3.6
Ficha de tiempo por órdenes de servicio			
Nombre del trabajador :	J. Rojas	Fecha :	02-abr
Número reloj :	547	Departamento :	Transporte
Operación :	Transporte	Hora de término :	12:00
Orden N° :	762	Hora de comienzo :	08:00
Horas :	4		
Aprobado por :	L. López		

Fuente: (Chambergo 2014), Contabilidad de costos para la toma de decisiones. Aplicación Práctica.

Chambergo (2014), precisa que a cada trabajador que está elaborando una orden de servicio se le prepara una ficha de tiempo individual para cada orden de servicio.

Cada una de estas fichas de tiempo indicará el número de orden de servicio en que el trabajador está laborando, la hora en que empezó su trabajo en esa orden, la hora en la que la terminó o dejó de trabajar

en ella, el tiempo empleado, el salario por hora y el costo total de la mano de obra directa. Si un trabajador labora durante el día en cinco órdenes distintas, se tiene que preparar cinco fichas individuales. (p. 210).

1.3.5.2. Tratamiento de los costos indirectos de fabricación

Chambergo (2016), indica que es uno de los elementos del costo de servicio que por su variedad no se puede calcular a base de costos reales, sino más bien se estima tomando como referencia una base de distribución para cada uno de los servicios que se está trabajando en la planta. (pp. 231-232).

Chambergo (2014), señala que existen materiales indirectos, que en algunas ocasiones se denominan "Suministros de fábrica" que se utilizan en la prestación del servicio y que son incluidos en la relación de costos indirectos de fabricación. El procedimiento de los modelos relacionados con el ciclo de la contabilidad de los materiales implica una serie de formatos que tienen que ver todo el ciclo del proceso de la materia prima, como se indica a continuación:

Solicitud de materiales

Siempre que se necesite materiales para una orden de servicio específica se remite al almacén un modelo impreso conocido como "solicitud de materiales". Este modelo indica la cantidad de material a entregar y la orden de servicio que se está atendiendo.

El costo por unidad y el costo total de los materiales indirectos a entregada pueden indicarse también en la solicitud de materiales por el encargado del almacén. (pp. 208-209).

N° 1080

Del departamento de: Mantenimiento Fecha: abr-04

Necesitada en : Abril 5,

Cantidad	Descripción	Importe S/.
20	galones 90 octanos	180.00

Aprobado _____ Firmado _____

Figura 3: Solicitud de materiales

Fuente: (Chambergó 2014), Contabilidad de costos para la toma de decisiones. Aplicación práctica

1.3.7. Rentabilidad

1.3.7.1. Introducción

Apaza (2010), como todos sabemos que la rentabilidad ha tomado distintas formas, y ha sido usado de diferentes maneras. Como podemos decir es que uno de los indicadores más relevantes te sirve para medir el éxito de un negocio. Una rentabilidad sostenida combinada con una política de dividendos cautelosa conlleva a un fortalecimiento del patrimonio.

Las utilidades que tiene cada empresa son reinvertidas adecuadamente significan expansión en capacidad instalada, actualización de la tecnología existente, nuevos esfuerzos de marketing, intensificación de logística, o una mezcla de todas estas estrategias para que así puedan salir gradualmente y creciendo con la empresa que tengan a cargo.

Desde nuestro punto de vista contable, el estudio de la rentabilidad se realiza a dos niveles, según se considere o no la influencia de la estructura financiera de la empresa: rentabilidad económica y rentabilidad financiera, cuya relación viene definida por el apalancamiento financiero.

La rentabilidad económica es una medida referida a un determinado período de tiempo de cada empresa, de la capacidad de los activos para generar valor con independencia de cómo han sido financiados, mientras que la rentabilidad financiera informa del rendimiento obtenido por los fondos propios y puede considerarse una medida de los logros de la empresa de ahí casi siempre se empieza.

El apalancamiento financiero, desde la óptica del análisis de la rentabilidad, hace referencia a la influencia que la utilización de deuda en la estructura financiera tiene sobre la rentabilidad del patrimonio neto si se parte de una determinada rentabilidad económica de las pequeñas o grandes empresa a laborar.

Esto debería conducir a una empresa, no solamente a aumentar su volumen de operaciones, sino también a aprovechar mejor el uso de sus ventajas competitivas existentes, mejorar su posición relativa en la industria, y a obtener una mayor participación del mercado en el que participa. (p. 309).

1.3.7.2. Cómo mejorar la rentabilidad

Para poder mejorar la Rentabilidad y disminuyendo los activos necesarios para la obtención de unas ventas determinadas, o aumentando las ventas en forma más que proporcional al incremento de los activos.

La comparación de la tasa de rotación del activo de varias empresas que pertenecen a industrias diferentes no permite juzgar la eficacia económica de estas empresas. (p. 313)

Quispe (2007), nos dice que en las empresas intensivas en capital que son las (industria pesada), las tasas de rotación del activo son por lo general débiles, porque los márgenes de utilidad sobre ventas son elevados, mientras que en la industria liviana y en las empresas de servicios, se encuentra la situación inversa casi siempre se ven así pero son pocos los que pueden decir esto.

En los sectores de actividad industrial pesada, siempre se darán márgenes más elevados frente a niveles bajos de rotación.

Por el contrario, en muchas empresas comerciales y de servicios será mucho más importante la política de conseguir altas rotaciones que la posibilidad de mantener márgenes elevados de las tasas a cancelar.

Cabe indicar que, en general, la empresa podrá alcanzar un incremento de su rentabilidad económica actuando de tres formas diferentes:

1. Aumentando el margen, siempre que la rotación permanezca invariable.
2. Aumentando la rotación, siempre que el margen permanezca invariable.
3. Disminuyendo cualquiera de las dos magnitudes, siempre que, alternativamente, se produzca un incremento tal en la otra magnitud, de cuyo producto se deduzca una tasa de rentabilidad mayor.

Así mismo lo indicado, es evidente que las empresas orientadas al margen contarán con productos o servicios mucho más diferenciados de la competencia, con altos niveles de calidad, imagen de marca, diseño, etc.

Mientras que las empresas que basan su gestión en la rotación deberán estar muy preocupadas por las economías de escala, reducciones de costos y una fuerte agresividad comercial.

El futuro de cada empresa va concediendo cada día más importancia decisiva a las políticas de rotación, pues la alta competencia hace cada día más difícil incidir en incrementos de márgenes pero así siempre a darse cuenta de todo lo que se plantea. (pp. 442-443).

1.3.7.3. Definición

Córdova (2012), nos señala que la rentabilidad es una relación porcentual que nos indica cuando se obtiene a través del tiempo por cada unidad de recurso invertido.

También podemos decir que, la rentabilidad es el cambio en el valor del activo, más cualquier distribución en efectivo, expresado como un porcentaje del valor inicial. Es la relación entre los ingresos y los costos de las empresas. (p. 15).

Medir la rentabilidad de la empresa, no solo se logra mediante el beneficio en relación con las correctas ventas que se han previstos en las metas establecidas por la dirección sino también, en el control de los costos y/o gastos operacionales que tanto se producen en la empresa ya se en productos o materias a utilizarse. (p. 16).

1.3.7.4. Razones de rentabilidad

Córdova (2012), El autor nos señala que miden la eficiencia de la administración a través de los rendimientos generados sobre las

ventas y sobre la inversión. Las razones de rentabilidad, también llamadas de rendimiento se emplean para controlar los costos y gastos en que debe incurrir y así convertir las ventas en ganancias y utilidades.

Hay dos tipos de razones de rentabilidad; las que muestran la rentabilidad en relación con las ventas y las que muestran la rentabilidad en relación con la inversión, las cuales indican la eficiencia de operación de la compañía o de las empresas.

Estas razones permiten analizar y evaluar las ganancias de la empresa con respecto a un nivel dado de ventas, de activos o la inversión de los dueños para que puedan comprobar si están ganando o están teniendo pérdidas con los productos a vender. (pp. 105 – 106).

Zans (2009), señala que todos los ratios miden la capacidad de la empresa para producir ganancias. Por eso son de la mayor importancia para los usuarios de la información financiera. Son los ratios que, en principio, determinan el éxito o el fracaso de dicha empresa o gerencia. (p. 374)

1.3.7.5. Margen bruto de utilidad bruta

Córdova (2012), señala que indica el porcentaje que queda sobre las ventas después que la empresa ha pagado sus existencias, la fórmula es:

Margen bruto de utilidad = Ventas - Costo de lo vendido

Ventas (p. 106).

Marco conceptual

Costo de servicio: Aquellos costos en los que incurren las empresas que prestan servicios

Rentabilidad: Relación porcentual que nos indica cuando se obtiene a través del tiempo por cada unidad de recurso invertido.

Rentabilidad económica: Medida referida a un determinado período de tiempo de cada empresa, de la capacidad de los activos para generar valor con independencia de cómo han sido financiados.

Rentabilidad financiera: Informa del rendimiento obtenido por los fondos propios y puede considerarse una medida de los logros de la empresa de ahí casi siempre se empieza.

Sistema de costos por órdenes: sistema de costos que permite determinar los costos de producción total y por unidad cuando el régimen de producción es en lotes, intermitente o interrumpido.

1.4. Formulación del problema

En este marco se formula la siguiente pregunta:

¿Cómo deberá ser el diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad, de la empresa Transportes Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016?

1.5 Justificación del estudio

Justificación teórica:

Consideramos relevante el tema ya que no cuenta con un sistema de costos de servicios por lo que utilizaremos la teoría de “costeo por órdenes de servicio” Propuesto por Chambergo, Isidro (2012), que va a permitir sincerar la rentabilidad de la empresa.

Justificación metodológica:

En el desarrollo del presente proyecto se aplicará el enfoque mixto (cualitativo – cuantitativo) por cuanto su metodología se basa en la recolección de datos, análisis documental, entrevista y observación, cada uno de estos instrumentos va a permitir recolectar la información para el diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga para la empresa de acuerdo a la muestra elegida.

Justificación práctica:

Para empresas del sector transporte se considera relevante ya que les permitirá mejorar el control de sus costos y determinar apropiadamente la rentabilidad de la ruta que brinda.

Justificación académica:

Por ser política de la Universidad César Vallejo, es imprescindible que todo estudiante que curse estudios en la Facultad de Ciencias Empresariales realice proyectos de investigación, ya que estos son un aporte importante para la formación profesional y el fortalecimiento que hacemos todos los que queremos salir a delante, pero como me dicen terminar la carrera es súper ya que podrás trabajar y seguir a delante con todo lo que te propusiste conllevando a obtener el grado de Contador Público.

1.6 Hipótesis

Utilizando la teoría del autor Chambergo, I. (2012), se podrá diseñar un costeo por órdenes de servicio en la empresa Transporte Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016, lo que permitirá sincerar su rentabilidad.

1.7 Objetivos

1.7.1 General

- Diseñar el costeo por órdenes de servicio y sincerar la rentabilidad de la empresa transporte virgen de Fátima, Tarapoto, 2016.

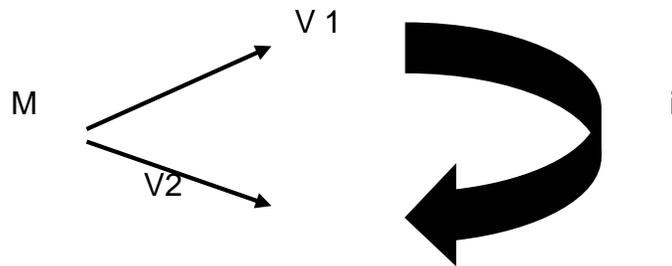
1.7.2 Específicos

- Describir el proceso del servicio de transporte de carga.
- Identificar los elementos del costo que se va a aplicar para el diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga.
- Formular el diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga.
- Sincerar la rentabilidad mediante la aplicación del diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga.

II. MÉTODO

2.1. Diseño de investigación:

El diseño que yo investigue y averigüe es un diseño no experimental, porque se realiza una sola medición de las variables tal como ocurren. En cuanto a su temporalidad es transversal, ya que las variables serán estudiadas en el ejercicio 2016, siendo el esquema el siguiente:



Dónde:

M = Empresa

V1 = Costeo por órdenes de servicio

V2 = Rentabilidad

i = Incidencia en el sinceramiento

2.2. Variables, operacionalización

- Independiente: Costeo de órdenes de servicio.
- Dependiente: Rentabilidad

Operacionalización de variables

Variables	Definición Conceptual	Dimensiones	Sub Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
VARIABLE INDEPENDIENTE	<p>Sistema de costos que permite determinar los costos de producción total y por unidad cuando el régimen de producción es en lotes, intermitente o interrumpido. Este sistema de costos se ejecuta con las especificaciones que solicita el cliente CHAMBERGO, I. (2016)</p>	Orden de servicio	Mano Obra Directa	<ul style="list-style-type: none"> • Costos de Prestaciones Sociales. • Horas Hombres. 	Continua
Costeo por órdenes de servicio			Materiales Indirectos	<ul style="list-style-type: none"> • Costos de Combustibles. • Costos de Lubricantes. • Costos de Neumáticos. 	
			Mano de Obra Indirecta	<ul style="list-style-type: none"> • Remuneraciones: Horas – Hombre 	Continua
			Otros Gastos Indirectos	<ul style="list-style-type: none"> • Depreciación del Vehículo. • Impuestos y Seguros Vehicular. • Permiso de Operación. • Peajes y Terminales de Vehículos. • Mantenimiento y Reparación Vehicular. 	
VARIABLE DEPENDIENTE	<p>Es el cambio en el valor del activo, más cualquier distribución en efectivo, expresado como un porcentaje del valor inicial. Es la relación entre los ingresos y los costos. CORDOVA, M. (2012)</p>	Razones de rentabilidad	Margen bruto de utilidad bruta	$\frac{=Ventas - Costo de lo vendido}{Ventas}$	Razón
Rentabilidad					

2.3. Población y muestra

Población

Comprende 2 el chofer y su ayudante, pero cuando necesitan más trabajadores son algo de 5 trabajadores y es así que se forma la documentación de la empresa Transportes Virgen de Fátima, durante el periodo 2016.

Muestra

La muestra de estudio comprende a toda la población y la documentación del área de contabilidad relacionada con los Costos de la empresa de Transportes Virgen de Fátima por constituir la base primordial donde se obtendrá la información de la empresa relacionada al año 2016.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Para el desarrollo del siguiente trabajo de investigación se utilizó las siguientes técnicas e instrumentos para lograr el objetivo propuesto y obtener la información de la empresa Transportes Virgen de Fátima.

- Técnica. El análisis documental: nos permitirá obtener más información ya que nos proporcionará métodos como la comprobación, los muestreos de la documentación el mismo que serán analizados de la información propia de los registros y documentos físicos de la empresa tales como: adquisición de servicios sustentados mediante sus comprobantes de pagos necesarios de los estados financieros que cuenta la empresa de Transportes Virgen de Fátima.
- Instrumento. La ficha de análisis documental. Nos permitirá realizar, la verificación física de la documentación y analiza los mismos.
- Técnica. La entrevista: permitirá obtener información precisa de todas las situación de la empresa que estamos desarrollando la cual fue proporcionada por el gerente.

Validación y confiabilidad del instrumento:

La validación de los instrumentos de investigación estará a cargo de docentes de la Universidad César Vallejo – filial Tarapoto, especialistas en la temática relacionada con costos y rentabilidad, a fin que sean aplicados de forma apropiada durante el desarrollo del informe de tesis.

Confiabilidad de los instrumentos de investigación es gracias a los docentes de la universidad Cesar Vallejo - filial Tarapoto. Ya que ellos revisaron dicho trabajo desarrollado con los docentes e alumnos, con el fin de aplicarlos en dicha empresa desarrollada, el informe de tesis.

2.5. Métodos de análisis de datos

Lo que podemos se realizará aplicando la técnica de análisis documental, la cual servirá para la obtención de información que permita desarrollar los objetivos propuestos en dicha investigación, así mismo se utilizará la hoja de Excel para la clasificación y ordenamiento de los datos la cual nos permitirá mostrar mediante gráficos y tablas para un correcto entendimiento.

2.6 Aspectos éticos

El siguiente trabajo de investigación tuvo como principal carácter ético la discreción de todas las informaciones que tenían que proporcionar en dicha empresa la cual no será divulgada así mismo el respeto por la protección a los animales y al medio ambiente.

III. RESULTADOS

3.1. Describir el proceso del servicio de transporte de carga

Para describir el proceso del servicio de transporte de carga de la empresa “Transporte Virgen de Fátima”, se consideró por necesario entrevistar al gerente y al supervisor; a fin de observar el proceso del servicio de transportes, específicamente en la ruta Tarapoto – Juanjui -Tarapoto en base a la mano de obra y gastos indirectos de fabricación, para ello se tomó como referencia la teoría de Isidro Chambergo (2012), teniendo sus actividades establecidas en 5 puntos:

1. Órdenes de Servicio de Carga.
2. Inicio de Viaje.
3. Liquidación de viaje.
4. Facturación.
5. Cobranza.

Las cuales se demuestran en la siguiente pág.

1. Proceso por ordenes de servicio de carga.

Se divide en:

Tiene un inicio de generar los siguientes ordenes de servicio:

Numero y fecha de orden automatica, el cliente que es, la ruta a donde se ira el transporte llevando la carga, la fecha de inicio que va en camino a su destino, cantidad de vehiculos que tendran y por ultimo las observaciones.

¿Quién es el cliente especial?

La empresa cuando entrega un producto empieza con las entregas ahí es donde antes de llevar ellos los pesan a todas las cajas y le incluyen el IGV, ya que por caja tienen que ver la unidad de medida, el metro cubico de cada una de ellas, el flete que ellos pagan al llevarlo y las unidades que es lo mas principal para que no hay una de mas y no tengan ninguna clase de problemas.

El cliente especial tambien visualiza la ordenes de servicio ya que tine que verificar la disponibilidad de cada unidades para que vean si estan ocupadas o en mantenimientos. Al asignar una unidad tracto o carretera a ruta ellos tienen que saber a donde ira las cajas y ver la ruta como esta si esta en buenas condiciones para que se puede movilizarse, la asignacion que es muy importante para el piloto y copiloto por que son ellos quienes estan llevando. Una vez ya ahí tambien tienen la asignación del numero de viaje existente ya que siempre ellos tienen que comunicar a donde estan saliendo de viaje mejor dicho a donde se esta iendo la carga su destino final para que vean el numero de viaje, una vez y ahí es donde veen el proceso de inicio del viaje ya que tambien ellos tienen que estar bien atentos a donde vayan por que ellos recibirán la comunicación de la disponibilidad de los carros ya sea por que esta malogrado la carretera. La reconsideracion y consideraciones de los choferes por que son ellos quienes arriesgan su vida viajando ya sea de noche o de dia eso es parte de los procesos de ordenes de servicio de carga.

2. Proceso de Inicio de Viaje.

Tiene lo siguiente:

Cuenta con el proceso de ordenes de servicio de carga la bolsa de viaje pendiente a liquidar ya que todo conductor cuenta con eso, tambien cuenta con una liquidacion de vale de bolsa de viaje ya que para ellos es muy importante tener eso ya una vez que cuenta con eso recibe conformidad de liquidación ya una vez ahí tendra la recepción de instrucciones de viaje ya que contara y tendra que recepcionar todas las cosas de viaje.

El gerente o dueño de la empresa autorizara los viajes con bolsa de viaje ya que eso siempre se realiza para los choferes que se van a los destinos dichos. Genera tambien el vale de la bolsa de viaje que eso tambien sera importante para cualquier cosa que pase o cuando se queden ahí por varias horas o dias en cada sitio que vayan hasta que terminen de entregar todo. La recepcion de vale de bolsa de viaje sera que los choferes obtengan para ellos por que les servira y ante eso ellos veran si o ocupan o sera para la proxima pero lo que uno es que si se necesita se gasta es costos de la empresa que ellos nos dan.

Cuenta tambien con un registro de hora y salida de cada viaje que ellos realizan ya que los que se van tienen que ver la hora de salida de ida y vuelta ya que es estar bien informados a la empresa para que no piensen que los choferes se van antes o despues todo eso es por lo que los trabajadores hacen eso y es bueno para que la empresa esten informados de cada uno de ellos.

Ya una vez que termina eso cuentan con un importe de viaje en el sistema que ellos llevan y es asi que cuando terminando de entregar son ellos quienes recepcionan lo efectivo de su dinero de todos los dias que ellos desarrollaron su trabajo, ahí es donde el proceso de inicio de viaje culmina.

3. Proceso de liquidación de viaje

Cuenta con:

Un inicio de lleno de liquidación manual ya que se indica el cobro del servicio que se desarrollo de dicho de trabajo que desarrollaron, agrupan las documentaciones que presentaran el personal que son los siguientes: Guías y liquidación original y copia ellos tienen que mostrar todo lo que ellos repartieron y que tengan al orden cada uno de los papeles.

Ya una vez entregado la recepción de vale de bolsa de viaje son a ellos quienes tiene que tener una buena documentacion valida por que seran fiscalizados por los que trabajan ahí y tener tambien el proceso de facturación para que den a la empresa y no tengan nada a la mano y ningun problema solo cumplir con su trabajo mas no estar con problemas.

Recibe originalidad de liquidación manual y documentación de gastos que ellos realizan, ya que ahí es donde ellos reciben una documentacion valida ya una vez ahí es donde recibe notificaciones de documentos incorrectos que los que malogran al momento de dejar las personas no llenan bien y eso es muy malo por que hacen mal llenado de los papales.

Archiva liquidacion manual y registra documentos en el sistema y eso hace de que reciba una buena liquidacion impresa y docuentos de gastos para que puedan desarrollar lo que ellos necesiten y gasten lo necesario, visualizan en el sistema de liquidación y tambien cancelan la liquidacion del sistema que ellos utilizan, existe reembolso? Claro que recibe reembolso por todos los días que se va y deja a su familia si bien sabemos si es su trabajo pero tambien tiene que pagarles algo por que eso es bueno ya que asi con gusto seguiran trabajando sin ningun problema ante nada, y es asi que llega a su fin del proceso de liquidacion de viaje de servicio este es una pequeñas cosas que cumple y hace la empresa.

4. Proceso de Facturación.

Se divide en:

Empieza con la búsqueda del número de orden de servicio que hizo o que ira a hacer, ya que si tiene una nueva orden tiene que ir a cumplirlo por que si no cumple a el sera quien le caera todo el peso por que eso es su obligacion buscar y estar al orden de todo lo que hace o deje de hacer o ordenar los papeles.

Cuenta con clientes especiales?

Tiene un ingreso de número de partes, un número de transportista de liquidacion, documento adicional de carga, eso son algunos que cuenta cuando llenan sus hojas y es muy importante para la empresa.

Cuenta con un ingreso de carga:

- Guia de remision del remitente.
- Factura
- Guia TR
- Producto
- Tipo de precio
- Precio según lista
- Cantidad según lista
- Cantidad de carga: unidades
- Peso TM
- Valor de carga

Tambien emite comprobantes de pago ya que archivan copias de liquidacion manual y copias de las guias de los transportistas que ellos realizan o dejan ahí.

Claro como toda empresa tiene que tener nuevas ordenes de servicio ya que eso es muy importante tener en la empresa que se labora y una buena facturacion de procesos que cumplen ellos y eso es el final del proceso de facturacion de la empresa de transporte.

5. Proceso de cobranzas.

Se desarrolla en:

Contiene el proceso de facturación pago a contado a los trabajadores que laboren en la empresa de transporte ya que les pagan al contado por que es lo mejor para que no digan que se les descuentan, también remiten copia legítima del usuario sunat de factura al cliente eso es necesario que ellos tengan por ahí es donde ellos ven como esta iendo los pagos o seguros que les descuentan. Archivan copia legítima del control administrativo hasta que cancelen todo lo que ellos deben en lgun sitio.

Ya una vez que les pagan al contado reciben copias del usuario de sunat y control administrativo ya una vez que tienen todo los papeles ellos cancelan documentos que deben o a pagar y archivan copia del contro administrativo de los comprobantes que ellos realizan para que sepan en lo que estan gastando y pagando y no tengan nada de problemas.

Reciben copia del usuario y de la sunat cancelada pro la caja de la empresa que laboran, por que ellos tienen que desarrollar todo lo que les piden es por ello que tiene que ser todo a la perfección.

Ya una vez por ultimo el proceso de facturación recibe una copia del emisor del comprobante y archiva una copia, para que por algo pasara ahí tendria de nuevo y bo volviera ah hacer todos los tramites que hizo ni gastaria mas.

3.2 Identificar los elementos del costo que se va a aplicar para el diseño de costeo de órdenes de servicio del transporte de carga.

Esta actividad consiste en determinar los elementos del costeo que intervienen en elemento del costo del servicio, según en la teoría de Isidro Chambergó (2016).

- **Mano de obra directa**

Se entiende por mano de obra, el factor humano de la producción, sin cuya intervención no podría realizarse la actividad manufacturera, independientemente del grado de desarrollo mecánico o automático de los procesos transformativos. Como componentes del costo de la mano de obra tenemos: remuneración., asignación familiar, gratificaciones, utilidades, vacaciones, compensación por tiempo de servicios

Durante el proceso del servicio de transporte de carga, participan dos (2) trabajadores, uno es el chofer y el otro es el ayudante de carga, el tiempo que utilizan para trasladar la mercadería de Tarapoto a Juanjui y viceversa es de tres días por cada orden de servicio (viaje), por lo que el tiempo que se asigna a la orden de servicio es de 24 horas por cada trabajador (8horas x 3 días). Esto comprende, la carga y descarga y el tiempo de viaje se consignara en el importe del gasto de mano de obra de cada una de las que participan en el proceso.

- **Gastos indirectos de fabricación**

Los costos indirectos de fabricación, también denominados costos generales de fábrica, carga fabril o gastos generales de fábrica, comprende los costos de producción que no están catalogados como materiales directos, ni como mano de obra directa. Tales como materiales indirectos, mano de obra indirecta y otros costos indirectos.

Como materiales indirectos que participan en el costo del servicio tenemos: combustibles, aceite y lubricantes, neumáticos. Como parte de la mano de obra indirecta tenemos la depreciación del inmueble de la empresa, la depreciación de la unidad de transporte, el impuesto y seguro vehicular, el permiso de operación, la licencia de conducción, garaje, peaje y terminales, mantenimiento y reparaciones.

Materiales indirectos

Costo de combustible

El combustible es un uso muy necesario para todos los que tienen movilidad, ya que depende de cada uno de ellos, la potencia de cada motor a transportar dicha mercadería ya que las condiciones que tienen son del valor unitario de cada combustible.

Para el caso el consumo de petróleo es de 20 galones, 10 de ida y 10 de retorno.

Costo de lubricantes

Son los que más se utilizan ya que mensualmente tenemos que cambiar el aceite del transporte, también los lubricantes ya que también si no se hace eso, nuestra movilidad se malograra. De acuerdo a las especificaciones técnicas se debe cambiar de aceite y lubricantes por cada 5,000 km de recorridos. La distancia entre la ciudad de Tarapoto y Juanjui es de 136.1km, y en un viaje de ida y vuelta sería aproximadamente 272.2km de recorrido

Costo de neumáticos

Los neumáticos siempre se llevan a depreciar por lo que mucha anda la movilidad en forma separada del equipo, ya que su vida útil es más corta. Esta a su vez, depende del tipo de equipo y de las condiciones reales de trabajo. Un neumático puede tener una vida útil de 40,000 kilómetros.

La distancia entre la ciudad de Tarapoto y Juanjui es de 136.1km, y en un viaje de ida y vuelta sería aproximadamente 272.2km de recorrido.

Otros gastos indirectos

Depreciación del vehículo

Todo producto se deprecia ya sea en forma normal por eso dice que todo producto tiene su tiempo de vida. La depreciación puede definirse como la disminución en el valor del activo físico con el paso del tiempo, que son causados fundamentalmente por el uso, es decir, sus condiciones de operación e intensidad y las características técnicas de su proceso de mantención. Para nuestro caso la unidad terrestre es usada por 24 horas que dura el viaje de ida y vuelta

Seguros

El costo de un seguro vehicular comprende el pago de cuotas anuales de: seguros de mercaderías terrestres nacionales (US 314), seguros por cobertura de daños propios (US 1,884.7), seguros de accidente del conductor (US 104.7), en totales de aproximadamente US\$ 2,303.40, en el año la empresa realiza aproximadamente 96 viajes

Permiso de operación

El mismo es tramitado por la empresa de transporte para cada vehículo en particular y se acredita mediante el “Certificado de Habilitación Vehicular”, documento que indica que el vehículo se encuentra apto para la prestación del servicio de transporte terrestre eso tiene que tener cada conductor de su movilidad para que pueda trasladar a sus cosas.

En nuestro caso, el permiso es por 5 años y el pago es por aproximadamente de S/. 450 por unidad vehicular, ya que se hace un promedio de 2 viajes por semana, al año se estima 96 viajes, en 5 años se estima 480 viajes.

Peajes y terminales de vehículos

Para equipo de transporte, este valor corresponde a los costos por concepto de garaje cuando el equipo está inactivo (usualmente en horas nocturnas).

En nuestro caso la unidad de transporte pernocta 2 noches en la ciudad de Juanjui.

Mantenimiento y reparación vehicular

Todo transporte tiene que pasar por revisión ya que se debe de cumplir todo porque siempre existen accidentes por falla del carro o por muchas cosas, pero como podemos arreglar eso, siempre y cuando el dueño este consiente que a su auto le falta mantenimientos.

Para nuestro caso el estimado que invierte en forma anual en mantenimiento y reparación es de aproximadamente S/. 2,000 por año. La empresa realiza en un año aproximadamente 96 viajes.

3.3 Formular el diseño de costeo de órdenes de servicio del transporte de carga

En esta etapa del trabajo de investigación y en mérito a los objetivos planteados en el primer y segundo objetivo específicos, se desarrolla el diseño de costeo de órdenes de servicio del transporte de carga.

Realizada la descripción de las actividades que se desarrolla en los diversos procesos a fin de establecer los elementos del costo, y evidenciado el empirismo de su aplicación, se procede a identificar el costo de la mano de obra directa y gastos indirectos de fabricación que incurre en cada proceso del transporte de carga.

Asimismo, el costeo de órdenes de servicio se diseña para evidenciar los costos que se acumulan por cada orden de servicio, conforme se revela:

- **Mano de obra directa**

Se reconoció como mano de obra directa el esfuerzo laboral de los dos (2) trabajadores asignados que son el chofer y su ayudante, por lo que se procede a realizar la distribución del costo mano de obra directa de acuerdo al cálculo en base a los tres días que toma el servicio a la ciudad de Juanjui, multiplicado las 3 días que dura el viaje de ida y vuelta por el costo por día de la mano de obra tal se detalla a continuación:

Tabla 5. Ficha individual de tiempo

Días	Viajes		Tarifa por día
3	1		S/. 81.89 '(1)
Ficha de tiempo por órdenes de servicio			
Nombre del trabajador :	J. Rojas	Fecha :	12DIC16
Número reloj :	547	Destino :	Juanjui
Operación :	Transporte	Hora de término :	06:00:00 P.m. 14DIC16
Orden N° :	762	Hora de comienzo :	06:00:00 a.m. 12DIC16
Días	3		
Aprobado por : L. López		Total costo	S/. 245.67

Días	Viajes		Tarifa por día
3	1		S/. 49.56 '(1)
Ficha de tiempo por órdenes de servicio			
Nombre del trabajador :	S. Sangama	Fecha :	12DIC16
Número reloj :	547	Destino :	Juanjui
Operación :	Transporte	Hora de término :	06:00:00 P.m. 14DIC16
Orden N° :	762	Hora de comienzo :	06:00:00 a.m. 12DIC16
Días	3		
Aprobado por : L. López		Total costo	S/. 148.68

Fuente: Centro de servicio

Como puede observarse en la Tabla N° 05, el total de la mano de obra directa asciende a S/. 394.35 (S/. 245.67 más S/.148.68, ver Anexo N° 6).

- **Gastos indirectos de fabricación**

Materiales indirectos

Costo de combustible

La distancia entre la ciudad de Tarapoto y Juanjui es de 136.1km, y en un viaje de ida y vuelta sería aproximadamente 272.2km de recorrido, por lo que se requerirá un estimado de 20 galones de gasolina de 90 octanos a un precio de S/. 12.5 por galón hace un total de S/. 250.00 (Ver Figura 9)

N° 1080
 Del departamento de: Mantenimiento Fecha: 11DIC16
 Necesitada el : 11DIC16

Cantidad	Descripción	Importe S/.
20	galones 90 octanos	250.00

Aprobado _____ Firmado _____

Figura 4. Solicitud de materiales

Fuente: Centro de servicio

Costo de lubricantes

Un galón de lubricante para el motor cuesta aproximadamente S/. 204.93 (US 62.10, Apaza (2015), p. 416) y tiene un rendimiento de 5,000 km. Si el recorrido entre la ciudad de Tarapoto y Juanjui es de 136.1km, y en un viaje de ida y vuelta se recorre aproximadamente 272.2km de recorrido, se le asignaría S/. 11.16 por viaje (Ver Anexo N° 7)

Costo de neumáticos

Un camión lleva dos neumáticos direccionales a un costo por neumático de S/. 1,281.52 (US. 388.34) y dos neumáticos tradicionales a un costo por neumático de S/. 1,153.35 (US. 349.50) (Apaza 2015, p. 416).

Estos neumáticos tienen un rendimiento en recorrido de 150,000 km los direccionales y de 120,000 km los tradicionales (Apaza 2015, p. 416).

Si el recorrido entre la ciudad de Tarapoto y Juanjui es de 136.1km, y en un viaje de ida y vuelta se recorre aproximadamente 272.2km de recorrido, se le asignaría S/. 10.00 por viaje (Ver Anexo N° 8)

Otros gastos indirectos

Depreciación del vehículo

La empresa cuenta con un vehículo Hyundai con el que brinda el servicio de transporte de carga cuyo costo es de S/. 75,494, siendo su vida útil de 833,333 km (Apaza 2015, p. 415) Si el recorrido entre la ciudad de Tarapoto y Juanjui es de 136.1km, y en un viaje de ida y vuelta se recorre aproximadamente 272.2km de recorrido, se le asignaría S/. 24.66 por viaje (Ver Anexo N° 9)

Seguros

La empresa cuenta con varios seguros (de mercaderías terrestres nacionales, por cobertura de daños propios, de accidente del conductor) cuyo importe anual asciende a S/.7,601.22 (US 2,303.40, Apaza 2015, p.415).La empresa realiza en promedio 96 viajes al año, por lo que se le asigna por viaje S/.79.18. (Ver Anexo N° 10).

Permiso de operación

Siendo el costo del “Certificado de habilitación vehicular” de S/. 450, y el permiso tiene una duración de 5 años y siendo la duración del viaje de 3 días, se le asigna por viaje un costo de S/. 0.75 (Ver Anexo N° 11)

Peajes y terminales de vehículos

Este valor corresponde a los costos por concepto de garaje cuando el equipo de transporte está inactivo (usualmente en horas nocturnas). En nuestro caso la unidad de transporte pernocta 2 noches en la ciudad de Juanjui, a un costo de S/. 5 por noche, el total asignado es de S/. 10.00

Mantenimiento y reparación vehicular

La empresa realiza compra de varios repuestos para el mantenimiento de su equipo de transporte (filtros, aceite, balatas, válvula, alternador, batería, bomba, crucetas, etc.) cuyo importe asciende a S/. 2,264.30 (US 686.15, Apaza 2015, p.416), por lo que para el viaje de tres días a la ciudad de Juanjui de 272.20 Km (ida y vuelta) se le asigna por viaje S/.53.58. (Ver Anexo N° 12).

Por lo tanto en la hoja de costos de trabajo se asume un costo total S/.588.01 por los dos (2) elementos del costo mencionados en este viaje.

Tabla 6: Hoja de Costos de Servicio

Para	TRADEL SERVICE SRL	Orden número	0089
Descripción	Envío de carga	Fecha	12DIC16
Fecha de terminación	14DIC16	Precio de venta (S/.)	1,585.00
Costo total (S/.)	833.67		
	S/-	S/.	S/.
MANO DE OBRA DIRECTA			394.34
GASTO INDIRECTO DE FABRICACIÓN			
Materiales indirectos		271.16	439.33
Combustible	250		
Lubricantes	11.16		
Neumáticos	10		
Otros gastos indirectos		168.17	
Depreciación del vehículo	24.66		
Seguros	79.18		
Permiso de operación	0.75		
Peajes y terminales de vehículos	10		
Mantenimiento y reparación vehicular	53.58		
TOTAL COSTO DE SERVICIO (POR 3 DÍAS)			833.67

Fuente: Centro de servicio

De acuerdo a los datos obtenidos en cada elementos del costo mencionado, se determina el costo del viaje en la hoja de costos de servicio, con la sumatoria de los sus sub-totales de cada elemento obteniendo así el

sinceramiento del costo real en S/. 833.67, tal como se revela los anexos 6 al 12, que se detalla en las páginas precedentes de la presente investigación.

3.1. Sincerar la rentabilidad mediante la aplicación del diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga

Para determinar el sinceramiento de la rentabilidad se utilizará herramientas que permitan analizar las diferencias que se produce al aplicar el costeo por órdenes de servicio que contraste con la metodología aplicada.

Tabla 7: Determinación del Sinceramiento de la Rentabilidad

	Según investigación		Según empresa		Diferencia
	Costo	Márgen de rentabilidad	Costo	Márgen de rentabilidad	
	S/.		S/.		
MANO DE OBRA DIRECTA	394.34		248.00		146.34
GASTO INDIRECTO DE FABRICACIÓN	439.33		306.57		132.76
Materiales indirectos	271.16		271.16		-
Combustible	250.00		250.00		-
Lubricantes	11.16		11.16		-
Neumáticos	10.00		10.00		-
Otros gastos indirectos	168.17		35.41		132.76
Depreciación del vehículo	24.66		24.66		-
Seguros	79.18		-		79.18
Permiso de operación	0.75		0.75		-
Peajes y terminales de vehículos	10.00		10.00		-
Mantenimiento y reparación vehicular	53.58		-		53.58
TOTAL COSTO DE SERVICIO (POR 3 DÍAS)	833.67		554.57		279.10
UTILIDAD	751.33	47%	1,030.43	65%	-279.10
PRECIO DE VENTA	1,585.00		1,585.00		

Fuente: Centro de servicio

Comentario

La tabla muestra las diferencias de los elementos del costo, desglosando los gastos indirectos de fabricación, obteniendo un costo total de S/.833.67 según la investigación, sin embargo, la gerencia costea sólo S/.554.57 por

el servicio de transporte de carga a la ciudad de Juanjui que dura tres días en viaje de ida y retorno, obteniendo una diferencia de S/.279.10, la cual disminuye su rentabilidad de la empresa. Culminado el desarrollo del trabajo de investigación, se determinó un margen de rentabilidad de 47%, a diferencia según el costeo empírico que emplea la gerencia de un margen de rentabilidad de 65%, por consiguiente la empresa no revela un margen de rentabilidad apropiado.

Explicación de diferencias

La tabla revela información sobre la determinación del sinceramiento de la rentabilidad, a través del diseño de un costeo por órdenes de servicio, para ello se realizó la comparación entre el costo que de manera habitual aplica, que deviene en empírico, obteniendo como resultado diferencias entre la mano de obra y gastos indirectos de fabricación. Por consiguientes explicamos las diferencias:

➤ En base a la Mano de Obra Directa

- Cómputo de los costos laborales

Según los resultados de la investigación realizada, se corroboró que la gerencia no está considerando los costos labores, tales como: gratificaciones, CTS, vacaciones y Essalud, aspectos que son omitidos, se generaría un aumento de la mano de obra directa al momento de realizar el servicio de transporte de carga.

Tabla 8: Cuadro Comparativo de Cálculo de Mano de Obra Directa

		Tesista		Empresa	
		Chofer	Ayudante	Chofer	Ayudante
		S/	S/	S/	S/
	Remuneración mensual	1,460.00	850.00	1,460.00	850.00
	Asignación familiar	85.00	85.00	85.00	85.00
A	Total remuneración	1,545.00	935.00	1,545.00	935.00
	Vacaciones	1/12 de A	128.75	77.92	
	CTS	1/12 de A	128.75	77.92	
	Gratificaciones	(1/6 de A) x2	515.00	311.67	
	Essalud aporte	9% de A	139.05	84.15	
B	Total costos laborales mes	2,456.55	1,486.65	1,545.00	935.00
C	Costo laboral por día	1/30 de B	81.89	49.56	31.17
	Costo por viaje	3 días	245.67	148.68	93.50
	Total costo mano de obra por viaje		394.34		248.00
	Diferencia				146.34

Fuente: Planilla de remuneraciones

La tabla refleja la diferencia de la mano de obra directa de los trabajadores que intervienen en el servicio evaluado, según la investigación la mano de obra asciende a S/394.34, a diferencia de los reportes consignados según la empresa costea en S/248.00, obteniendo una diferencia de S/146.34 por los tres días de remuneraciones que dura el viaje a la ciudad de Juanjui para cumplir con el servicio de transporte de carga.

➤ En base a los gastos Indirectos de fabricación

Según resultados de la investigación, se constató que la gerencia está omitiendo los siguientes elementos como parte del costo del servicio de transporte de carga:

- Otros gastos indirectos

Como se puede evidencia en el Anexo N° 10 – “Cálculo de los costos de los seguros por viaje”, la empresa no está considerando el costo de los mismos, el cual asciende a S/. 79.18.

- Mantenimiento y reparación vehicular

Como se puede evidencia en el Anexo N° 12 – “Cálculo de los costos de mantenimiento por viaje”, la empresa no está considerando el costo de los mismos, el cual asciende a S/. 53.58.

IV. DISCUSIÓN

En el presente capítulo se analiza aquellos problemas encontrados en el diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad de la empresa de Transporte Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016, de los resultados obtenidos durante el desarrollo de los objetivos específicos se expone lo siguiente:

- **Describir el proceso del servicio de transporte de carga.**

Para el desarrollo del primer objetivo se aplicó como instrumento la guía de observación directa, permitiendo conocer el ínsito del proceso del servicio de transporte de carga, adicionalmente se verificó que la empresa Transporte Virgen de Fátima, no efectúa una estructura de acumulación de sus costos.

Según Chambergó (2016). Indica que permite determinar los costos de servicio total y por unidad cuando el régimen del servicio es en lotes, intermitente o interrumpido.

Los costos incurridos se acumulan por lotes trabajados y solo se podrá obtener el costo al terminarse el lote íntegramente. Este sistema no será posible su aplicación si cada uno de los lotes avanza en diferentes grados y se terminan en fechas distintas.

Los costos por órdenes se lleva en empresas donde cada servicio o grupo de servicios se brinda de acuerdo con las especificaciones que solicita el cliente eso depende de cada cliente que se siente capaz de hacer lo que le parezca. La mano de obra y las inversiones en activos fijos que tiene la empresa le permite cubrir las necesidades de los clientes

Tal hecho fue corroborado por Quispe (2012), en su trabajo de investigación “Diseño de un sistema de costeo por órdenes de servicio de pilado de arroz para sincerar la utilidad de la empresa Agro servicios del Huallaga E.I.R.L. del Distrito de Bellavista, 2012”, investigación descriptiva concluye:

- Como nos dice el autor es que el costeo por órdenes de servicio que la empresa no cuenta con el sistema de costos y eso hace de que cuente con lo establecido, por lo que lo hace en forma empírica, y esto lleva a como se demuestra en la investigación este considerando como gastos los materiales que están directamente involucrados con el proceso del servicio, asimismo no le permite saber si están ganando o perdiendo, lo que no les permite saber hasta dónde pueden ceder con sus precios. (p. 84).
- Identificar los elementos del costo que se va a aplicar para el diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga.

De acuerdo a los procesos que desarrolla la empresa, se identificó y verificó para el servicio de transporte de carga los elementos del costo que habitualmente intervienen por cada proceso.

En la investigación se observó la determinación de tiempo en horas – hombre de la mano de obra directa y en relación a los gastos indirectos de fabricación, las unidades utilizadas y recorridos en km usados en el servicio como son consumo de combustibles, lubricantes, neumáticos, , uso de vehículos, desembolsos en mantenimiento, etc.

Para Chambergo (2012), señala que los costos de servicio se componen fundamentalmente de mano de obra y otros costos que son como del personal directamente involucrado en la prestación del servicio ya sea

al cliente, incluyendo personal de supervisión y otros costos indirectos distribuibles.

López (2011), en su trabajo de investigación “Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “La Misericordia S.A.C.” del departamento de Lambayeque”, investigación descriptiva nos dice:

El sistema de costos que tienen permite que las empresas puedan ver cuánto es el servicio que ellos darán y de qué manera podrán ver algo para que tengan utilidad en la empresa y que brinden más propuestas de mejora a lo que ellos venden o compran

- Formular el diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga.

En función a los objetivos mencionados en la presente investigación, aplicando la guía de observación directa, y al mismo tiempo guiándonos de las teorías del marco teórico se realizó el diseño de costeo por órdenes de servicio, lo que permitió efectuar la acumulación de los costos de manera eficaz y ordenada.

Asimismo se desarrolló formatos de planilla de costos por órdenes y contiene espacios que se registran, la mano de obra y gastos indirectos de fabricación en base a los costos calculados durante la investigación, obteniendo así los costos reales en forma unitario y total.

Para Chambergo (2016), las empresas que efectúan sus costos por tareas o lotes controlan sus operaciones a través de órdenes. Estas órdenes están destinadas a atender un pedido realizado por un cliente.

Como todos sabemos que para el coste de las órdenes se utiliza una hoja de resumen maestra conocida como hoja de costo por órdenes. En

esta hoja de costos hay dos secciones que representan los 2 elementos de costo de mano de obra directa y costos indirectos de fabricación. Chambergó (2014), menciona que cuando nos referimos a costeo por órdenes de servicio mediante los modelos impresos, significa que la empresa recopila la información de sus costos por tareas o lotes, los cuales sirven de base para el control de las operaciones durante todo el servicio.

Las órdenes de servicio pueden ser para satisfacer un servicio nuevo , para ello se utiliza una hoja de costos, la cual tiene dos secciones que representan los elementos del costo de servicio; es decir, una columna para la mano de obra directa y costos indirectos de fabricación.

Coronel y Damián (2015), en su trabajo de investigación *“Aplicación del sistema de costos por órdenes de producción y efectos en las microempresas industriales de cacao en la provincia de San Martín – Periodo 2013”*, investigación descriptiva concluye:

- Las microempresas que no cuentan con un sistema de costos, carecen de información para determinar qué es lo que sus productos están pasando, la misma que contribuye a no proporcionar información detallada de todo lo que ellos están desarrollando ya que es necesario la mano de obra y el costo de fabricación de los productos que van a ser desarrollados. (p. 133). La producción se hace generalmente sobre especificaciones del cliente. (p. 134).
- Sincerar la rentabilidad mediante la aplicación del diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga.
- La aplicación de un diseño de costeo por órdenes de servicio, permitió efectuar cálculos reales de los elementos del costo, en función al tiempo que conlleva el servicio de transporte de carga.

Obteniendo variaciones con los costos que realiza la gerencia, toda vez que los costos de la empresa que aplica de manera empírica, mostrando una rentabilidad que no es correcta.

Córdova (2012), señala que la rentabilidad mide la eficiencia de la administración a través de los rendimientos generados sobre las ventas y sobre la inversión. Las razones de rentabilidad, también llamadas de rendimiento se emplean para controlar los costos y gastos en que debe incurrir y así convertir las ventas en ganancias y utilidades.

Linares (2012), en su trabajo de investigación “Diseño de un sistema de costeo por órdenes de pedido para la extracción de agregados para la construcción y la rentabilidad de la empresa RENOR SAC del distrito de Soritor, provincia de Moyobamba, en el periodo 2012”, investigación descriptiva concluye:

- La empresa no cuenta con un flujograma del proceso de extracción de agregados de construcción, esto no le permite conocer no solo las actividades de su proceso sino también los costos consumidos en los mismos cada pedido hecho por los clientes (p. 93). La rentabilidad de la empresa es favorable respecto al año anterior. Como resultado de analizar la rentabilidad aplicando el sistema de órdenes de pedido ya que vienen utilizando la empresa resulta que la rentabilidad mejora en un 11.6% respecto al modelo utilizado por la empresa (p. 94).

V. CONCLUSIONES

Al diseñar un sistema de costos por órdenes de trabajo en la Empresa Virgen de Fátima, se estableció el sinceramiento de la rentabilidad, obteniendo variaciones según la investigación y la empresa sobre los costos durante el servicio de transporte de carga. Por lo que se concluye lo siguiente:

- 5.1 Al describir el proceso del costo del servicio, según la investigación se verificó que existen dos elementos del costo: Mano de obra (Mano de obra directa y gastos indirectos de fabricación (Material indirecto, mano de obra indirecta, otros gastos indirectos). La gerencia no tiene establecida una estructura de acumulación de sus costos.
- 5.2 En cuanto a la determinación de los elementos del costo, se constató que cada elemento del costo intervienen en cada actividad que realiza cada trabajador, mientras que la gerencia aplica un sistema de costo empírico porque omite los costos laborales de los trabajadores y desconoce los elementos del costo. (Algunos de gastos indirectos de fabricación).
- 5.3 El diseño de costeo por órdenes de servicio se convierte en un instrumento importante para el desarrollo de esta investigación, lo que permite identificar y acumular todos los costos incurridos en función a la mano de obra directa y los gastos indirectos de fabricación, mediante una ficha denominada Hoja de Costos de Servicios. Al mismo tiempo diseñando en el sistema de costeo, se obtiene un costo unitario real sobre el servicio de transporte de carga.

- 5.4 Después de aplicar el diseño de costeo por órdenes de servicio, se obtuvo que el costo real es S/. 833.67 por viaje para el servicio de transporte de carga, importe que resulta contrario a lo que establece la gerencia en S/.554.57, tal situación implica que la rentabilidad del periodo consignado en los estados financieros es inapropiada, existiendo una diferencia de S/.279.10, la cual se origina porque la gerencia no está considerando S/.146.34 de mano de obra directa por la omisión de los costos laborales y S/.132.76 en función a los seguros y mantenimiento y reparación, las cuales lo conforman los gastos indirectos de fabricación.
- 5.5 Con los resultados emergentes de la aplicación de los indicadores contenidos en las variables de estudio, se obtuvo un margen de rentabilidad para la empresa de 47%, puesto que la gerencia al no considerar algunos elementos del costo durante el servicio de transporte de carga refleja un margen de rentabilidad de 65%.

VI. RECOMENDACIONES

El presente trabajo de investigación tiene como finalidad coadyuvar la gestión y manejo de los costos de la Empresa Transporte Virgen de Fátima, conforme se detalla:

- 6.1 La gerencia deberá implementar un flujo grama de procesos antes de brindar el servicio de transporte de carga, que permita establecer de manera detallada el proceso de costeo del servicio, hecho que posibilitará identificar los elementos del costo.
- 6.2 La gerencia deberá disponer criterios técnicos, a través de la realización de requerimientos de materiales y el control de las actividades que efectúan los trabajadores durante el proceso del servicio de transporte de carga, que conlleve a identificar las diversas actividades y los elementos que conforman el costo de servicio, asimismo, obtener una aproximación sobre el costo real de un viaje del servicio de transporte de carga
- 6.3 La gerencia deberá reformular el sistema de costeo que viene aplicando la empresa al momento de brindar el servicio de transporte de carga, optando por el costeo por órdenes de servicio, a fin de optimizar y reconocer la acumulación de costos, mediante una planilla de costos, que sirva como una guía para las rutas, adicionalmente ayuda en la política de determinación de los precios.
- 6.4 La gerencia debe evaluar el actual costeo del proceso de servicio de transporte de carga, que permita optimizar los niveles de rentabilidad,

VII. REFERENCIAS

3.2. Libros

- Apaza, M. (2010). *Consultor Económico Financiero* (Primera edición). Lima, Perú: Instituto Pacífico S.A.C.
- Apaza, M. (2015). *PCGE y NIIF aplicados a los sectores económicos* (Primera edición). Lima, Perú: Pacífico Editores S.A.C.
- Carrasco, S. (2014). *Metodología de la investigación científica* (Sétima reimpresión). Lima, Perú: Editorial San Marcos E.I.R.L.
- Córdova, M. (2012). *Gestión financiera* (primera edición). Colombia: eco ediciones.
- Chambergó, I. (2012). *Sistemas de costos* (Primera edición). Lima, Perú: Pacífico Editores S.A.C.
- Chambergó, I. (2014). *Contabilidad de costos para la toma de decisiones. Aplicación práctica* (Primera edición). Lima, Perú: Instituto Pacífico S.A.C.
- Chambergó, I. (2016), *Costos para gerencia organizaciones por sectores económicos* (Primera edición). Lima, Perú: Pacífico Editores S.A.C.
- Flores, J. (2014). *Contabilidad para gerencia. Aplicación de las normas contables y tributarias* (Primera reimpresión). Lima, Perú: Instituto Pacífico SAC.
- Flores, J. (2014). *Costos y presupuestos. Teoría y práctica concordadas con el PCGE y NIIF* (Quinta edición). Lima, Perú: Centro de Especialización en Contabilidad y Finanzas E.I.R.L.
- Fuertes, M y Natali, V. (2011). *Modelo de determinación de costos Caso de aplicación en una empresa de transporte de pasajeros*. Bahía

- Blanca, Argentina: XXXIV Congreso Argentino de Profesores Universitarios de Costos.
- García, J (2008). *Contabilidad de costos* (Tercera edición). México: Mc Graw – Hill Interamericana.
- Giraldo, D. (2011). *Contabilidad de costos* (Primera edición). Lima, Perú: IFOCCOM S.A.C.
- Higa, M. y Monzón, P. (2009). *Guía de orientación al usuario del transporte terrestre* (Primera edición). Lima – Perú: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
- Murchio, M. (2005). *Costos e información gerencial en una pequeña empresa de transporte de cargas*. Mendoza, Argentina: XXVIII Congreso Argentino de Profesores Universitarios de Costos.
- Quispe, R. (2007). *Formulación, evaluación y ejecución de proyectos de inversión. Lineamientos para un enfoque organizacional* (Primera edición). Lima, Perú: Instituto Pacífico SAC.
- Uribe, R. (2011). *Costos para toma de decisiones* (Primera edición). Bogotá, Colombia: Mc Graw Hill.
- Zans, W. (2009). *Estados financieros. Formulación, análisis e interpretación*. Curso teórico y práctico (Primera edición). Lima, Perú: Editorial San Marcos E.I.R.L.
- Zans, W. (2014). *Contabilidad de costos I* (Primera edición). Lima. Perú: Editorial San Marcos.
- Sanz, W. (2014), *Costos de servicios I* (Primera edición). Lima. Perú: Editorial San Marcos.
- 3.3. Tesis**
- Aguilar, K. y Carrión, J. (2015). *Aplicación de un sistema de costos por órdenes para optimizar el uso de los recursos en la empresa Fábrica de Sueños SAC, Trujillo 2013* (Tesis para obtener el Título

de Contador Público). Trujillo, Perú: Universidad Privada Antenor Orrego.

Alvear, S y Rodríguez, P. (2006). *Estimación del Costo por Kilómetro de una Empresa de Transporte de Carga, Industria Agrícola, Región de Maule, Chile, Panorama Socioeconómico Año 24, N° 32, p. 48-57* (Enero -Junio 2006)

Finol, D (2002). "Costo total de un servicio de vigilancia privada. Caso: Empresa Inversiones Machado Seguridad C.A." (Tesis para optar el Título de Contaduría Pública), Maracaibo, Venezuela: Universidad Lisandro Alvarado.

Linares, R. (2012). *Diseño de un sistema de costeo por órdenes de pedido para la extracción de agregados para la construcción y la rentabilidad de la empresa RENOR SAC del distrito de Soritor, provincia de Moyobamba, en el periodo 2012* (Tesis para obtener el Título de Contador Público). Tarapoto, Perú: Universidad César Vallejo

López, H. (2011). *Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte La Misericordia S.A.C. del departamento de Lambayeque* (Tesis para obtener el Título de Contador Público). Chiclayo, Perú: Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo.

Quispe, R. (2012). *Diseño de un sistema de costeo por órdenes de servicio de pilado de arroz para sincerar la utilidad de la empresa Agroservicios del Huallaga E.I.R.L. del Distrito de Bellavista, 2012* (Tesis para obtener el Título de Contador Público). Tarapoto, Perú: Universidad César Vallejo.

Rivera, E. (2011). *Sistema de gestión del mantenimiento industrial* (Tesis para obtener el Título de Ingeniero Industrial). Lima, Perú: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

ANEXOS

ANEXO 1
LISTA DE COTEJO

N°	ACTIVIDADES	VERIFICACION	
		SI	NO
	MATERIALES INDIRECTOS A UTILIZAR(Pies, Unidades)		

1. La gerencia ha implementado el uso de formatos para la requisición de materiales X

2. Considera el costo total de materiales indirectos para determinar su precio por cada viaje. X

USO DE LA MANO DE OBRA DIRECTA(H/H)

3. La gerencia registra a sus trabajadores en planillas X

4. Considera los costos laborales de los trabajadores X

DISTRIBUCIÓN DE LOS GASTOS INDIRECTOS DE FABRICACIÓN

5. La gerencia identifica sus gastos indirectos de fabricación en la empresa. X

6. Asignan los gastos en base a todo el área de la empresa X

7. Muestra el costo real del cálculo del costo de la mercadería transportada X

8. La gerencia realiza un control detallado sobre la distribución de base de las horas de mano de obra X

9. Prorratea los gastos en el centro de producción del servicio X

10. Aplican adecuadamente el consumo de energía eléctrica para cada centro de costos X

11. Aplica los costos de la depreciación del vehículo X

12. Considera la cantidad del consumo de combustible X

RENTABILIDAD

- La empresa revela fehacientemente sus utilidades cada
13. año X
- El margen de ganancia se adecua a la realidad de la
14. empresa. X
-

ANEXO 2

GUIA DE OBSERVACIÓN

Nombre de la Empresa:	Cargo: GERENTE - PROPIETARIO
------------------------------	-------------------------------------

Responsable: DARWIN SANCHEZ RAMIREZ

Observador: CLAUDIA PAOLA CÁRDENAS RAMÍREZ

Fecha de aplicación:

INSTRUCCIONES:

Observe si la ejecución de las actividades que se enuncian las realizan y marcar con una "X" el cumplimiento o no en la columna correspondiente, así mismo es importante anotar las observaciones pertinentes

No	ACCIONES A EVALUAR	REGISTRO DE CUMPLIMIENTO			OBSERVACIONES
		SI	N O	NA	
1	La empresa tiene un control de sus registros de materiales		x		
2	Se consideran dentro de los costos del servicio la mano de obra, sus beneficios laborales		x		

3	Se considera la depreciación durante su costo de servicio	x
4	La empresa muestra el cálculo de sus gastos reales.	x
5	La empresa revela utilidades reales	x

ANEXO N°3
GUIA DE ENTREVISTA

NOMBRE DE LA EMPRESA: LA TRANSPORTES VIRGEN DE FATIMA
RESPONSABLE: DARWIN SANCHEZ RAMIREZ
CARGO: GERENTE GENERAL
OBSERVADOR: CLAUDIA PAOLA CARDENAS RAMIREZ
FECHA DE APLICACIÓN: DURANTE EL AÑO

La

presente entrevista tiene por objeto recabar información que permitirá realizar un trabajo de investigación sobre el manejo de ciertas actividades desarrolladas dentro de la empresa de esta forma contribuya al mejor desempeño de sus labores y a la vez incida favorablemente en la productividad de la empresa.

1. ¿La empresa qué tipo de sistema de costeo utiliza? ¿Por qué?

.....
.....
.....

2. ¿Cuáles son los procesos que la empresa realiza para brindar el servicio de transporte de carga?

.....
.....

.....
3. ¿Cómo se registra el costo de servicio?

.....
.....
.....

4. ¿Cómo se determina el tiempo para brindar el servicio por viaje?

.....
.....
.....

5. ¿Cómo se determina la tarifa de mano de obra de los trabajadores?

.....
.....
.....

6. ¿Qué políticas ha implementado para la asignación de costos de servicio del transporte de carga?

.....
.....
.....

7. ¿De qué manera la gerencia está distribuyendo sus costos indirectos de fabricación? ¿Por qué?

.....
.....
.....

8. ¿Cómo se registran sus costos indirectos de fabricación?

.....
.....
.....

9. ¿Establecen el costo de la depreciación de sus activos fijos por las horas laboradas? ¿Por qué?

.....

.....

 10. ¿Cómo considera la rentabilidad obtenida de la empresa por los servicios
 brindados? ¿Por qué?

.....

ANEXO N° 04

GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Es grato dirigirme a usted, en atención a la revisión de documentos, con la finalidad de obtener información de todos aquellos documentos del año 2016, que son necesarios para el desarrollo del trabajo. Se detalla los documentos a analizar:

DOCUMENTOS REVISADOS	Existencia		N/A	COMENTARIOS
	SI	NO		

COMPRA DE MATERIALES

*Facturación de compra de los materiales utilizados X

*Formato Requisición de materiales X

PLANILLA DE REMUNERACIÓN

*Remuneración mensual X

*Costos laborales		X
REGISTRO DE HORAS HOMBRES	X	
INFORME DE GASTOS DE LA EMPRESA	X	
INFORME DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	X	
*Estado de resultados integrales	X	

ANEXO N° 5

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO	PROBLEMA	HIPÓTESIS	OBJETIVOS		VARIABLES	INDICADORES
			GENERAL	ESPECÍFICOS		
Diseño de costeo por órdenes de Servicio para Sincerar la Rentabilidad de la empresa Transporte Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016.	¿Cómo deberá ser el diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad, de la empresa Transportes Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016?	Utilizando la teoría del autor Chambergó, I. (2012), se podrá diseñar un costeo por órdenes de servicio en la empresa Transporte Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016, lo que permitirá sincerar su rentabilidad.	Diseñar el Costeo por Órdenes de Servicio y Sincerar la Rentabilidad de la empresa Transporte Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016.	<ul style="list-style-type: none"> • Describir el proceso del servicio de transporte de carga. • Identificar los elementos del costo que se va a aplicar para el diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga. • Formular el diseño de costeo por órdenes de servicio del transporte de carga. • Sincerar la rentabilidad mediante la aplicación del diseño de costeo de órdenes del servicio para transporte de carga de la empresa. 	Costeo por órdenes de servicio	<ul style="list-style-type: none"> • Costos de Prestaciones Sociales. • Horas Hombres • Costos de Combustibles. • Costos de Lubricantes. • Costos de Neumáticos. • Remuneraciones: Horas – Hombre • Depreciación del Vehículo. • Impuestos y Seguros Vehicular. • Permiso de Operación. • Peajes y Terminales de Vehículos. • Mantenimiento y Reparación Vehicular.
					Rentabilidad	=Ventas - Costo de lo vendido/Ventas

ANEXO N° 6

CALCULO DE LA MANO DE OBRA DIRECTA POR VIAJE

			Tesista	
			Chofer	Ayudante
			S/	S/
	Remuneración mensual		1,460.00	850.00
	Asignación familiar		85.00	85.00
A	Total remuneración		1,545.00	935.00
	Vacaciones	1/12 de A	128.75	77.92
	CTS	1/12 de A	128.75	77.92
	Gratificaciones	(1/6 de A) x2	515.00	311.67
	Essalud aporte	9% de A	139.05	84.15
B	Total costos laborales mes		2,456.55	1,486.65
C	Costo laboral por dia	1/30 de B	81.89	49.56
	Costo por viaje	3 días	245.67	148.68
	Total costo mano de obra por viaje			394.34

Fuente: Registro de planillas

ANEXO N° 7

CALCULO DEL CONSUMO DE LUBRICANTE POR VIAJE

A	B	C =A/B	D	C x D
Costo por galón	Rendimiento en km	Costo por Km	Km a recorrer por viaje (1)	Importe a asignar al viaje
S/.				S/.
204.93	5,000.00	0.040986	272.2	11.16

(1) Total recorrido de ida y vuelta a la ciudad de Juanjui

Fuente: Centro de Servicios

ANEXO N° 8

CALCULO DEL CONSUMO DE LOS NEUMÁTICOS POR VIAJE

	A		B	C	D=B/C	E	C x D
Costo por neumático	Costo por neumático	N° de neumáticos	Total costo de neumáticos	Rendimiento en km	Costo por Km	Km a recorrer por viaje (1)	Importe a asignar al viaje
	S/.		S/.				S/.
Direccionales	1,281.52	2	2,563.04	120,000	0.0214	272.2	5.81
Tradicionales	1,153.35	2	2,306.70	150,000	0.0154	272.2	4.19
			4,869.74				10.00

(1) Total recorrido de ida y vuelta a la ciudad de Juanjui

Fuente: Centro de Servicios

ANEXO N° 9

CALCULO DE LA DEPRECIACIÓN POR VIAJE

COSTO	VIDA ÚTIL	DEPRECIACIÓN POR Km	RECORRIDO POR VIAJE (1)	DEPRECIACIÓN POR VIAJE
S/.	Km	S/.	Km	S/.
75,494.00	833,333	0.0906	272.20	24.66

(1) Total recorrido de ida y vuelta a la ciudad de Juanjui

Fuente: Centro de Servicios

ANEXO N° 10

CALCULO DEL COSTO DE LOS SEGUROS POR VIAJE

SEGUROS	COSTO DEL SEGURO		N° DE VIAJES POR AÑO	COSTO POR VIAJE S/.
	US	S/.		
Mercaderías terrestres nacionales	314.00	1,036.20	96	10.79
Cobertura de daños propios	1,884.70	6,219.51	96	64.79
Accidente del conductor	104.70	345.51	96	3.60
	2,303.40	7,601.22		79.18

Fuente: Centro de Servicios

ANEXO N° 11

CALCULO DEL COSTO DE PERMISO POR VIAJE

COSTO DEL PERMISO	VIGENCIA DE LICENCIA EN MESES	COSTO DE PERMISO	
		POR MES	POR 3 DÍAS
S/.	S/.	S/.	S/.
450	60	7.5	0.75

(1)

(1) Días de duración del viaje de ida y vuelta a la ciudad de Juanjui

Fuente: Centro de Servicios

ANEXO N° 12

CALCULO DEL COSTO DE MANTENIMIENTO POR VIAJE

REPUESTOS	TIPO DE REPUESTO	CANTIDAD	PRECIO		EFICIENCIA	RECORRIDO	COSTO
			US	S/.	ESTANDAR	POR VIAJE (1)	POR VIAJE
					Km	Km	S/.
Filtro de aire	Motor	1	11.30	37.29	50,000	272.20	0.20
Filtro de gasolina	Motor	1	13.80	45.54	7,000	272.20	1.77
Filtro de agua	Motor	1	60.80	200.64	1,666	272.20	32.78
Aceite para motor	Motor	1	62.10	204.93	12,000	272.20	4.65
Aceite para caja	Motor	1	71.60	236.28	500,000	272.20	0.13
Balatas	Freno	1	7.80	25.74	116,667	272.20	0.06
Valvula de frenos	Freno	1	7.80	25.74	200,000	272.20	0.04
Ajustes de compresor	Freno	1	7.80	25.74	133,333	272.20	0.05
Válvulas de seguridad	Freno	1	7.80	25.74	556	272.20	12.60
Alternador	Eléctrico	1	38.80	128.04	200,000	272.20	0.17
Bateria	Eléctrico	1	203.80	672.54	400,000	272.20	0.46
Bomba elevadora gasolina	Inyección	1	120.00	396.00	200,000	272.20	0.54
Bombin elevador	Inyección	1	17.80	58.74	200,000	272.20	0.08
Crucetas	Transmisión	1	54.95	181.34	1,000,000	272.20	0.05
			686.15	2,264.30			53.58

(1) Total recorrido de ida y vuelta a la ciudad de Juanjui

Fuente: Centro de Servicios

ANEXO N° 13

CUADRO COMPARATIVO DE CALCULO DE MANO DE OBRA DIRECTA

		Tesista		Empresa		
		Chofer	Ayudante	Chofer	Ayudante	
		S/	S/	S/	S/	
	Remuneración mensual		1,460.00	850.00	1,460.00	850.00
	Asignación familiar		85.00	85.00	85.00	85.00
A	Total remuneración		1,545.00	935.00	1,545.00	935.00
	Vacaciones	1/12 de A	128.75	77.92		
	CTS	1/12 de A	128.75	77.92		
	Gratificaciones	(1/6 de A) x2	515.00	311.67		
	Essalud aporte	9% de A	139.05	84.15		
B	Total costos laborales mes		2,456.55	1,486.65	1,545.00	935.00
C	Costo laboral por día	1/30 de B	81.89	49.56	51.50	31.17
	Costo por viaje	3 días	245.67	148.68	154.50	93.50
Total costo mano de obra por viaje			394.34		248.00	
Diferencia					146.34	

Fuente: Centro de Servicios

TRANSPORTE VIRGEN DE FÁTIMA

RUC 10010627341

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 31 DE DICIEMBRE DE

ACTIVO

ACTIVO CORRIENTE

Caja y Bancos

Valores Negociables

Cuentas por Cobrar Comerciales

Otras Cuentas por Cobrar

Cuentas por cobrar a vinculadas

Existencias

Gastos Pagados por Anticipado

TOTAL ACTIVO CORRIENTE

ACTIVO NO CORRIENTE

Cuentas por Cobrar a Largo Plazo

Otras Ctas. por Cobrar a Largo Plazo

Cuentas por cobrar a vinculadas

Inversiones en Valores

Inmuebles maquinaria y equipo

Activos Intangibles

Depreciación y amortización acumulada

Otros Activos

TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE

TOTAL ACTIVO

PASIVO

PASIVO CORRIENTE

Sobregiros y Préstamos Bancarios

Cuentas por Pagar Comerciales

Otras Cuentas por Pagar

Cuentas por pagar a vinculadas

Parte Cte. Deudas a Largo Plazo

TOTAL PASIVO CORRIENTE

PASIVO NO CORRIENTE

Deudas a Largo Plazo

Cuentas por pagar a vinculadas

Provisiones diversas

Ganancias Diferidas

TOTAL PASIVO NO CORRIENTE

TOTAL PASIVO

PATRIMONIO

Capital

Capital Adicional

Acciones de Inversión

Excedente de Reevaluación

Reservas

Resultados Acumulados

TOTAL PATRIMONIO

TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO

	2014	2015	2016
	36,394	34,552	34,806.00
			2,310.00
	2,527.00	0.00	0.00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	38,921.00	34,552.00	37,116.00
	75,494.00	75,494.00	75,494.00
	-75,494.00	-75,494.00	-75,494.00
	663.00	313.00	263.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	663.00	313.00	263.00
TOTAL ACTIVO	39,584.00	34,865.00	37,379.00
	8,153.00	0.00	0.00
TOTAL PASIVO CORRIENTE	8,153.00	0.00	0.00
	0.00	0.00	0.00
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	0.00	0.00	0.00
TOTAL PASIVO	8,153.00	0.00	0.00
	5,889.00	5,889.00	5,889.00
	25,542.00	28,976.00	31,490.00
TOTAL PATRIMONIO	31,431.00	34,865.00	37,379.00
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	39,584.00	34,865.00	37,379.00

TRANSPORTE VIRGEN DE FÁTIMA

RUC 10010627341

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL

	2014	2015	2016
Ventas Netas	68,912.00	46,912.00	42,121.00
Otros Ingresos Operacionales			
TOTAL INGRESOS BRUTOS	68,912.00	46,912.00	42,121.00
Costo de Ventas	-45,497.00	-32,848.00	-32,571.00
UTILIDAD BRUTA	23,415.00	14,064.00	9,550.00
Gastos de Venta	-14,279.00	-1,415.00	-3,527.00
Gastos de Administración	-3,394.00	-7,392.00	-2,533.00
TOTAL GASTOS DE OPERACIÓN	5,742.00	5,257.00	3,490.00
UTILIDAD (PERDIDA) OPERATIVA			
OTROS INGRESOS (EGRESOS)			
Ingresos Financieros			
Gastos Financieros	-923.00	-487.00	0.00
Otros Ingresos	1.00	0.00	
Otros Egresos			
Resultado por Exposición a la Inflación			
UTILIDAD (PERD) ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTOS	4,820.00	4,770.00	3,490.00
Participaciones			
Impuesto a la Renta	-1,446.00	-1,336.00	-977.00
UTILIDAD (PERD) ANTES DE PARTIDAS EXTRAORDINARIAS	3,374.00	3,434.00	2,513.00
Ingresos Extraordinarios			
Egresos Extraordinarios			
UTILIDAD (PERD. DEL EJERCICIO)	3,374.00	3,434.00	2,513.00



INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Sotero Montero Alberto
 Institución donde labora : Universidad César Vallejo
 Especialidad : Metodología
 Instrumento de evaluación : Lista de costo
 Autor (s) del instrumento (s): Claudia Paola Córdova Ramírez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad.				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad.				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						45

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

45

Tarapoto, 30 de noviembre de 2017


 MS. SC. ALBERTO SOTERO MONTERO
 C.O.B. 1279

Sello personal y firma

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA
I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Bautista Fasabi Jhan
 Institución donde labora : Universidad César Vallejo
 Especialidad : Especialista en la Materia
 Instrumento de evaluación : Lista de Costeo
 Autor (s) del instrumento (s): Claudia Paola Cárdenas Ramírez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN
MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad.				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad.				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						46

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD
PROMEDIO DE VALORACIÓN:

46

Tarapoto, 30 de noviembre de 2017



Sello personal y firma

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA
I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Orbe Cueto Rosa E.
 Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín
 Especialidad : Especialista en la Materia
 Instrumento de evaluación : Lista de Cotejo
 Autor (s) del instrumento (s): Claudia Paola Cárdenas Ramírez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN
MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad.					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad.					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
PUNTAJE TOTAL						46

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD
PROMEDIO DE VALORACIÓN:
46

Tarapoto, 30 de noviembre de 2017



Mg. Rosa E. Cueto Orbe
Cod. Mat. Contador 19 - 230
D.N.I. 01117140

Sello personal y firma

Yo, Msc. Rubén Chong Rengifo, docente de la Facultad de Ciencias Empresariales y Escuela Profesional de Contabilidad de la Universidad César Vallejo, filial Tarapoto, revisor (a) de la tesis titulada.

“Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad de la empresa Transporte Virgen de Fátima, Tarapoto, 2016.”, de la estudiante Claudia Paola Cárdenas Ramírez, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

La suscrita analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Tarapoto, 30 de Noviembre del 2017

.....
Msc. Rubén Chong Rengifo
.....

Firma

Msc. Rubén Chong Rengifo

DNI: 01123816

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Representante de la Dirección / Vicerrectorado de Investigación y Calidad	Aprobó	Rectorado
---------	----------------------------	--------	---	--------	-----------



**AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS
EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL UCV**

Código : F08-PP-PR-02.02
Versión : 09
Fecha : 23-03-2018
Página : 1 de 1

Yo Claudia Paola Cárdenas Ramírez, identificado con DNI N° 71845649, egresado de la Escuela Profesional de Contabilidad de la Universidad César Vallejo, autorizo (x) , No autorizo () la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado "Diseño de costeo por órdenes de servicio para sincerar la rentabilidad de la empresa transporte virgen de fátima, Tarapoto, 2016."; en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33

Fundamentación en caso de no autorización:

.....

.....

.....

.....

.....



FIRMA

DNI: 71845649

Tarapoto, 5 de Diciembre del 2017

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Representante de la Dirección / Vicerrectorado de Investigación y Calidad	Aprobó	Rectorado
---------	----------------------------	--------	---	--------	-----------