



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

Planificación financiera y su incidencia en los costos operativos de las
empresas de transporte de carga pesada, Ate – 2019

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Contador Público

AUTORA:

Br. Quispe Guzmán, Yanina Sherly (ORCID: 0000-0002-8840-7301)

ASESOR:

Mg. Díaz Díaz, Donato (ORCID: 0000-0003-2436-4653)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Finanzas

LIMA - PERÚ

2019

Dedicatoria

A mis padres, por darme la oportunidad de lograr mis metas de culminar mi carrera profesional, cumpliendo de esta manera una de las etapas de mi vida con fortaleza y dedicación.

Agradecimiento

A Dios, por darme sabiduría para entender nuevos aprendizajes y la fortaleza de afrontar obstáculos para ser mejor cada día.

A la Universidad César Vallejo por darme la oportunidad de emprender este camino con satisfacción, de esta manera a los docentes el cual tuve la oportunidad de adquirir sus enseñanzas con la disponibilidad y apoyo en las asesorías.

Página del jurado

Declaratoria de Autenticidad

Yo, Quispe Guzmán Yanina Sherly, con DNI N° 70057378, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela Académica Profesional de Contabilidad, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y autentica.

Así mismo, declaro bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la tesis son auténticos y veraces.

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

Lima, Diciembre del 2019



Quispe Guzmán, Yanina Sherly

DNI: 70057378

Índice

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Página del jurado	iv
Declaratoria de Autenticidad	v
Índice	vi
Resumen.....	x
Abstract.....	xi
I. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Realidad problemática	1
1.2. Trabajos previos.....	2
1.3. Teorías Relacionadas al tema	5
1.4. Formulación del problema	15
1.5. Justificación del Estudio	15
1.6. Hipótesis	15
1.7. Objetivos de la investigación.....	16
II. MÉTODO.....	17
2.1. Diseño de investigación.....	17
2.2. Variables, Operacionalización.....	17
2.3. Población y muestra.....	19
2.4. Técnicas de recolección de datos, validez y confiabilidad	20
2.5. Métodos de Análisis de datos	23
2.6. Aspectos éticos	23
III. RESULTADOS	24
3.1. Análisis de los resultados	24
3.2. Validación de hipótesis	48
IV. DISCUSIÓN	52

V. CONCLUSIONES.....	57
VI. RECOMENDACIONES	59
REFERENCIAS.....	61
ANEXOS	65

Índice de Tablas

Tabla 1	24
Tabla 2	25
Tabla 3	26
Tabla 4	27
Tabla 5	28
Tabla 6	29
Tabla 7	30
Tabla 8	31
Tabla 9	32
Tabla 10	33
Tabla 11	34
Tabla 12	35
Tabla 13	36
Tabla 14	37
Tabla 15	38
Tabla 16	39
Tabla 17	40
Tabla 18	41
Tabla 19	42
Tabla 20	43
Tabla 21	44
Tabla 22	45
Tabla 23	46
Tabla 24	47
Tabla 25 Resultado de la prueba hipótesis general.....	48
Tabla 26 Resultado de la prueba de hipótesis específica 01.....	49
Tabla 27 Resultado de la prueba de hipótesis específica 02.....	50
Tabla 28 Resultado de la prueba de hipótesis específica 03.....	51

Índice de Figuras

Figura 1.....	24
Figura 2.....	25
Figura 3.....	26
Figura 4.....	27
Figura 5.....	28
Figura 6.....	29
Figura 7.....	30
Figura 8.....	31
Figura 9.....	32
Figura 10.....	33
Figura 11.....	34
Figura 12.....	35
Figura 13.....	36
Figura 14.....	37
Figura 15.....	38
Figura 16.....	39
Figura 17.....	40
Figura 18.....	41
Figura 19.....	42
Figura 20.....	43
Figura 21.....	44
Figura 22.....	45
Figura 23.....	46
Figura 24.....	47

Índice de Anexos

Anexos 1: Autorizaciones.....	66
Anexos 2: Validaciones de Experto.....	67
Anexos 3: Base de Datos	70
Anexos 4: Base de Datos	71
Anexos 5: Tabla del Chi Cuadrado	72
Anexos 6: Matriz de Consistencia.....	73
Anexos 7: Cuestionario	74

Resumen

En el presente estudio de investigación “La planificación financiera y su incidencia en los costos operativos en las empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate- vitarte , 2019, busca determinar la significancia de la variable independiente (Planificación financiera) y sus dimensiones planificación de efectivo, planificación de utilidades y pronósticos de planificación financiera , donde la variable dependiente (costos operativos) con sus dimensiones costos fijos y costos variables de esta manera se tomó en cuenta las teorías de otros autores.

El estudio tiene como base el diseño descriptivo y explicativo – causal , con una población de 44 trabajadores conformados por siete empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate vitarte, con una muestra de 40 personas responsables del área de producción , administrativa y contable, la validez fue corroborada por los docentes expertos, en la confiabilidad determinada mediante el alfa de Cronbach, se utilizó como técnica la encuesta y el instrumento es el cuestionario aplicados con la escala de Likert. De esta manera para determinar la aplicación estadística se utilizó el SPSS 25.

Teniendo en cuenta las conclusiones de la hipótesis general la prueba del chi cuadrado nos mostró que el valor del chi cuadrado determinado es de 55,803 siendo mayor al valor teórico del chi de 16,9190. Es así que el valor de significancia menor que 0.05 ($0.000 < 0.05$) donde se rechazó la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa, por otro lado en la hipótesis específica nos mostró que el valor determinado es 49,360 y el valor del chi teórico es de 21,0261 donde $0.000 < 0.05$ por lo cual aceptamos la hipótesis nula y rechazamos la hipótesis alternativa, en otra circunstancia según la hipótesis específica 02 el valor del chi es 51,217 y el valor teórico es 21.0261 donde se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna, finalmente la hipótesis 03 nos mostró el valor del chi 58,880 con el valor del chi teórico que es de 16,9190 por lo cual se aceptó la hipótesis alterna y rechazó la hipótesis nula, donde se señala que para la planificación financiera se aplican y conocen la planificación de efectivo, la planificación utilidades y los pronósticos de planificación financiera en cambio para los costos operativos se aplican y se conocen los costos operativos según los costos fijos y variables.

Palabras claves: Planificación Financiera, Costos Operativos, Planificación de Efectivos

Abstract

In this research study “Financial planning and its impact on operating costs in heavy-duty transport companies of the Ate Vitarte-2019 district, which seeks to determine the significance of the independent variable (financial planning) and its dimensions of cash planning, profit planning and financial planning forecasts, and the dependent (operating costs) with its fixed costs and variable costs dimensions in this way the theories of other authors were taken into account.

The study is based on the descriptive and explanatory - causal design, with a population of 44 workers made up of seven heavy-duty transport companies in the district of Ate Vitarte, with a sample of 40 people responsible for the production, administrative and accounting area, The validity was corroborated by the expert teachers, in the reliability determined by Cronbach's alpha, the survey was used as a technique and the instrument is the questionnaire applied with the Likert scale. In this way, the SPSS 25 was used to determine the statistical application.

Taking into account the conclusions of the general hypothesis, the Chi-square test showed us the value of the determined Chi-square is 55,803, being greater than the theoretical value of Chi, which is 16,9190. Thus, the value of significance less than 0.05 ($0.000 < 0.05$) where the null hypothesis was rejected and we accept the alternative hypothesis, on the other hand in the specific hypothesis it showed us the determined value of 49,360 and the theoretical Chi value is 21 , 0261 where $0.000 < 0.05$ whereby we accept the null hypothesis and reject the alternative hypothesis, in another circumstance according to the specific hypothesis 02 the value of Chi is 51,217 and the theoretical value is 21.0261 where the null hypothesis was rejected and the hypothesis was accepted alternately and finally hypothesis 03 showed us the value of Chi 58.880 and the value of theoretical Chi is 16.9190, which is why the alternative hypothesis was accepted and the null hypothesis was rejected, where it is indicated that for financial planning they apply and with cash planning, profit planning and financial planning forecasts instead for operational costs are applied and costs are known operational according to fixed and variable costs.

Keywords: Financial Planning, Operating Costs, Cash Planning

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

El sector del transporte de carga pesada en el ámbito mundial radica en una serie de costos en el que incurre, ya que la herramienta fundamental es el vehículo y la puesta en marcha que se da día a día, la mayoría de problemas surgen por la determinación de sus costos sin una planificación financiera óptima, además los tiempos muertos que debe asumir el conductor en llevar una carga implica un costo de retorno del vehículo que muchas veces se pierde, los camiones llegan con mercancía pero salen vacíos hasta el embarque y la cifras muestran ese desequilibrio, la modernización de los vehículos tienen un flota antigua, además países como EE.UU carecen de personas que tengan experiencia en la conducción de carga pesada, es decir no están preparados lo suficiente y se solicitan personal que quieren ocupar el puesto.

En el Perú son pocas las empresas de transporte que implementan la planificación financiera debido a que no le toman importancia o no son asesoradas de manera adecuada, por ello se requiere de un financista que promueva y ponga en práctica los puntos de planificación financiera en base al sector de servicios de transporte que inciden en sus costos operacionales los cuales trabajan el función al tiempo y kilometraje de los vehículos, por ello es fundamental además contar con un personal que esté en constante actualización al personal, tanto en leyes como en función al manejo y control de los gastos que genera el vehículo, como se ve a diario el problema en el alza del precio del combustible y el pago del peaje son puntos donde no se manejan y generan un problema en la determinación del costo y más aún cuando el servicio es fuera se generan más costos en el que incurren.

Las empresas de transportes de carga pesada en el distrito de ate vitarte, tiene problemas de gran importancia para determinar sus ganancias y el cálculo de presupuestos por el desembolso de recursos para los costos operacionales los cuales son fijos y variables en proporción al recorrido por kilometraje, esto conlleva en un mal manejo de la planificación financiera operativa y pronosticadas a pesar de grandes esfuerzos que ha tenido el ministerio de transportes y comunicaciones para involucrar a las empresas en beneficio al desarrollo económico y empresarial.

1.2. Trabajos previos

A Nivel internacional

Novoa (2016), en su investigación “*Propuesta de una planificación financiera para una empresa dedicada a la importación y comercialización de partes automotrices para tracto camiones, ubicada en la ciudad de Latacunga*”, para optar el título profesional de contador. Tuvo como objetivo presentar una planificación financiera que se enfoque en el análisis y reducción de gastos. La metodología implementada es analítica y descriptiva, ya que su muestra son sus estados financieros y análisis correspondientes de la entidad. Se concluye que la empresa por ser familiar deposita confianza al personal no establece presupuestos de gastos por cada departamento, de esta manera con la disminución y proyección de ingresos y gastos se espera que la empresa obtenga un crecimiento del 1% anual si ejecuta el control eficiente de ventas y optimice los gastos.

Garcés (2015), en su investigación “*Estudio y análisis de costos operativos de la empresa de transportes de carga pesada Gasseph Cia. Ltda., ubicada en la ciudad de Otavalo provincia de Imbabura para el año 2014*”, para optar el título de profesional de contador. Tuvo como objetivo examinar los costos operativos que tiene mayor incidencia dentro de la operatividad comercial de la flota de transportes de carga pesada Gasseph Cia Ltda. La metodología implementada es la técnica de observación y la entrevista, lo que consiste en observar un objetivo claro y definido. Se concluye que dentro de los tipos de costos de operatividad se encuentra la depreciación que sufren los vehículos y los sueldos respecto a los costos fijos, por otro lado, la gestión administrativa y operativa a permitido disminuir porcentajes de endeudamiento.

Quito & Guamán, (2017), en su investigación “*Los costos operativos por órdenes de producción y su impacto en los estados financieros de la empresa Koko Cool*”. Tuvo como objetivo analizar el tratamiento de la acumulación de los costos operativos y su impacto en los estados financieros en la empresa Koko Cool. Se concluye que al mantener un sistema de costos obsoleto no le permite un control adecuado de los materiales e insumos utilizados en

el proceso de producción, por ello son afectados los estados financieros y en función a ello no presentan información real afectando la toma de decisiones a futuro.

Sánchez (2019), en su investigación *“Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua”*, para obtener el grado de maestro. Tuvo como objetivo establecer la afectación que los costos operativos de transporte tienen en la redistribución de los ingresos de las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua para la definición de métodos adecuados de costeo y distribución. Se concluye que el margen de utilidad ha disminuido para el año 2017 en un 2 % (826.984,41 a 813.455,06) y para el año 2018 en un 3% (761.679,89 a 738.621,87) producto del monto empírica (cálculo no fiable) que se está manejando actualmente.

Aranda y Quishpe (2019), Por medio de su investigación *“Propuesta de planificación financiera – Estrategia para mejorar la gestión financiera de la Empresa de Transporte de carga pesada Bajo Cero S.A., ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, por el periodo comprendido 2018-2023”*. Tuvo como objetivo diseñar una propuesta de planificación financiera que permita mejorar la gestión financiera y la rentabilidad de la empresa BAJO CERO S.A. Se concluye que la falta de herramientas para planificación de ingresos, gastos, cartera, capital de trabajo, y otros. Nos mostró la necesidad de la empresa para propiciar un plan que permita establecer un esquema de planificación financiera que mejore la gestión en temas monetarios.

A nivel nacional

Uscamayta (2015), en su investigación nos hace mención *“La planeación financiera y el pronóstico interno para la toma de decisiones gerenciales en la empresa de servicios de Transporte de Carga Pesada Caso Arlotrans S.A.C.”*, para obtener el título de contador público. Tuvo como objetivo establecer si la planeación financiera será útil para el pronóstico interno en la toma de decisiones gerenciales en la empresa de Transporte de carga de pesada Arlotrans S.A.C. La metodología empleada es de tipo descriptivo, explicativo y aplicativo,

usando el enfoque cuantitativo donde usa la recolección de datos para establecer patrones de comportamiento, el método es el análisis y síntesis, la población es la empresa de servicios de carga pesada. Se concluye que la planeación financiera proporciona planes y presupuestos para la operación y subsistencia de la empresa y acciones para el futuro, así también una de las herramientas útiles de la planeación financiera y pronóstico interno son los estados financieros proyectados lo que pretende que la gerencia conozca los posibles resultados de la entidad para tomar decisiones y direccionar el resultado.

Portilla (2015), en su investigación *“Diseño de un plan financiero como herramienta de gestión y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Agro Transportes Gonzales S.R.L. ubicada en la ciudad de Trujillo año 2015”*, para obtener el bachiller en ciencias económicas. Manifestó como objetivo determinar de qué manera el diseño de un plan financiero incide en la rentabilidad de la empresa Agro transportes Gonzales S.R.L. La metodología implementada es descriptiva y analítica, la población está constituida por información de carácter económica y financiera de la empresa Agro Transportes Gonzales. Concluyó que el diseño de un plan financiero incide en la rentabilidad de la empresa, de esta manera los ratios financieros mostraron según los indicadores ventajas en la prueba ácida y liquidez, el plan financiero ha permitido identificar los componentes a nivel de área y actividad.

Anaya (2018), en su investigación *“Propuesta de mejora en la gestión logística para reducir los costos operacionales en el almacén de repuestos de la Empresa Agro transportes Gonzales S.R.L”*, para optar tesis de titulación de contador. Tuvo como objetivo reducir los costos operacionales mediante una propuesta de mejora en la gestión logística en el almacén, de repuestos de la empresa AGRO transportes Gonzales S.R.L. La metodología implementada es de tipo aplicativa porque la intención de resolver problemas específicos que se presentan en las organizaciones, el diseño es pre experimental porque se manipula las variables. Se concluye que los beneficios en base a la causa raíz se entiende que no hay orden, pero con implementación se obtiene una mejora de 73,410.11 soles y de esta manera la inexistencia del MOF, la falta de capacitación en temas logísticos o no cuenta con buenas prácticas de almacenamiento.

Huamán (2017), en su investigación *“Planeación financiera y su incidencia en la liquidez en las empresas comercializadoras de helados, Distrito de Santiago de Surco, año 2017”*, para obtener el título profesional de contador. Tuvo como objetivo determinar de qué manera la planeación financiera incide en la liquidez de las empresas comercializadoras de helados del Distrito de Santiago de Surco año 2017. La metodología implementada es descriptiva correlacional, ya que tiene la finalidad de conocer el nexo que existe entre dos o más definiciones. Se concluye que los planes inciden en la liquidez de las empresas comercializadoras de helados del distrito, ya que estableciendo un plan se podrá gestionar la adquisición de modernas máquinas y la innovación de productos que permitan mejorar la situación de la empresa y la toma de decisiones en general.

Silva (2016), en su investigación nos muestra *“Propuesta de mejora para reducir los costos operacionales en el almacén de repuestos de la empresa de transportes Uceda S.A.C”*. Tuvo como objetivo reducir los costos operacionales de la empresa de transportes UCEDA S.A.C., por medio de la propuesta de mejora en el almacén de la empresa. La metodología implementada es aplicada y de diseño pre experimental de una sola medición. Se concluye que el problema más relevante son los altos costos operacionales debido al desarrollo de su mercado de repuestos y el desorden para llevar a cabo el abastecimiento.

1.3. Teorías Relacionadas al tema

Planificación financiera

(Puente, Viñan y Aguilar, 2017) La base fundamental de las finanzas es la planeación financiera, ya que toma en cuenta todos los componentes de la organización, tanto como sus decisiones respecto de liquidez, capital inventarios, presupuestos, dividendos y políticas.

(Elizalde, 2018) La planificación financiera se define como aquella información contable, que es cuantificada de los planes de la empresa y además por su origen incide sobre los recursos financieros de la misma, paralelo a ello, puede ser considerada como proceso, por la secuencia de pasos a seguir para la obtención de un plan. Asimismo, es importante tener en cuenta que la calidad de sus resultados, es garantizada por la veracidad de la información contable utilizada para su separación.

(Investor Education Centre, 2016) la planificación financiera es una habilidad importante para ayudarlo a planificar su futuro y tomar un mejor control de sus objetivos financieros ayudándoles a establecer planes realistas, evaluar alternativas y tomar medidas efectivas, así también construir sus obligaciones de crédito e impuestos, gastos diarios, organización de su patrimonio tomando en cuenta los estados financieros y creando presupuestos con sus metas específicas.

Teoría de las finanzas

(Pascale & Pascale, 2015) Para definir la teoría de las finanzas los autores nos hacen mención a Von Neumann y Morgenstern 1994 tomando en cuenta la teoría de la utilidad que es la distribución incierta de la riqueza, por ello los juicios estadísticos se basan en las técnicas bayesianas (probabilidad estadística), así mismo se toma en cuenta la teoría de riesgo que es un tema medular en las principales teorías de la finanzas tradicionales, consecuente a ello abarca la teoría del precio de riesgo para darle énfasis a las relaciones de riesgo y rendimiento, por otro lado la teoría del portafolio es otro punto a tomar en cuenta suponiendo la aversión de los riesgos de los inversores y un mundo de dos parámetros, llega el set de portafolios para cada uno donde determina el nivel de rendimiento esperado, finalmente un tercer hito nos indica la hipótesis de los mercados eficientes donde contribuye a que los mercados capitales son importantes para la asignación de los recursos.

Proyección de cobranza

(De cuentas por cobrar, 2019) La proyección de cobranza es un informe ejecutivo que sirve para indicar a la dirección, las áreas de tesorería y finanzas de una entidad como ver los pagos que se recibirán de los clientes, la proyección muestra un margen de error del 50 % debido a que los clientes pueden o no pagar lo establecido, además el documento no solo sirve como un informe para la toma de decisiones y permite a los encargados de cobranza comparar resultados o seguimientos, el cual contiene en su informe el nombre de la empresa, periodo (diario, semanal, quincenal, mensual), conceptos (nombre del cliente, días de crédito, antigüedad que maneja, porcentajes y totales), adicional a ello es necesario la confirmación

de facturas de los clientes, confirmación de pago de correo electrónico o llamada telefónica y conocer el día de pago.

Presupuesto de gasto

(Filippo Ghermandi, 2016) El presupuesto de gastos es el conjunto de gastos necesarios para mantener el ritmo operativo de la empresa en los periodos futuros, cuando se refiere a presupuesto de gastos se refiere a gastos conocidos como gasto administración, gasto de ventas y gastos financiero.

Análisis del uso de efectivo del periodo

(Fajardo, 2016) El análisis de uso de efectivo es un instrumento que nos muestra una imagen más clara de tomar decisiones para la inversión de la empresa en el manejo de su dinero, de esta manera nos sirve para comprobar el resultado contable de la cuenta de pérdidas y ganancias en relación a los ingresos y salidas de dinero en el periodo.

Planificación de utilidades

(Maestría en pymes, 2015) Es la elaboración de un estado de resultados, el balance general pro forma (proyectado) y el proceso de planeación de las utilidades basados en estados proforma, y la elaboración de dichos estados financieros requieren cuidadosamente de una combinación de procedimientos que permiten estimar los ingresos, costos, gastos, activos, pasivos y capital de aportación de la empresa.

Proyección de crecimiento

(Andújar, 2018) La proyección de crecimiento es un documento donde se establece los objetivos de la organización y las estrategias que se quiere seguir, pero que se puede modificar a lo largo del tiempo, la tendencia o novedades del mercado para aumentar las ventas o diversificar el negocio hasta la captación de nuevos clientes.

Análisis de la tendencia del mercado

(Question Pro, 2019) Es un método para analizar los datos estadísticos y el comportamiento del mercado por un periodo de tiempo definido donde se genera información

valiosa, además se puede realizar estrategias y proyectar planes futuros, estos ayuda a identificar rasgos dominantes del mercado junto a los consumidores asociados a ello.

Proyección de ventas

(Organización internacional del trabajo, 2016) Es un documento elaborado por el departamento comercial de la empresa y cuenta con el objetivo de fijar metas en un determinado periodo, por lo general es un año. Se trabaja en relación a los resultados históricos con las tendencias por el área comercial. Estos servirán para la obtención de dichos ingresos.

Pronóstico de planificación financiera

(Puente, M., Viñan, J y Aguilar, J, 2017) Los pronósticos de planificación financiera se encuentran a corto plazo y largo plazo donde para el corto plazo se encarga directamente de los activos y pasivos menores a un año, Tanto activos como pasivos a corto plazo representan el fondo de maniobra, el presupuesto anual que es la herramienta más importante para la planeación a corto plazo, en el cual se debe considerar (presupuesto de ingresos, presupuesto de egresos, presupuesto de ventas, presupuestos de otros ingresos). Por otro lado, a largo plazo se define el marco de desarrollo de la empresa en función del ritmo de crecimiento del activo, de las modalidades de financiamiento (interno y externo).

Estado de Resultados Proyectado

(Universidad Interamericana para el Desarrollo, 2014) Nos hace mención que son los costos e ingresos esperando obtenerse para el siguiente año. Asimismo, para elaborar un estado es necesario haber realizado un presupuesto de ventas, de costo de lo vendido, de gastos e impuestos. La información resumida en el estado de resultados permite a la dirección orientar sobre las utilidades del siguiente año. De ser el caso la utilidad neta fuera baja se realizaría los ajustes para mejorarla.

Estado de situación financiera proyectado

(Universidad Interamericana para el Desarrollo, 2014) Los estados financieros proyectados son el último producto final del proceso de planeación y presupuestación financiera de la empresa el cual contiene el balance general, el estado de resultado y el flujo de efectivo. Por ello se deben realizar los presupuestos en el transcurso (Pronóstico de ventas, presupuesto de producción, compras, materia prima, gastos administrativos, mano de obra y fabricación, flujo de efectivo, gastos de operación y el balance general del año anterior logrando los objetivos a corto plazo.

Estado de flujo de efectivo proyectado

(Universidad Interamericana para el Desarrollo, 2014) El estado de flujo de efectivo nos muestra el efectivo con el que contamos después de descontarle los gastos, los intereses, etc. El flujo de efectivo nos indica de donde proviene y a donde son derivados los recursos generados por la empresa. Es decir, nos informa acerca de la fuente de donde proviene y cuál será el destino de los recursos de la empresa en un periodo establecido.

Costos Operativos

(Guía de Diseño de Proyectos Sociales , 2018) Los costos operativos son aquellos en el que se incide durante el proceso de elaboración del bien o servicio correspondiente al objetivo del proyecto, una vez ejecutada la inversión. Debe observarse que los costos operativos importantes son los costos incrementales, que trascienden de la diferencia entre los costos que se generan con la realización del proyecto (situación con proyecto) menos costos operativos que se proyectan si es que el proyecto no fuera realizado (situación sin proyecto), bajo este contexto los costos son costos fijos y variables.

(Emprende Pyme, 2019) Los costos operativos, también conocidos como costes operacionales, son el tipo de costes en los que incurre una empresa en el desarrollo de la propia actividad del negocio. Por ello se garantiza la gestión de la empresa, bajo este punto es una serie de costes para que el funcionamiento de la actividad se realice de manera

adecuada. Dentro de estos costes, encontramos dos tipos de costos básicos que son principales en su determinación los costos fijos y variables en el proceso operativo.

(Transportation Cost and Benefit Analysis II- Vehicle Costs, 2017) Las situaciones de manejo, los patrones y las millas de recorrido son concluyentes de los costos operativos, es por ello que el gasto del combustible del vehículo-milla se acrecienta a velocidades superiores a 55 mph, a menos de 20 mph, debido a las condiciones de conducción intermitentes (reducción de energía y emisiones), del vehículo. Por otro lado, los costos operativos son cerca de un 40 % más alto en arterias urbanas que en carreteras, y los costos acrecientan conforme al tiempo de viaje cuando la congestión reduce la velocidad del tráfico a 30 mph en una carretera o 20 mph en una arteria urbana.

Definición de Costos

(Muñoz, D, 2019) La contabilidad de costo es un sistema diseñado para brindar información a los directivos de las compañías o entes económicos, de servicios y comerciales industriales donde se permite inspeccionar, proyectar, analizar, demostrar el costo de los bienes y servicios que produce o comercializa de esta manera con el análisis, acumulación e interpretación de los costos de adquisición, producción, distribución, dirección y financiamiento, para el uso interno de los directivos de la entidad y mantener el buen procedimiento en marcha de la planeación, control con la toma de decisiones cuyo objetivo es depositar los datos obtenidos de los costos para determinar el costo unitario del producto, para acceder a la información en la planificación y control de los procesos productivos.

(Sinisterra & Rincón, 2018) La contabilidad de costos es sinónimo de contabilidad de empresas manufactureras, es por ello que precisamente estas empresas que tuvieron la necesidad de conocer los costos para manejar el control de los costos de producción y determinar el precio de ventas, Asimismo son ellas las que sintieron la necesidad de la utilización de la mayoría de términos y técnicas de datos de costos actualmente implementados. Es así que el desarrollo de las técnicas de producción hizo perfeccionar los

métodos de costeo de los productos , la posibilidad de aplicarlos para costear actividades no fabriles.

Costos variables

Según (Flores, 2011) Los costos variables son aquellos que cambian en proporción directa en base de una actividad o volumen elaborado. Es por ello que la actividad puede ser referida a la producción, servicio y ventas, bajo este punto la materia prima cambia de acuerdo con la función de fabricación, las comisiones de acuerdo con las ventas y el servicio.

Por otro lado, (Pabón, 2014) nos indica que los costos variables tienden aumentar o a disminuir , en proporción directa con los cambios de los niveles de actividad. Estos costos guardan relación de causalidad directa con respecto a las fluctuaciones en el nivel de producción.

(Martin y Soldevila, 2015) Los costos variables son los que cambian proporcionalmente según las modificaciones que se presenten en el nivel de actividad. Un ejemplo de costo variable son las comisiones que se pagan a los vendedores: entre más unidades venden mayor será la comisión que obtengan por las ventas generadas.

(Rodríguez, 2014) Los costos operativos o conocidos también como gastos de operación, cambian básicamente de forma proporcional con las ventas o el volumen de fabricación, los recursos disponibles, el manejo u otra medida de actividad , por ello un ejemplo es la materia prima producida, la mano de obra directa, la fuerza impulsora, los suministros, la depreciación sobre la base de la producción, las comisiones de las ventas generadas entre otros determinados en el proceso de la producción o entrega del servicio depende del tipo de negocio.

Combustible

(Ministerio de comercio exterior y turismo, 2015) El combustible se denominó el costo más demostrativo de todos los costos, ya que concurren dos aspectos importantes por los

cuales el combustible es el más característico a continuación mencionados; debido al valioso consumo de los vehículos comerciales cuyo beneficio por kilometraje es bajo, y debido al alto costo de combustible que por lo general contiene un significativo componente de impuesto.

Lubricantes

(Ministerio de comercio exterior y turismo, 2015) El costo variable mediante los lubricantes son suficientemente pequeños, pero consta de medirlo de manera significativa durante la rutina del vehículo porque un alto consumo podría ser un itinerario de algún inconveniente mecánico.

Peaje

(Ministerio de comercio exterior y turismo, 2015) El peaje se denomina un costo en el transporte, ya que implica durante la actividad empresarial que tienen que justificarse, para ello nos son suficientes los tickets recogidos en la estación del peaje, pero pueden manifestarse la falta de información consistente para poder deducir los gastos del peaje lo más recomendable es el uso de la telepeaje Via-T, posteriormente pueden solicitarse las facturas completas.

Mantenimiento

(Ministerio de comercio exterior y turismo, 2015) Los costos del mantenimiento tienden a ser los segundos más importantes en el costos operativos del vehículo. Estos son concernientes con el kilometraje debido a que los vehículos son normalmente ingresados al servicio técnico luego de haber recorrido ciertos kilómetros de ruta (ejemplo: por cada 5.000 km). Este costo tiene como mecanismos básicos el costo de mano de obra técnica, repuestos, y aplicación del uso de taller.

Costo extra salarial del conductor,

(Ministerio de comercio exterior y turismo, 2015) El costo extra salarial del conductor incluye las dietas y/o viáticos que toma el conductor con carácter irregular para su sustento

y alojamiento cuando no pueda refugiarse en su vivienda habitual. Además, a menudo esta condición se puede llevar consigo los pagos por incentivos y sobretiempos procedentes de algún servicio determinado proporcionado por el vehículo.

Costo de regreso del vehículo vacío

(Glosario del transporte de mercancía, 2017) El costo de regreso del vehículo vacío se denomina como costos que pueden o no ser considerados para el análisis a efectuar, pero depende en gran medida de la negociación con el cliente dado que en algunos casos el regreso puede significar costos adicionales y que deben ser tomados en cuenta, ya que hay regiones del país donde es difícil retornar con mercancía.

Costos fijos

(Flores, 2011) Los costos fijos son independientes de si el vehículo es manipulado o no. Es decir se deben pagar si el vehículo recorre 100 o 1.000 kilómetros a la semana de trabajo. Asimismo, el principal costo fijo comprende de la inversión realizada en la compra del vehículo, pero a la vez pierde su valor al pasar de los años y se introduce en un costo anual conocido como depreciación por la vida útil esperada.

(Chambergó, 2014) Los costos fijos son todos aquellos que subsisten constantes durante el proceso productivo u operativo y por ello no tienen una tendencia a variar en la disposición del volumen de producción. De esta manera son establecidos por vehículos por cada día de jornada de servicio otorgado, además constituyen parte del costo fijo total de la empresa atribuible a un día de operación por cada vehículo de transporte.

Depreciación

(Herz, 2016, p. 56) La depreciación según la NC 16 es la colocación metódica del importe depreciable de un activo a lo largo de su vida útil y desde que está disponible para su uso.

De esta manera un activo se desgasta por el uso que se le da, por el deterioro o por pérdida producida en la generación de tecnología, así también la empresa debe de elegir el método

adecuado para la depreciación de sus activos los cuales son: Método de las unidades producidas, método de los índices crecientes, método de los índices decrecientes, método de depreciación en línea recta

Seguros

(Ministerio de comercio exterior y turismo, 2015) El seguro se denomina costo, ya que implica el vehículo el cual se renueva cada año y cuyo costo puede modificar en función de diversos componentes: Ruta de operación, cantidad de vehículos asegurados por la compañía, tipo de carga trasladada, valor de las mercancías a trasladar, antecedentes de incidencias, el valor del vehículo, etc.

Salario de los conductores

(Ministerio de comercio exterior y turismo, 2015) Los salarios de los conductores son denominados costos para la empresa, es así que se determina el sueldo base de los conductores y es sobre un costo fijo en la totalidad de empresas, por ello el supuesto es que la empresa tendrá al menos un chofer establecido para cada vehículo de su flota independientemente si el vehículo está maniobrando o no, de esta manera el sueldo incluye el sueldo básico, los aportes al fondo de asiganción, compensación por tiempo de servicios, seguros de salud e impuestos.

Impuestos Vehicular

El impuesto vehicular se denomina un tributo que percibe el propietario del vehículo de carga y se automatiza a partir de la primera inscripción en registro de propiedad vehicular. La tasa del impuesto es de 1%, aplicable de esta manera sobre el valor del vehículo (Ministerio de comercio exterior y turismo, 2015, p. 22).

1.4. Formulación del problema

Problema general

¿De qué manera la planificación financiera incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte?

Problema específico

¿De qué manera la planificación de efectivos incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte?

¿De qué manera la planificación de utilidades incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte?

¿De qué manera los pronósticos de planificación financiera inciden en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte?

1.5. Justificación del Estudio

Justificación de la investigación

El presente trabajo de investigación tiene como propósito fundamental proveer de manera oportuna la planificación financiera y su incidencia en los costos operativos de las empresas del rubro de servicio de transporte de carga pesada y sus déficits económicos que surten efecto por la mala toma de decisiones de las empresas por no fomentar un plan estratégico financiero que promueve la mejor rentabilidad y gestionar los recursos que destina a gastos muchas veces no son controlables con diagnósticos de análisis financieros que pueden detener este flujo de gasto excesivo de los costos del transporte.

1.6. Hipótesis

Hipótesis General

La planificación financiera incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte-2019.

Hipótesis Específica

La planificación de efectivos incide significativamente en los costos operativos de las empresas de carga pesada del distrito de ate. Vitarte-2019.

La planificación de utilidades incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte-2019.

Los pronósticos de planificación financiera inciden significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte-2019.

1.7. Objetivos de la investigación

Objetivo General

Determinar como la planificación financiera incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte, 2019.

Objetivo Específico

Determinar como la planificación de efectivos incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de carga pesada del distrito de ate-vitarte, 2019.

Determinar como la planificación de utilidades incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate- vitarte, 2019.

Determinar cómo los pronósticos de planificación financiera inciden en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte, 2019

II. MÉTODO

2.1. Diseño de investigación

Tipo de estudio

Según Quezada (2015, p.23), nos hace mención que “La investigación es de tipo aplicada ya que recoge el nombre de práctica o empírica y se determina porque busca hallar la aplicación o manejo de los conocimientos que se obtienen. Por ello, se encuentra estrechamente vinculada entre sí con la investigación básica pues de ello depende de los avances y resultados de esta última, además pretende de un marco teórico de hipótesis obtenidas”.

Nivel de estudio

(Hernández , 2014) Los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales.

Diseño de estudio

La investigación es de diseño no experimental, debido a que no se va a maniobrar las variables demostradas, así también es de tipo transversal, porque se ejecutó en un momento determinado y en un período único. Hernández, Baptista, Fernández (2014, p.154).

2.2. Variables, Operacionalización

Variables

Para (Hernández et al, 2014) es una característica que puede ser medible y ser observable.

Operacionalización

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN		
PLANIFICACIÓN FINANCIERA	Puente, Viñan y Aguilar (2017) La base fundamental de las finanzas es la planeación financiera, ya que toma en cuenta todos los componentes de la organización, tanto como sus decisiones respecto de liquidez, capital inventarios, presupuestos, dividendos y políticas, a si también dos aspectos importantes son la planificación de efectivos y la planificación de utilidades, bajo este punto la planificación implica presupuestos.	PLANIFICACIÓN DE EFECTIVO	Proyección de cobranza	ordinal		
			Proyección de gasto	ordinal		
		PLANIFICACIÓN DE UTILIDADES	Análisis del uso de efectivo del periodo	ordinal		
			Proyección de crecimiento	ordinal		
		PRONÓSTICOS DE PLANIFICACIÓN FINANCIERA	Análisis de la tendencia del mercado	ordinal		
			Proyección de ventas	ordinal		
			Estado de situación financiera proyectado	ordinal		
			Estado de resultado proyectado	ordinal		
					Estado de flujo de efectivo proyectado	ordinal
		COSTOS OPERATIVOS	Guía de Diseño de Proyectos Sociales , (2018), Los costos operativos son aquellos en el que incide durante el proceso de elaboración del bien u operación del servicio correspondiente al objetivo del proyecto, una vez ejecutada la inversión. Debe observarse que los costos operativos importantes son los costos incrementales, que resultan de la diferencia entre los costos que se generan con la realización del proyecto en gestión (contexto con proyecto) menos costos operativos que se proyectan si es que el proyecto no fuera realizado (contexto sin proyecto), bajo este contexto los costos pueden reaccionar de otras formas ante los cambios en los niveles de actividad conducidos por la inversión los cuales son costos fijos y variables.	COSTOS FIJOS	Depreciación	ordinal
	ordinal					
Salarios de los conductores	ordinal					
Alquiler	ordinal					
Impuesto vehicular	ordinal					
Seguros	ordinal					
COSTOS VARIABLES	Combustible			ordinal		
	Mantenimiento			ordinal		
	Costo extra salarial del conductor			ordinal		
	Costo de regreso del vehículo vacío			ordinal		
	Peaje			ordinal		
	Llantas y lubricantes			ordinal		

2.3. Población y muestra

Población

La población se ha conformada por los dueños, personal del área de producción (conductores), área administrativa y finalmente el área contable de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte que en su totalidad son 44.

RAZÓN SOCIAL	RUC	DISTRITO	N.DE SOCIOS ACTIVOS	ÁREA DE PRODUCCIÓN	ÁREA ADMINISTRATIVA	ÁREA CONTABLE
ZAFIRO TRANS	20551154867	Ate	1	2	1	1
GRUPO EMPRESARIAL ARZAPALO	20552226063	Ate	1	2	1	1
VILCHEZ ANGO VIVIANA	10106045572	Ate	1	3	1	1
SERVICIOS PUCHOC	20565771575	Ate	2	6	1	1
COM TRANSP S.R.L.	20513219106	Ate	1	5	1	1
INVERSIONES LOGÍSTICAS	20522483886	Ate	1	2	1	1
CHÀVEZ DE CRISTÓBAL DEMETRIA	10040528950	Ate	1	2	1	1
TOTALES			8	22	7	7
					TOTAL	44

Fuentes de información:

- Municipalidad distrital de Ate – Vitarte
- Consulta de Ruc de la Sunat: <http://www.sunat.gob.pe/cl-tiitmrconsruc/FrameCriterioBusquedaMovil.jsp>

Muestra

En el presente proyecto de investigación para Balestrini (1997), la muestra “Es obtenida con el fin de investigar, a partir del conocimiento de sus características, las propiedades de una población” (p.138).

- Criterio de inclusión

Se considerará a los dueños y personal del área de producción, área administrativa y área contable de las empresas de transporte de carga pesada.

- Criterio de exclusión

No se considerará parte de la toma de muestra a los que no son dueños y no forman parte del área de producción, área administrativa y área contable de las empresas de transporte de carga pesada.

2.4. Técnicas de recolección de datos, validez y confiabilidad

Técnica de recolección de datos

Para el proyecto de investigación la técnica implementada es la encuesta. Se utilizará como instrumento el cuestionario, el cual se va a brindar a 44 trabajadores de las distintas empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate Vitarte, este cuestionario consta de 24 preguntas para adquirir los resultados de las variables planificación financiera y costos operativos.

Validez y confiabilidad de los instrumentos de validación

En este punto el cuestionario es trabajado a revisión y recomendación el cual se realizó en supervisión de docentes, por ello se les llamó juicio de expertos de la escuela de contabilidad en la Universidad César Vallejo donde se determinó la suficiencia en las variables para aplicar el cuestionario.

Docentes	Opinión de Aplicabilidad
Dr. Esquivés Patricia	Aplicable
Dr. Ibarra Fretell Walter	Aplicable
Dr. Esteves Pairazaman Ambrosio Teodoro	Aplicable

Confiabilidad

Análisis de confiabilidad del instrumento Planificación Financiera y Costos operativos

Para determinar la validez de la herramienta se implementó como análisis de confiabilidad el Alfa de Cronbach, que se encarga de la media ponderada de las correlaciones en las variables o ítems que se encuentran en las encuestas.

Fórmula:

$$\alpha = \left[\frac{K}{K - 1} \right] \left[1 - \frac{\sum_i^K = 1 S_i^2}{S_t^2} \right]$$

s_i^2 : Es la varianza de los ítems i,

s_t^2 : Es la varianza de la suma de todos los ítems y

K : Es el número de preguntas o ítems.

Valores y niveles para el coeficiente de Cronbach:

- Valor menor a 0,5 nivel no aceptable
- mayor a 0,5 nivel pobre
- mayor a 0,6 nivel cuestionable
- mayor a 0,7 nivel aceptable
- mayor a 0,8 nivel bueno
- mayor a 0,9 nivel excelente

Primera variable Planificación financiera

Estadísticas de Fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,920	12

Interpretación: Para la variable planificación financiera nos muestra la confiabilidad como resultado de 0.920 por 12 elementos según el Alfa de Cronbach, por lo tanto el instrumento nos indica que la variable planificación financiera tiene un nivel excelente siendo válido y confiable.

Segunda variable Costos Operativos

Estadísticas de Fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,896	12

Interpretación: Para la segunda variable nos muestra la confiabilidad como resultado de 0.896, según el Alfa de Cronbach, por lo tanto, el instrumento nos indica que la variable costos operativos tiene un nivel bueno siendo válido y confiable.

2.5. Métodos de Análisis de datos

El método empleado en el proyecto de investigación es el programa estadístico SPSS 25. (Hernández et al, 2014), El Enfoque es cuantitativo, ya que emplea la recaudación de la información obtenida para probar las hipótesis, cuya finalidad es establecer modelos de relación de las variables y probar teorías.

Según (Hernández et al, 2014) La escala de Likert tiene como fundamento un grupo de ítems afirmativos o juicios, de lo que se tomará en cuenta las respuestas de los encuestados Para este estudio se usaron los siguientes datos:

(5)Siempre	(4)Casi siempre	(3)Algunas Veces	(2)Casi nunca	(1)Nunca
------------	-----------------	---------------------	------------------	----------

2.6. Aspectos éticos

En la presenta investigación se consideró los valores éticos y legales correspondientes en el desarrollo del proyecto. Por ello ha sido considerado por la escuela de contabilidad de la Universidad César Vallejo con los procedimientos establecidos el apoyo de encuestados, así como el llenado de las encuestas de manera anónima y voluntaria es así que se garantiza la confidencialidad, la originalidad del proyecto de investigación, además indicando el respeto de las personas.

III. RESULTADOS

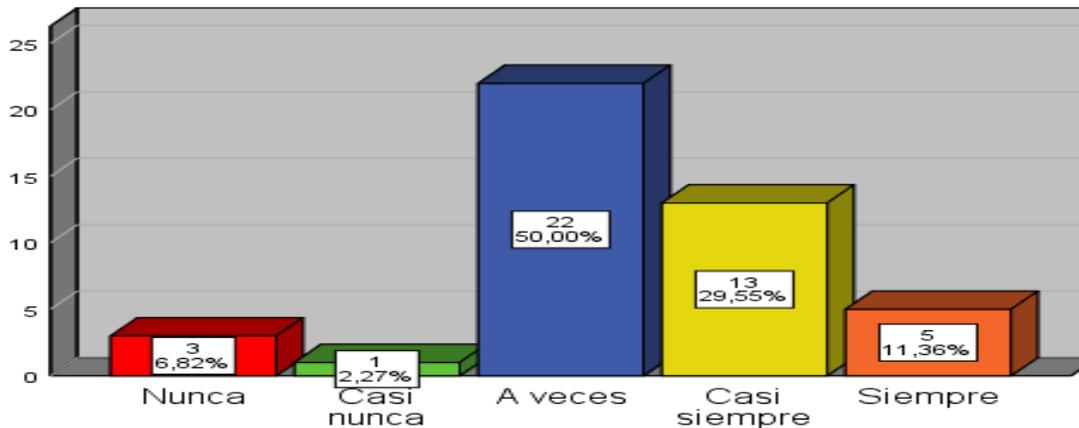
3.1. Análisis de los resultados

1. La proyección de cobranza permite mejorar los procedimientos en los créditos y cobros en la empresa

Tabla 1

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	3	6.8	6.8	6.8
	Casi nunca	1	2.3	2.3	9.1
	A veces	22	50.0	50.0	59.1
	Casi siempre	13	29.5	29.5	88.6
	Siempre	5	11.4	11.4	100.0
	Total	44	100.0	100.0	

Figura 1



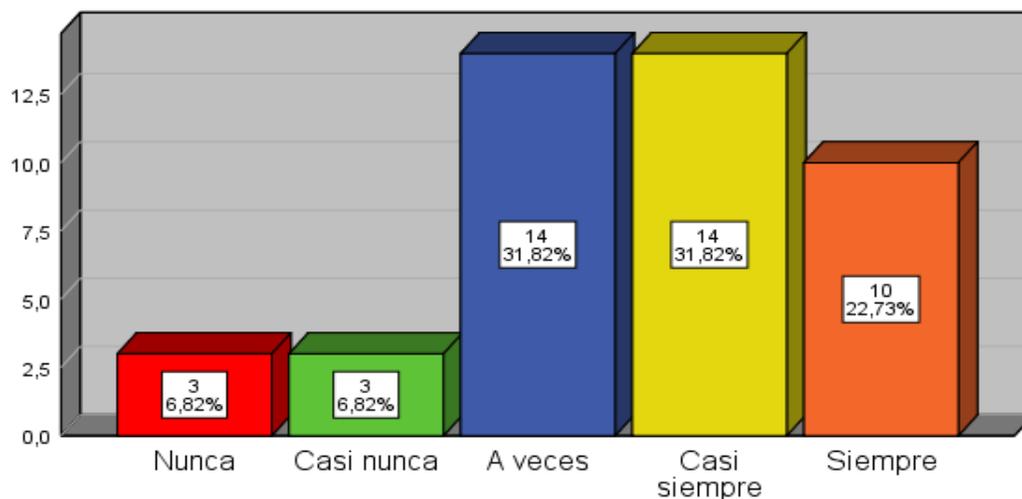
Interpretación: Mediante las encuestas realizadas a los trabajadores nos indicaron que la mayoría desconoce o no aplica la proyección de cobranza en sus empresas, por ello no les permite mejorar los procedimientos en los créditos y cobros de manera adecuada, por otro lado otro porcentaje menor de encuestados indican de manera afirmativa que si conocen de la proyección de cobranza en algunas empresas la aplican, ya que mediante ello lograr mejorar su política de cobranzas de manera óptima mejorar el procesos de retorno del efectivo.

2. La proyección de gastos permite una adecuada optimización de los recursos necesarios para la empresa

Tabla 2

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	3	6.8	6.8	6.8
	Casi nunca	3	6.8	6.8	13.6
	A veces	14	31.8	31.8	45.5
	Casi siempre	14	31.8	31.8	77.3
	Siempre	10	22.7	22.7	100.0
	Total	44	100.0	100.0	

Figura 2



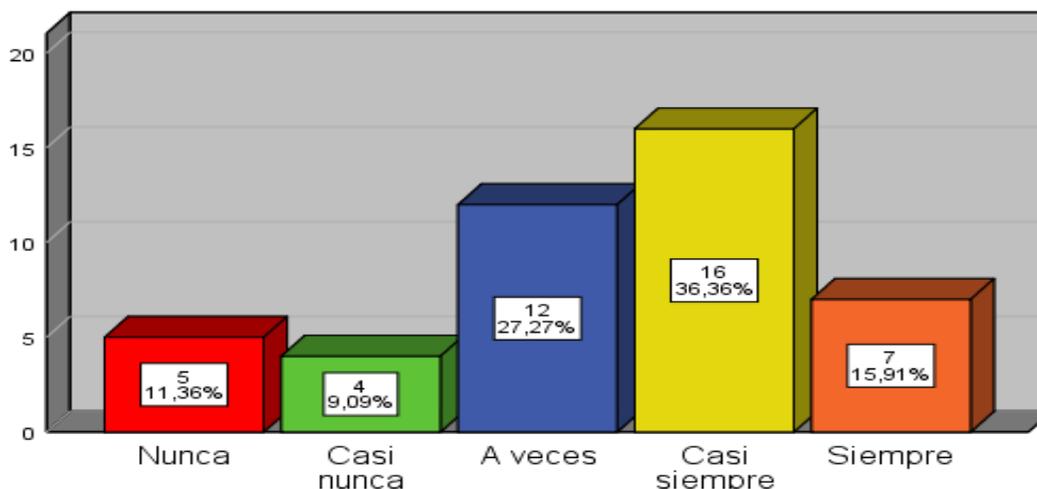
Interpretación: Mediante las encuestas realizadas a los trabajadores nos indicaron que la mayoría si conoce y aplica la proyección de cobranza en sus empresas, ya que es un informe ejecutivo que permite mostrar resultados comparativos con seguimiento de los clientes de manera positiva de esta manera los trabajadores encuestados nos indican que casi siempre y siempre nos muestran resultados eficientes que permite hacer un seguimiento a los clientes, en otra medida la minoría de los trabajadores indican que no conocen del tema o no aplican este plan como informe ejecutivo en sus empresas.

3. La proyección de gastos permite una adecuada optimización de los recursos necesarios para la empresa

Tabla 3

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	5	11.4	11.4	11.4
	Casi nunca	4	9.1	9.1	20.5
	A veces	12	27.3	27.3	47.7
	Casi siempre	16	36.4	36.4	84.1
	Siempre	7	15.9	15.9	100.0
	Total	44	100.0	100.0	

Figura 3



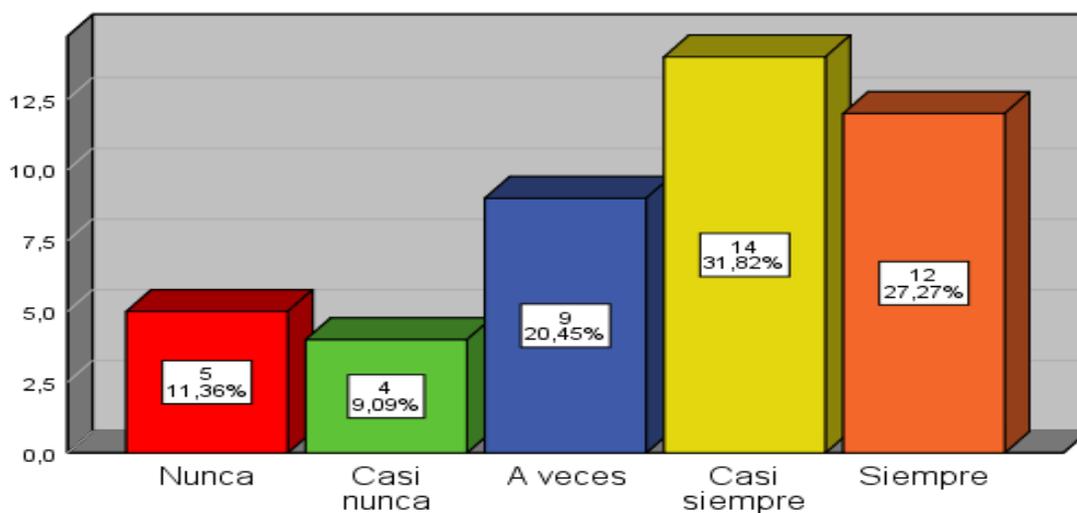
Interpretación: De Acuerdo a las trabajadores encuestados nos indican que la mayoría si conoce del tema y aplica la proyección de gasto , ya que nos permite una adecuada optimización de los recursos necesarios para las empresas en tal medida que sería primordial para este tipo de empresa cumple la finalidad de mejorar la determinación del gasto del servicio , por otro lado la minoria de los trabajadores no indican que no lo aplican y desconocen la proyección de gastos en sus empresas por lo que no permiten la adecuada optimización de recursos para sus empresas.

4. El análisis del uso de efectivo del periodo permite tomar decisiones de los recursos en momentos determinados

Tabla 4

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	5	11.4	11.4	11.4
	Casi nunca	4	9.1	9.1	20.5
	A veces	9	20.5	20.5	40.9
	Casi siempre	14	31.8	31.8	72.7
	Siempre	12	27.3	27.3	100.0
	Total	44	100.0	100.0	

Figura 4



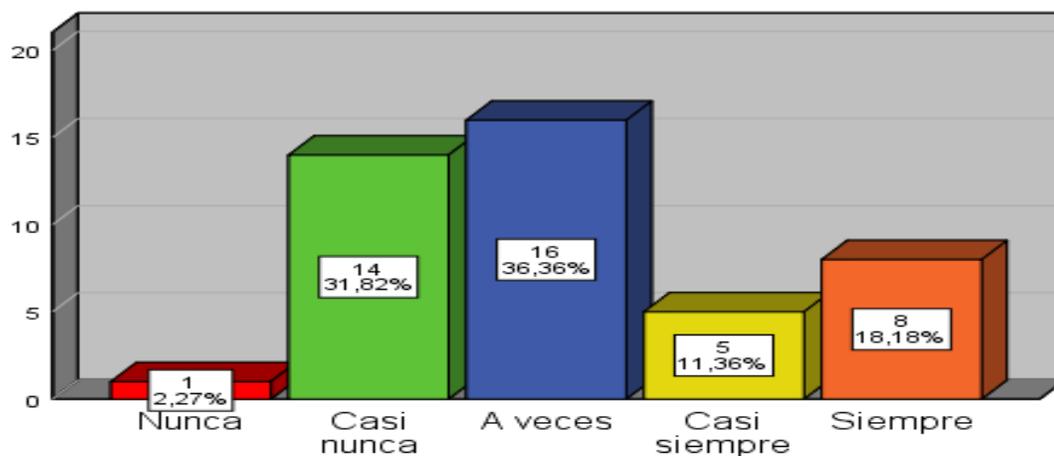
Interpretación: Mediante los trabajadores encuestados la mayoría indican que si aplican y conocen del análisis del uso de efectivo del periodo, ya que si permite tomar decisiones de los recursos en momentos determinados, por otro lado la minoría de trabajadores no están de acuerdo tal como lo muestra las encuestas realizadas donde muestran que no conocen del tema o no lo aplican constantemente el análisis del usos del efectivo , es decir la falta de información o el costo que les puede generar les impide saber más del procedimientos o plan financiero.

5. La proyección de crecimiento es un plan que permite a la empresa invertir o ingresar a nuevos mercados en el futuro

Tabla 5

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	14	31.8	31.8	34.1
A veces	16	36.4	36.4	70.5
Casi siempre	5	11.4	11.4	81.8
Siempre	8	18.2	18.2	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 5



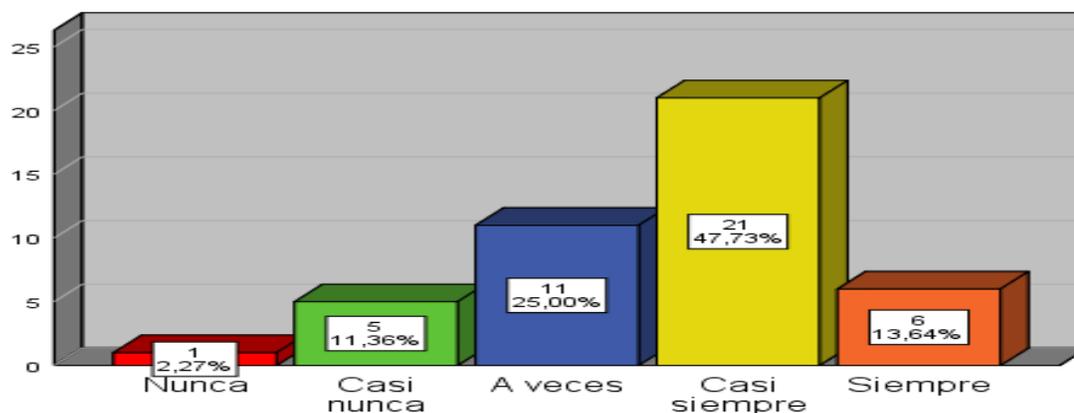
Interpretación: Mediante las encuestas realizadas a los trabajadores nos indicaron que la mayoría desconoce del tema y no aplica la proyección de crecimiento en su empresa, ya que no cuentan con la información oportuna o les generaría un costo adicional, por otro lado la minoría de trabajadores si conocen del tema y casi siempre lo aplican ya que les permite a las empresas invertir o ingresar a nuevos mercados en el futuro , es así que no siempre la proyección de crecimiento es una medida oportuna para invertir, pero algunas veces nos muestran resultados negativos.

6. La planificación financiera evalúa el análisis de la tendencia del mercado para medir el resultado de la utilidad.

Tabla 6

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	5	11.4	11.4	13.6
A veces	11	25.0	25.0	38.6
Casi siempre	21	47.7	47.7	86.4
Siempre	6	13.6	13.6	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 6



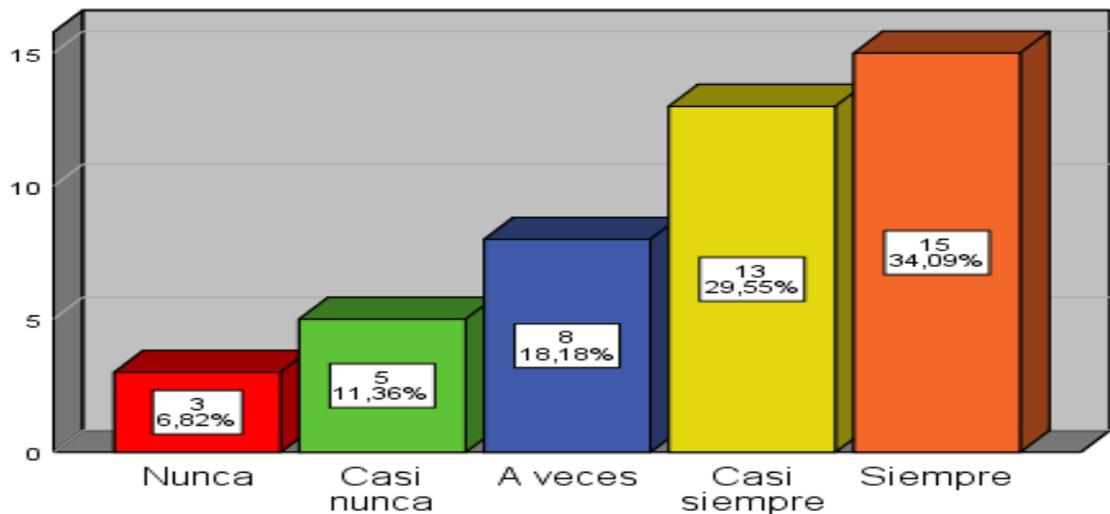
Interpretación: Para los trabajadores encuestados la planificación financiera casi siempre aplican y conocen del tema, ya que si evalúa el análisis de la tendencia del mercado en tal medida que permite obtener resultados en la utilidad, tal como lo indican anteriormente, por otro lado una proporción baja indican que casi nunca el análisis de la tendencia del mercado es evaluado por la planificación financiera es decir no siempre permite mostrar resultados de la utilidad obtenida por las empresas, por lo contrario existen otros indicadores que si nos indicarían la utilidad generada.

7. La proyección de ventas es una medida oportuna que logra el margen de utilidad esperada en la empresa

Tabla 7

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	3	6.8	6.8	6.8
Casi nunca	5	11.4	11.4	18.2
A veces	8	18.2	18.2	36.4
Casi siempre	13	29.5	29.5	65.9
Siempre	15	34.1	34.1	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 7



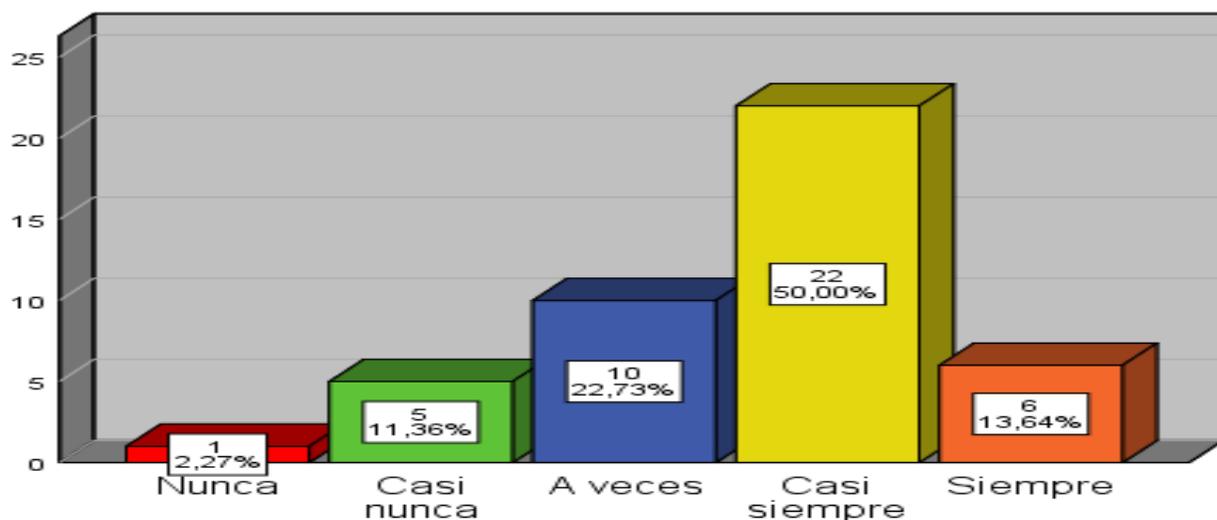
Interpretación: La proyección de ventas mediante las respuestas otorgados por los trabajadores siempre y casi siempre es una medida oportuna que logra el margen de utilidad esperada en las empresas, estos nos indica que la mayoría si comparte la medida oportuna respecto al margen de utilidad, por otro lado una minoría de trabajadores no comparten e indican que casi nunca la proyección de ventas logra el margen de utilidad se logra lo esperado y por lo contrario existen otros indicadores que nos permite llegar al margen esperado.

8. El estado de situación financiera proyectado es un método que tiene la capacidad para afrontar las deudas a corto plazo

Tabla 8

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	1	2.3	2.3	2.3
	Casi nunca	5	11.4	11.4	13.6
	A veces	10	22.7	22.7	36.4
	Casi siempre	22	50.0	50.0	86.4
	Siempre	6	13.6	13.6	100.0
	Total	44	100.0	100.0	

Figura 8



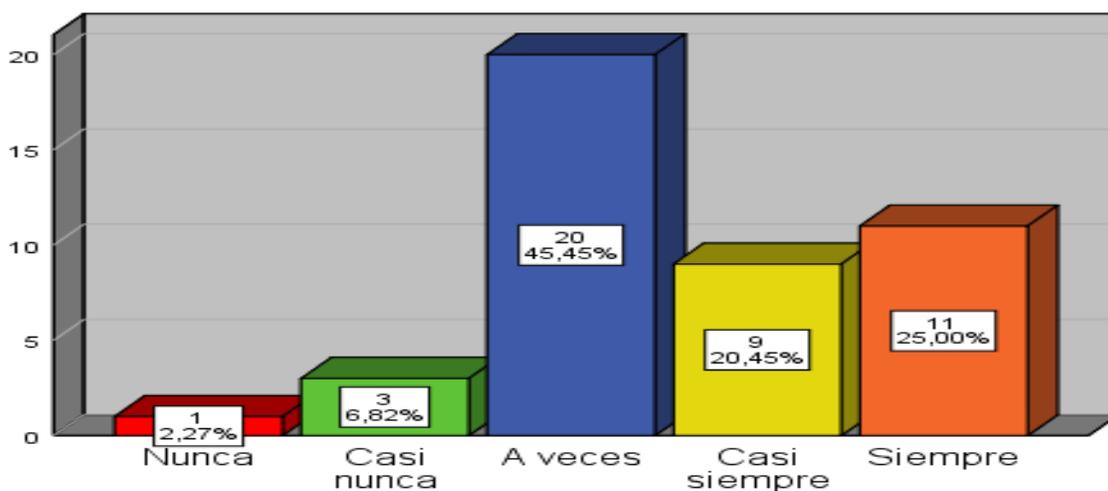
Interpretación: En la encuesta realizada a los trabajadores nos manifiestan que si conocen del tema y lo aplican, ya que casi siempre el estado de situación financiera proyectado si es un método que tiene la capacidad para afrontar las deudas a corto plazo, por otro lado una menor cantidad de trabajadores manifiesta que nunca el estado de situación financiera proyectado trabaja en función a las deudas a corto plazo y evita deficiencias, a veces por la falta de conocimiento o información adecuada que reciben.

9. Los estados financieros proyectados se muestran de manera óptima según la técnica porcentual para ver las variaciones de venta.

Tabla 9

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca		1	2.3	2.3
	Casi nunca		3	6.8	9.1
	A veces		20	45.5	54.5
	Casi siempre		9	20.5	75.0
	Siempre	11	25.0	25.0	100.0
	Total	44	100.0	100.0	

Figura 9



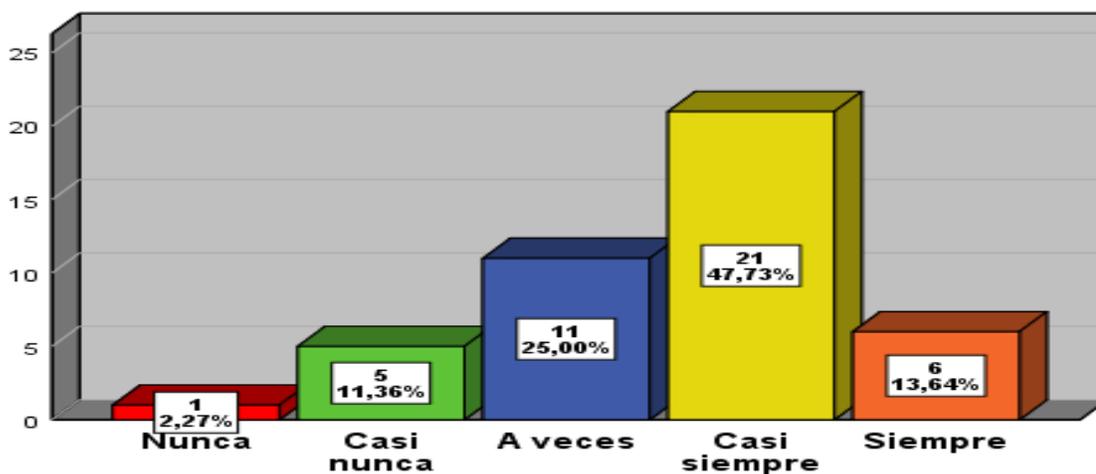
Interpretación: Un promedio de trabajadores encuestados manifiestan que no conocen del tema y no aplican los estados financieros según la técnica porcentual para ver de esta manera las variaciones de venta, es decir que no todos están de acuerdo y por lo contrario habría otras técnicas empleadas que permitirían ver las variaciones de ventas, por otro lado otra minoría de trabajadores indican que si conocen los estados financieros proyectados de manera porcentual permitiendo verlos mediante técnicas las variación que tiene las ventas o ingresos en tales circunstancias y hechos.

10. El estado de resultado proyectado es un plan financiero importante en la toma de decisiones para la empresa

Tabla 10

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	5	11.4	11.4	13.6
A veces	11	25.0	25.0	38.6
Casi siempre	21	47.7	47.7	86.4
Siempre	6	13.6	13.6	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 10



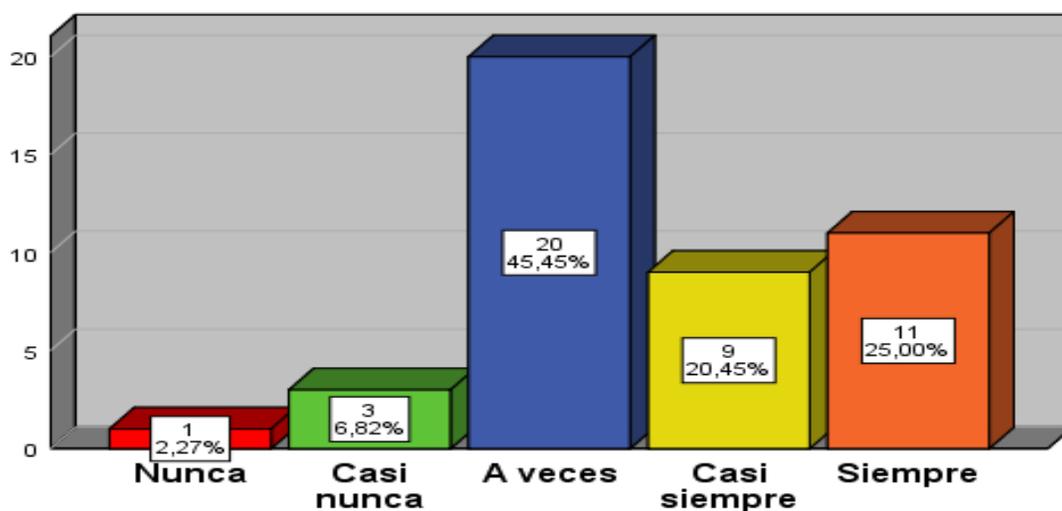
Interpretación: Mediante las encuestas realizadas se puede indicar que la mayoría de trabajadores manifiestan que casi siempre el estado de resultados proyectado es un plan financiero importante en la toma de decisiones en las empresas, es decir cumple un rol fundamental que evitaría contingencias y posibles riesgos financieros, por otro lado también nos indican que una minoría de trabajadores no están de acuerdo que el estado de resultado proyectado es un plan financiero que en gran medida nos conlleve a tomar decisiones que eviten ciertos contratiempos de manera oportuna.

11. El estado de resultados proyectados es una medida que permite identificar gastos excesivos en la empresa

Tabla 11

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	3	6.8	6.8	9.1
A veces	20	45.5	45.5	54.5
Casi siempre	9	20.5	20.5	75.0
Siempre	11	25.0	25.0	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 11



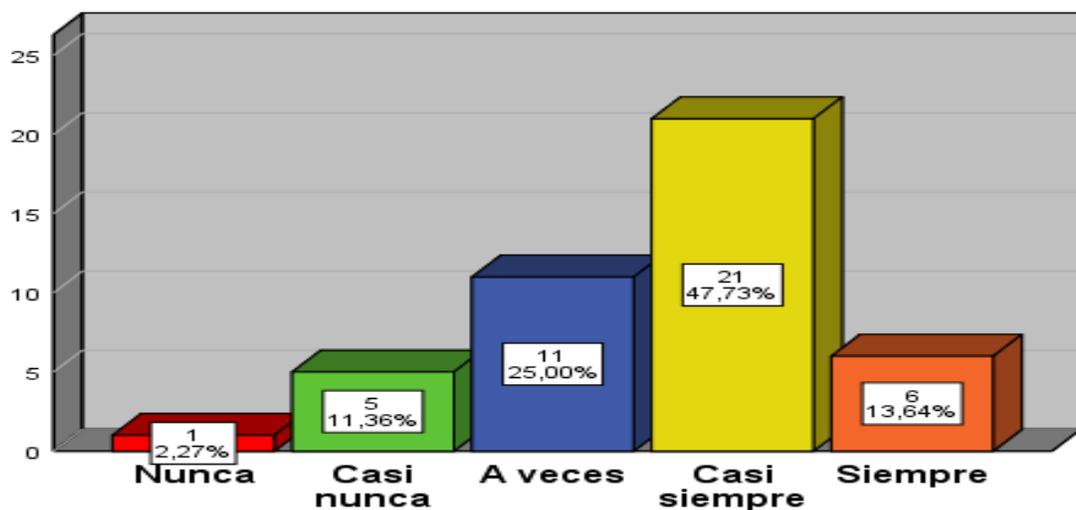
Interpretación: Mediante las encuestas realizadas a los trabajadores nos muestran que la mayoría de trabajadores no aplican o no conocen el estado de resultados proyectados , ya que no cuentan con información oportuna y deciden no tomarla como medida para identificar gastos excesivos en las empresas de tal manera que controlaría el efectivo , por otro lado la minoría de los trabajadores encuestados indican si conocen del tema y lo aplican en sus empresas, es decir el estado de resultados proyectado es un medida que controle los gastos excesivos con previsión o proyección futura mostrándonos un panorama más amplio respecto de lo que se está gastando.

12. El estado de flujo de efectivo proyectado permite evitar el riesgo de capital estancado en efectivo

Tabla 12

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	5	11.4	11.4	13.6
A veces	11	25.0	25.0	38.6
Casi siempre	21	47.7	47.7	86.4
Siempre	6	13.6	13.6	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 12



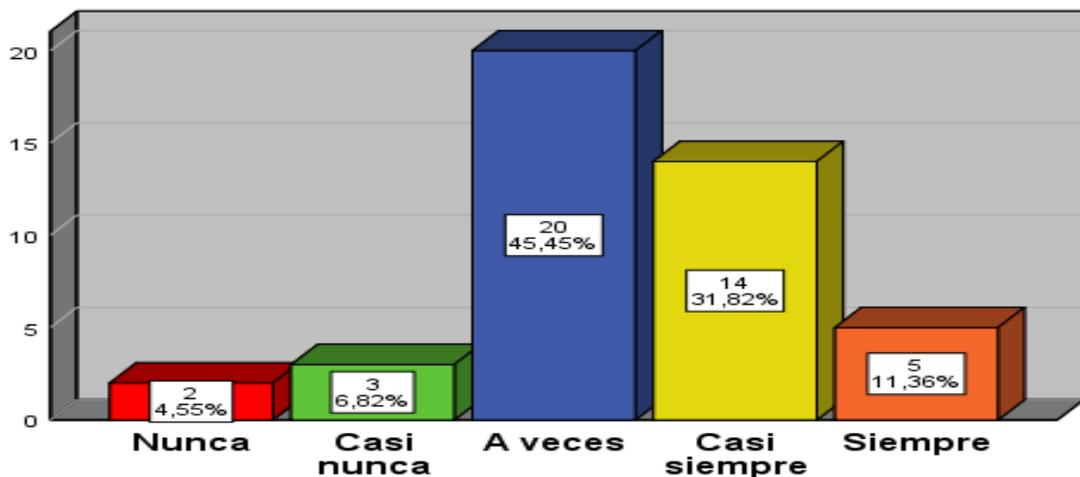
Interpretación: De acuerdo a los trabajadores encuestado se puede mostrar que casi siempre si se cumple y conocen el estado de flujo de efectivo proyectado, ya que nos permite evitar el riesgo de capital estancado en efectivo, por otro lado la minoría de trabajadores no está de acuerdo y manifiesta que no aplican o no conocen el estado de flujo de efectivo, por ello no están de acuerdo cómo planteado para evitar el capital estancado por razones circunstanciales que debería generarse una oportunidad de inversión o plantear otras opciones de desarrollo en beneficio de la empresa.

13. El método de depreciación utilizado logra determinar los montos a pagar con exactitud.

Tabla 13

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	2	4.5	4.5	4.5
Casi nunca	3	6.8	6.8	11.4
A veces	20	45.5	45.5	56.8
Casi siempre	14	31.8	31.8	88.6
Siempre	5	11.4	11.4	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 13



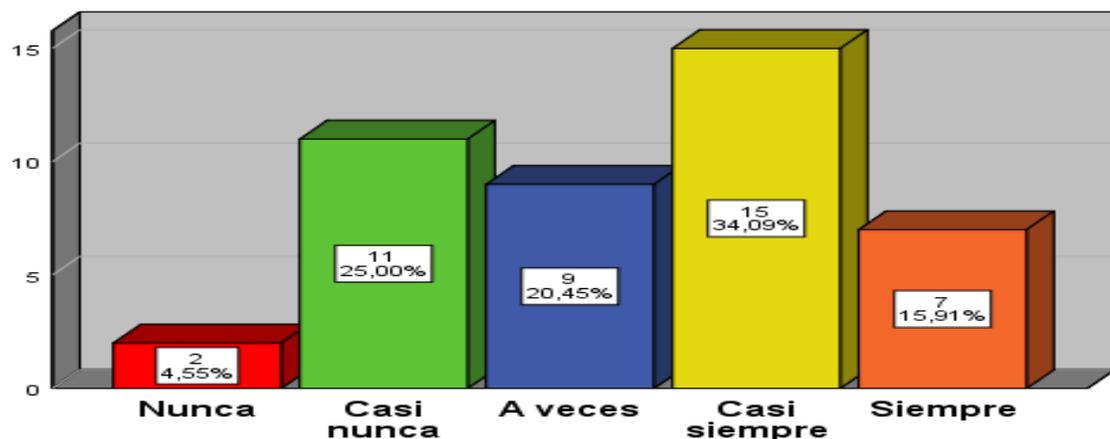
Interpretación: Mediante las encuestas realizadas a los trabajadores nos manifestaron que de forma negativa que no aplican o conocen del tema sobre el método de depreciación utilizado para lograr determinar los montos a pagar con exactitud, ya que en tal medida buscan establecer el bien a depreciar (los vehículos) herramienta para el giro de su negocio ,por otro lado la minoría de encuestados si aplican y conocen del método de depreciación, por ello que se encuentran de acuerdo que es un método que demuestra de manera oportuna la vida útil de los carros.

14. El impuesto vehicular es pagado en las fechas correspondientes para evitar un gasto adicional innecesario

Tabla 14

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	2	4.5	4.5	4.5
	Casi nunca	11	25.0	25.0	29.5
	A veces	9	20.5	20.5	50.0
	Casi siempre	15	34.1	34.1	84.1
	Siempre	7	15.9	15.9	100.0
	Total	44	100.0	100.0	

Figura 14



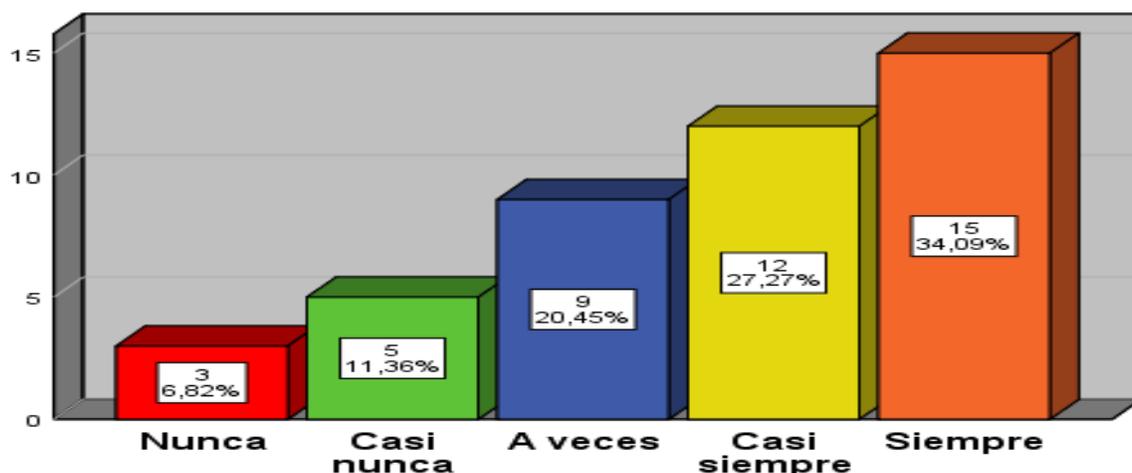
Interpretación: Según lo que indican los trabajadores encuestados el impuesto vehicular es pagado en las fechas correspondientes, ya que esto evita un gasto adicional innecesario, debido a ello esto generaría un interés ocasional por parte de la empresa que sería innecesario o si no se establece adecuadamente los fraccionamientos en las que se quiere pagar, por otro lado la otra proporción considerable de trabajadores indican que no se establecen los pagos del impuesto vehicular en las fechas correspondientes y por ello la deuda o el pago se incrementa.

15. Los importes determinados del salario de los conductores se pagan en las fechas pactadas y considerando los beneficios que les corresponde

Tabla 15

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	3	6.8	6.8	6.8
Casi nunca	5	11.4	11.4	18.2
A veces	9	20.5	20.5	38.6
Casi siempre	12	27.3	27.3	65.9
Siempre	15	34.1	34.1	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 15



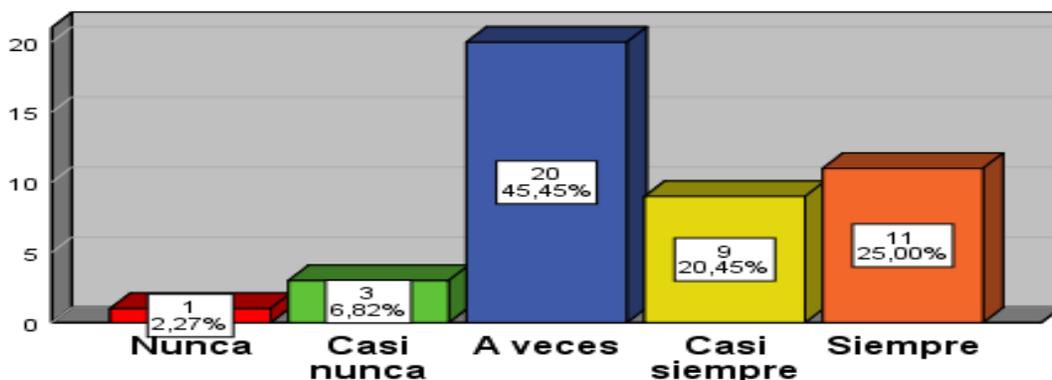
Interpretación: según los trabajadores encuestados la mayoría afirma de manera positiva que si aplican y están de acuerdo sobre si los importes determinados del salario de los conductores si se pagan en las fechas pactadas considerando los beneficios que les corresponde es por ello que si se respeta los derechos de los trabajadores , por otro lado la minoría de trabajadores encuestados indican que casi nunca y a veces no se reciben sus salarios en las fechas pactadas en algunas ocasiones no se respetan sus beneficios de manera oportuna .

16. El pago del alquiler del establecimiento sigue un contrato establecido y oportuno para la empresa

Tabla 16

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	3	6.8	6.8	9.1
A veces	20	45.5	45.5	54.5
Casi siempre	9	20.5	20.5	75.0
Siempre	11	25.0	25.0	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 16



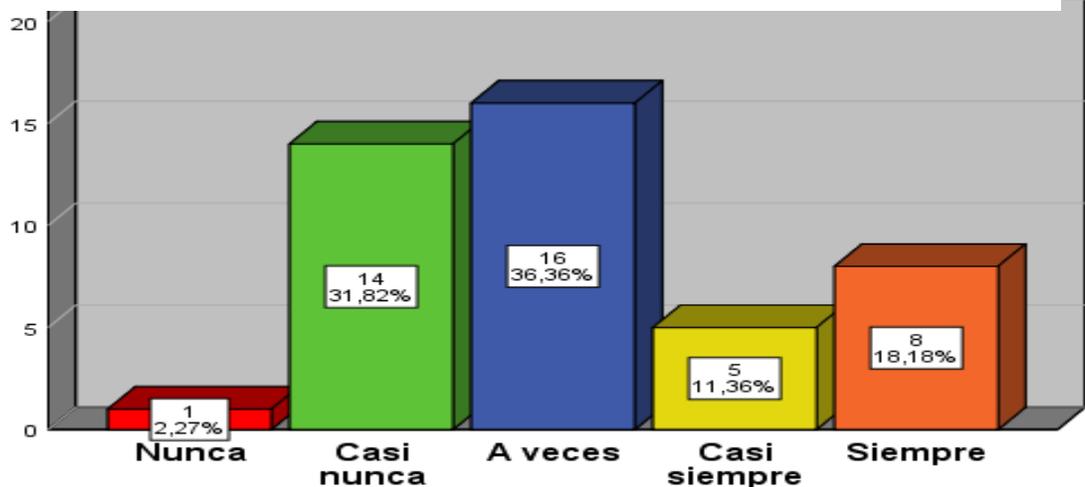
Interpretación: La mayoría de trabajadores encuestados nos manifiestan de forma negativa que no aplican o están de acuerdo que el pago del alquiler del establecimiento no sigue un contrato establecido, por ello no se respeta las leyes y normas para la empresa, por otro lado, la minoría si aplica las leyes y reglamento que debe seguir su empresa es así que se está considerando el pago del alquiler de manera establecida y fijamente, ya que sigue un contrato pactado.

17. El costo del seguro se determina en un periodo de pago único establecido

Tabla 17

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	14	31.8	31.8	34.1
A veces	16	36.4	36.4	70.5
Casi siempre	5	11.4	11.4	81.8
Siempre	8	18.2	18.2	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 17



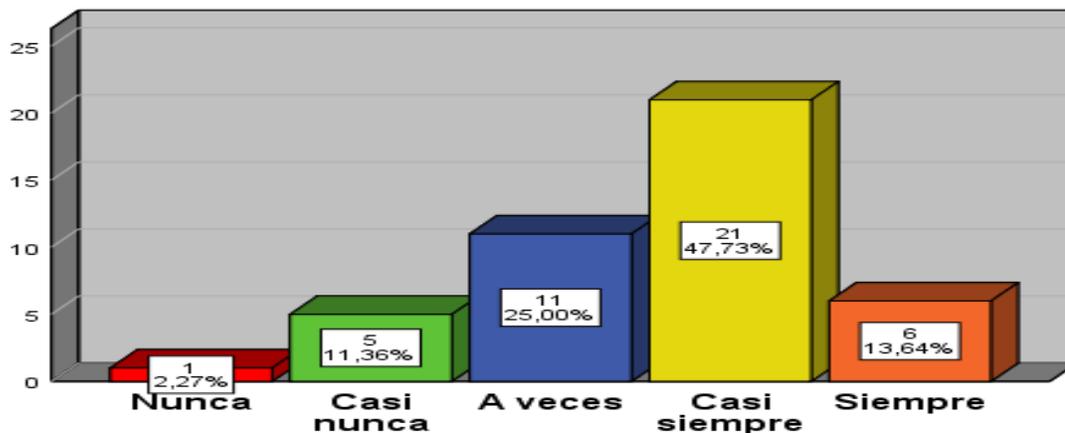
Interpretación: De acuerdo a lo manifestado por los trabajadores encuestados nos indican no se aplican de forma establecida el costo del seguro en un periodo de pago único determinado, por lo contrario, se da con variaciones en el periodo, la minoría respondió que casi siempre y siempre se toma en cuenta el pago del seguro como un pago único de esta manera controlan y planifican los pagos para que no se alarguen o generen inconvenientes.

18. El costo del combustible varía en kilometraje y se encuentra bien sustentado por el personal a cargo

Tabla 18

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	5	11.4	11.4	13.6
A veces	11	25.0	25.0	38.6
Casi siempre	21	47.7	47.7	86.4
Siempre	6	13.6	13.6	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 18



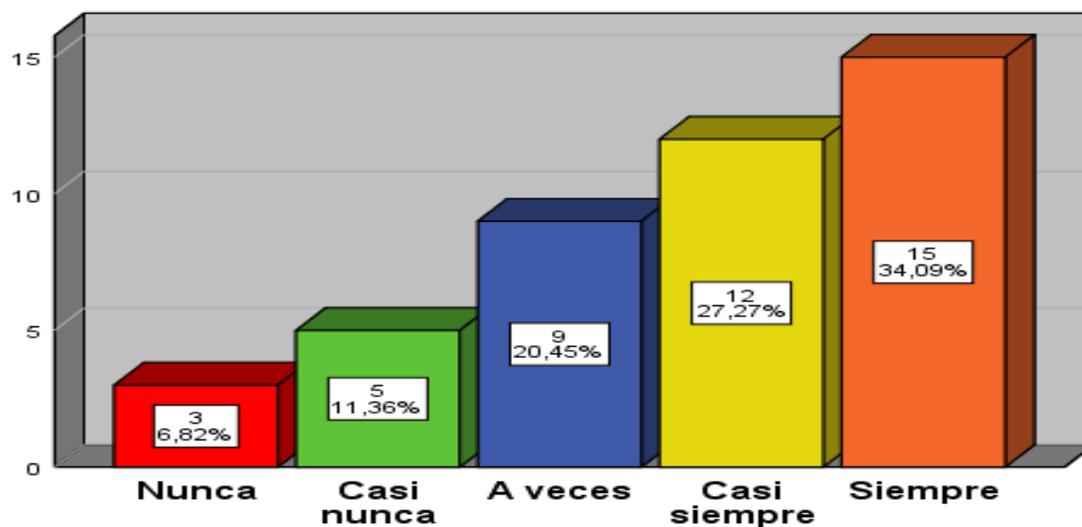
Interpretación: De acuerdo a lo manifestado por los trabajadores encuestados nos indicaron que si aplican de forma oportuna el costo del combustible, ya que varían en kilometraje y se encuentra sustentado adecuadamente por el personal a cargo, es por ello que por cada servicio otorgado a los clientes este tipo de costo cumple la mayor parte del servicio, por otro lado la minoría de trabajadores encuestados nos indican que nunca y casi nunca el costo del combustible se determina por el kilometraje recorrido siendo así que no se encuentra bien sustentado por el personal cargo en este caso el chofer de cada vehículo.

19. El combustible se monitorea de manera regular para evitar fugas

Tabla 19

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	3	6.8	6.8	6.8
Casi nunca	5	11.4	11.4	18.2
A veces	9	20.5	20.5	38.6
Casi siempre	12	27.3	27.3	65.9
Siempre	15	34.1	34.1	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 19



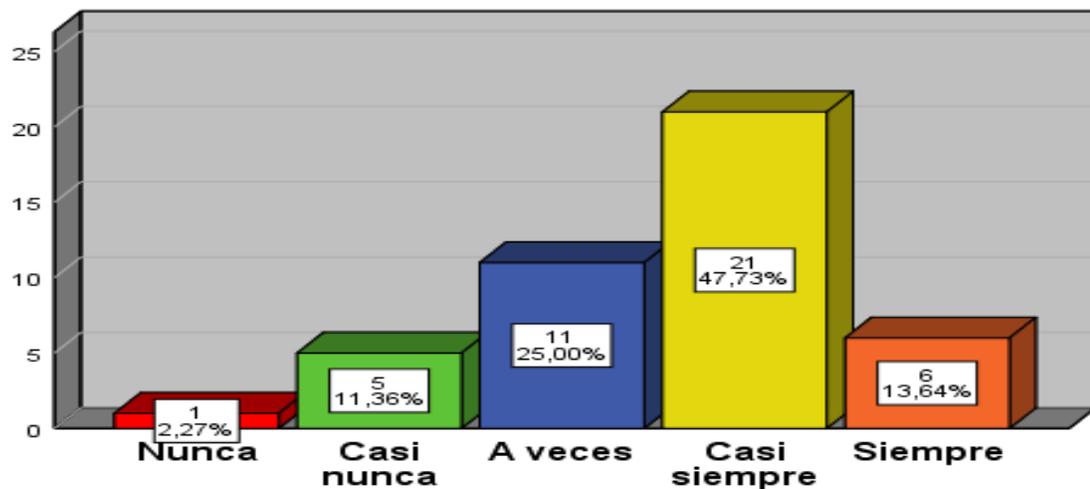
Interpretación: Según los trabajadores encuestados la mayoría respondió que siempre y casi siempre se controla el combustible de cada vehículo para entrar en marcha a la hora de la entrega del servicio monitoreando de manera regular para evitar fugas o ciertos inconvenientes en el trayecto, por otro lado la minoría manifiesta que casi nunca y nunca es monitoreado debido a ello se han generado entregas del servicio con retraso cabe mencionar que es fundamental realizar el control del combustible frecuentemente.

20. El mantenimiento es un servicio técnico que permite evitar riesgos y contratiempo para mejoras del desempeño del servicio

Tabla 20

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	5	11.4	11.4	13.6
A veces	11	25.0	25.0	38.6
Casi siempre	21	47.7	47.7	86.4
Siempre	6	13.6	13.6	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 20



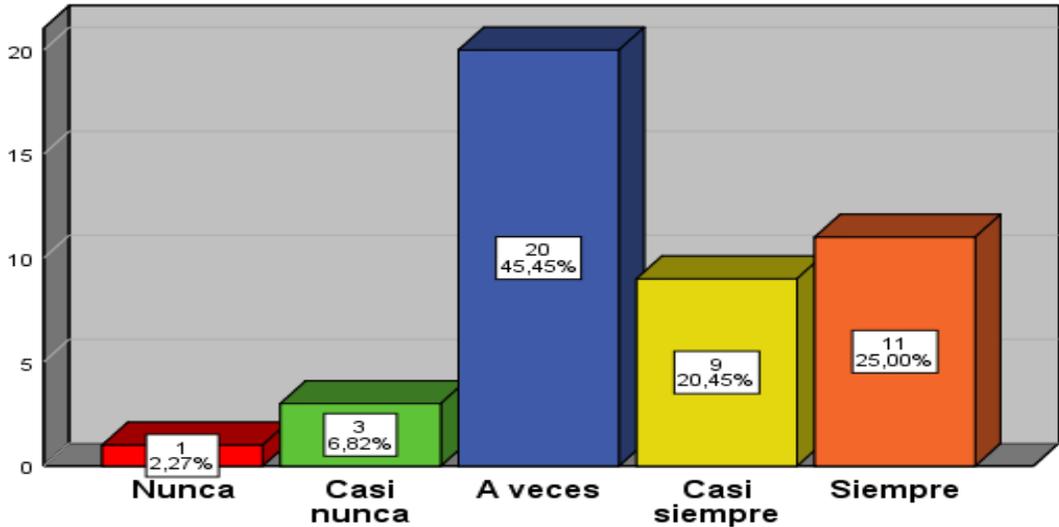
Interpretación: Según lo indicado por los trabajadores encuestados nos manifiestan que casi siempre y siempre aplican el mantenimiento siendo este un servicio técnico que permite evitar riesgos o contratiempos para mejoras del desempeño del servicio de manera controlada así también evitan accidentes vehiculares, además de estos se cuentan con algunos servicios particulares por la mayoría de empresa, por otro lado la minoría de trabajadores indican que casi nunca y nunca el mantenimiento es un servicio fundamental para evitar riesgos a pesar de que muchas empresas no la tomen en cuenta el mantenimiento constante otorga un beneficio.

21. El costo del peaje se calcula de manera oportuna para determinar el costo del servicio

Tabla 21

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	3	6.8	6.8	9.1
A veces	20	45.5	45.5	54.5
Casi siempre	9	20.5	20.5	75.0
Siempre	11	25.0	25.0	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 21



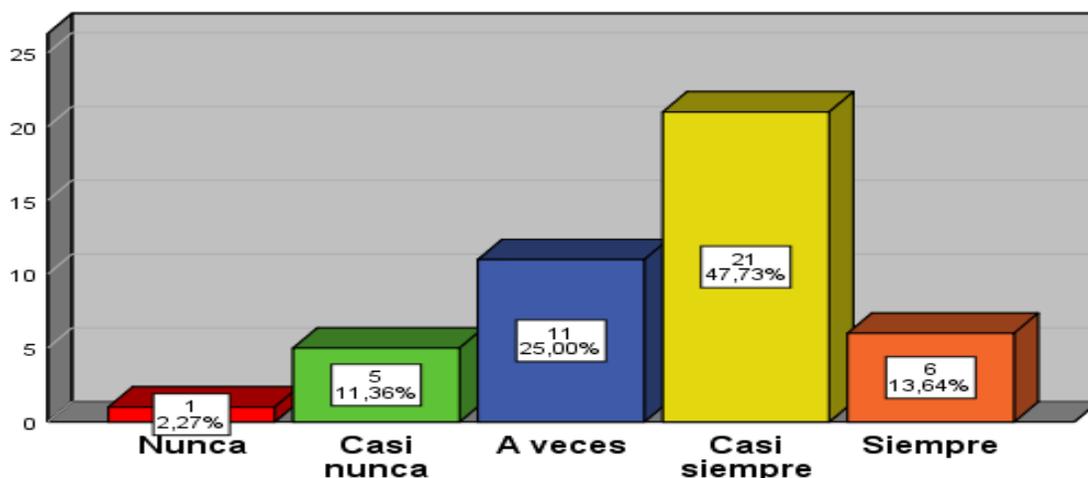
Interpretación: Según los trabajadores encuestados no aplican de forma oportuna el costo del peaje, por ello no se calcula de manera correcta respecto a la determinación del servicio donde se le incluye como parte del costo del servicio, es así que la mayoría de empresas incluyen en algunos casos y en otros va por cuenta de quien adquiere el servicio, por otro lado la minoría de encuestados si aplica el costo del peaje en el costo del servicio .

22. El costo extra salarial del conductor debe ser evaluado por el área y sustentado con documentación

Tabla 22

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2.3	2.3	2.3
Casi nunca	5	11.4	11.4	13.6
A veces	11	25.0	25.0	38.6
Casi siempre	21	47.7	47.7	86.4
Siempre	6	13.6	13.6	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 22



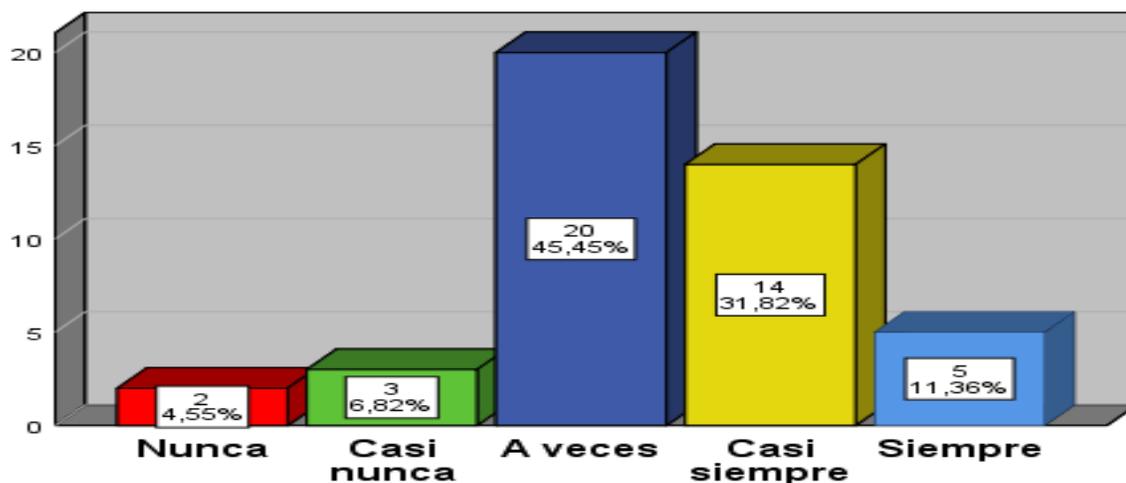
Interpretación: De acuerdo a los trabajadores encuestados podemos indicar que la mayoría manifiesta que casi siempre y siempre si aplican de forma adecuada el costo extra salarial del conductor y es sustentado por el área encargada, posteriormente sustentado con documentación convincente esto nos indica que la mayoría si se encuentra de acuerdo en que debería haber un parámetro que mida el costo que se genera al personal, por otro lado la minoría no aplican e indican que casi nunca y nunca los costos extras salariales necesariamente tienen que ser evaluados por el área a cargo o presentar alguna documentación.

23. Los costos de regreso del vehículo vacío cubren el precio del servicio por el kilometraje improductivo que se genera

Tabla 23

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	2	4.5	4.5	4.5
Casi nunca	3	6.8	6.8	11.4
A veces	20	45.5	45.5	56.8
Casi siempre	14	31.8	31.8	88.6
Siempre	5	11.4	11.4	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 23



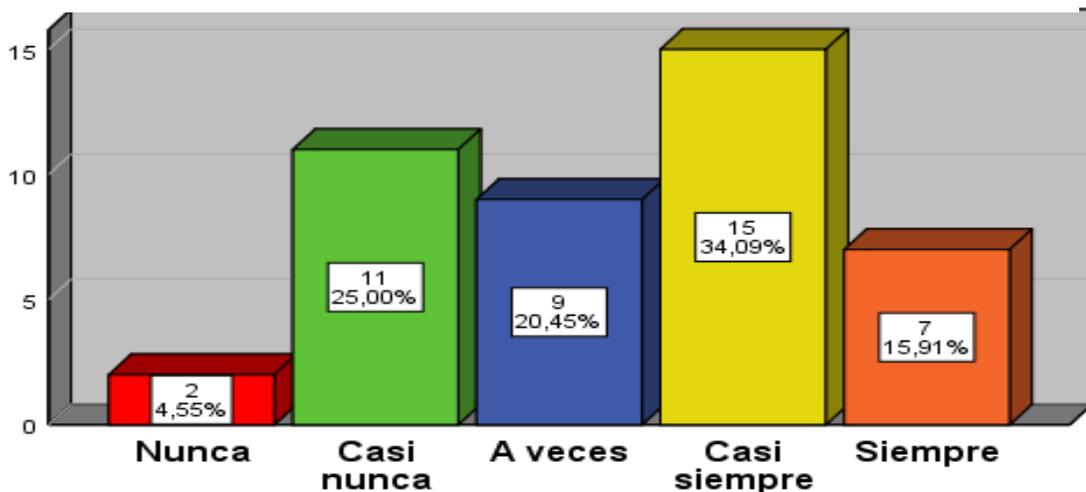
Interpretación: Para los trabajadores encuestados nos indican al respecto que la mayoría no aplican los costos de regreso del vehículo vacío, ya que cubren el precio del servicio por el kilometraje improductivos en el retorno del vehículo, es así que forma parte del costo otorgado por el servicio que en tal medida no siempre es considerado para determinar el costo si no por el contrario va a cuenta de la empresa, por otro lado la minoría de trabajadores encuestados indican que si aplican dentro del costo del servicio el costo de regreso del vehículo vacío y cubren el precio que cuesta en el retorno.

24. El costo de las llantas y lubricantes para la producción de la empresa son informados y autorizados de forma oportuna

Tabla 24

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	2	4.5	4.5	4.5
Casi nunca	11	25.0	25.0	29.5
A veces	9	20.5	20.5	50.0
Casi siempre	15	34.1	34.1	84.1
Siempre	7	15.9	15.9	100.0
Total	44	100.0	100.0	

Figura 24



Interpretación: De acuerdo a los trabajadores encuestados nos manifiestan de manera afirmativa que siempre el costo de las llantas y los lubricantes si se tienen que informar a todas los encargados, ya que son parte del costo, por otro lado los encuestados nos indican que no aplican en mayor proporción el costos de las llantas y lubricantes para la producción del servicio y no se autorizan e informan de manera oportuna a la empresa considerando que debería ser fundamental la comunicación de lo que se está gastando.

3.2. Validación de hipótesis

Mediante la prueba del Chi cuadrado se demostró la validez de las hipótesis planteadas con el fin de determinar la independencia de dos variables.

Según Mendivelso y Rodríguez (2018), nos afirma que es una prueba de libre distribución (no paramétrica) donde mide la discrepancia entre una distribución de frecuencias observadas y otra esperada. Dentro de sus características generales, la prueba del Chi cuadrado toma valores entre el infinito y no tiene valores negativos porque es la suma de valores elevados al cuadrado y si tienen asociación o dependencia de variables.

prueba de correlación de hipótesis general

H_a : La planificación financiera incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte-2019.

H_0 : La planificación financiera no incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte-2019.

Tabla 25 Resultado de la prueba hipótesis general

	Pruebas de Chi-cuadrado		
	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	55,803 ^a	12	0.000
Razón de verosimilitud	42.022	12	0.000
Asociación lineal por lineal	28.587	1	0.000
N de casos válidos	44		

a. 17 casillas (85.0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .02.

Fuente: SPSS versión 25

Interpretación: Para realizar la prueba de hipótesis general de la variable independiente y dependiente se obtienen los siguientes resultados, como se muestra en la tabla 25. Existe asociación entre la variable planificación financiera y la variable costos operativos, a medida

que el Chi cuadrado calculado (55,803) es mayor que el valor teórico del Chi cuadrado (16,9190). De tal modo que el valor de significancia (valor crítico observado) es menor que 0.05(0.000<0.05) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. Luego podemos concluir que a un nivel de significancia de 0.05 la planificación financiera incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate vitarte-2019.

Prueba de hipótesis específica 01

H_a : La planificación de efectivos incide significativamente en los costos operativos de las empresas de carga pesada del distrito de Ate. Vitarte-2019.

H_0 : La planificación de efectivos no incide significativamente en los costos operativos de las empresas de carga pesada del distrito de Ate. Vitarte-2019.

Tabla 26 Resultado de la prueba de hipótesis específica 01

Pruebas de Chi-cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	49,360 ^a	12	0.000
Razón de verosimilitud	37.740	12	0.000
Asociación lineal por lineal	24.036	1	0.000
N de casos válidos	44		

a. 17 casillas (85.0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .05.

Fuente: SPSS 25

Interpretación: La prueba de hipótesis específica 01 de la tabla 26. Por la dimensión 1 (planificación de efectivos) y la variable dependiente (costos operativos), realizada con el Chi cuadrado. Existe asociación entre la dimensión y variable dependiente. Según tabla del Chi cuadrado el valor determinado es (49.360) y el valor teórico del Chi cuadrado es (21,0261),

donde nos muestra el valor de significancia (valor crítico observado) es menor que 0.05($0.000 < 0.05$), por lo tanto, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. De esta manera podemos ultimar que un nivel de significancia de 0.05 la planificación de efectivos si incide significativamente en los costos operativos de las empresas de carga pesada del distrito de Ate -Vitarte,2019.

Prueba de hipótesis específica 02

H_a : La planificación de utilidades incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate-vitarte,2019.

H_0 : La planificación de utilidades no incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate-vitarte,2019.

Tabla 27 Resultado de la prueba de hipótesis específica 02

Pruebas de Chi-cuadrado			
	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	51,217 ^a	12	0.000
Razón de verosimilitud	36.646	12	0.000
Asociación lineal por lineal	25.363	1	0.000
N de casos válidos	44		

a. 17 casillas (85.0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .02.

Fuente: SPSS 25

Interpretación: La prueba estadística realizada la prueba de hipotesis 02 de la tabla 27. para la dimensión 02(planificación de utilidades) y la variable dependiente (costos operativos), realizada con el chi cuadrado. Existe asociación entre la dimensión y la variable. Según el Chi cuadrado determinado es (51,217) y el valor teórico del Chi cuadrado (21,0261) nos muestra el valor de significancia (valor crítico observado) es menor que 0.05 ($0.000 < 0.05$) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. Luego de ello podemos concluir que aun

nivel de significancia de 0.05 la planificación de utilidades incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate-vitarte-2019.

Prueba de hipótesis específica 03

H_a : Los pronósticos de planificación financiera inciden significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate-vitarte,2019.

H_0 : Los pronósticos de planificación financiera no inciden significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate-vitarte,2019.

Tabla 28 Resultado de la prueba de hipótesis específica 03

Pruebas de Chi-cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	58,880 ^a	9	0.000
Razón de verosimilitud	50.650	9	0.000
Asociación lineal por lineal	28.722	1	0.000
N de casos válidos	44		

a. 13 casillas (81.3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .09.

Fuente: SPSS 25

La prueba estadística realizada nos demuestra que la hipótesis 03 de la dimensión 03 (Pronósticos de planificación financiera) y la variable 02 (costos operativos). Por la prueba del Chi cuadrado el valor determinado del Chi es de (58,880) y el valor teórico del Chi de cuadrado (16,9190) donde existe asociación entre la dimensión y la variable siendo menor el valor de significancia demostrado que 0.05 ($0.000 < 0.05$) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. Se concluye un nivel de significancia de 0.05 Los pronósticos de planificación financiera inciden significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate-vitarte,2019.

IV. DISCUSIÓN

De la hipótesis general planteada para la planificación financiera donde nos indica que incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate vitarte-2019. Donde se realizó la prueba de hipótesis general de la variable independiente y dependiente se obtienen los siguientes resultados, como se muestra en la tabla 25. Existe asociación entre la variable planificación financiera y la variable costos operativos, a medida que el Chi cuadrado calculado (55,803) es mayor que el valor teórico del Chi cuadrado (16,9190). De tal modo que el valor de significancia (valor crítico observado) es menor que 0.05 ($0.000 < 0.05$) refutamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. Luego podemos concluir que a un nivel de significancia de 0.05 la planificación financiera incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate vitarte-2019. A su vez (Aranda y Quishpe, 2019), en su investigación “Propuesta de Planificación Financiera - Estratégica para mejorar la gestión financiera de la empresa de transporte de carga pesada BAJO CERO S.A. ubicada en el Distrito Metropolitano De Quito, período 2018- 2023” ,nos hace referencia que la planificación financiera se encuentra en un déficit de utilidades debido a la falta de herramientas de planificación de ingresos, gastos, cartera, capital de trabajo, y otros. Nos mostró la necesidad de la empresa para propiciar un plan que permita establecer un esquema adecuado que a largo plazo gozará de una rentabilidad óptima, por otro lado podemos indicar que mediante los resultados obtenidos con la prueba estadística la planificación financiera tiene significancia respecto de los costos operativos en tal medida que si comparamos con las hipótesis de Aranda y Quishpe involucra la planificación financiera con las herramientas de planificación de ingresos , gastos y capital de trabajo donde nos permitirá que la utilidad de la empresa prestadora de servicios incrementará su utilidad. Por otro lado, para demostrar la comparación de la variable dependiente (costos operativos), Es así que Quitó & Guamán, (2017), en su investigación “Los costos operativos por órdenes de producción y su impacto en los estados financieros de la empresa Koko Cool”. Tuvo como objetivo analizar el tratamiento de la acumulación de los costos operativos y su impacto en los estados financieros en la empresa Koko Cool. Donde concluye que al mantener un sistema de

costos obsoleto no le permite un control adecuado de los materiales e insumos utilizados en el proceso de producción, por ello son afectados los estados financieros y en función a ello no presentan información real afectando la toma de decisiones a futuro.

En la hipótesis específica 01 según la planificación de efectivos incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate-2019. Se realizó la prueba de hipótesis específica 01 de la tabla 26. Por la dimensión 1 (planificación de efectivos) y la variable dependiente (costos operativos), realizada con el Chi cuadrado. Nos indica que existe asociación entre la dimensión y variable dependiente. Según tabla del Chi cuadrado el valor determinado es (49.360) y el valor teórico del Chi cuadrado es (21,0261), donde nos muestra el valor de significancia (valor crítico observado) es mínimo que 0.05 ($0.000 < 0.05$), por lo tanto, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. Luego podemos concluir que aun nivel de significancia de 0.05 la planificación de efectivos incide significativamente en los costos operativos de las empresas de carga pesada del distrito de ate. Vitarte-2019. A su vez Novoa (2016), en su investigación “Propuesta de una planificación financiera para una empresa dedicada a la importación y comercialización de partes automotrices para tracto camiones, ubicada en la ciudad de Latacunga” concluye que la empresa no establece presupuestos de gastos por cada departamento donde se muestra la falta de planificación de sus costos fijos y variables, lo que evidenciamos es la falta de planes financieros que tengan énfasis en los gasto que las empresas no controlados a la medida que determinan sus costos de servicio provocando el descontrol en el estado de resultado en porcentajes según el análisis horizontal y vertical para proyectarse el periodo siguiente. Por otro lado, Garcés (2015), en su investigación “Estudio y análisis de costos operativos de la empresa de transportes de carga pesada Gasseph Cia. Ltda., ubicada en la ciudad de Otavalo provincia de Imbabura para el año 2014”, Se concluye que dentro de los tipos de costos de operatividad se encuentra la depreciación que sufren los vehículos y los sueldos respecto a los costos fijos, por otro lado, la gestión administrativa y operativa a permitido disminuir porcentajes de endeudamiento, es decir se generan gastos innecesarios perjudiciales para la empresa, por otro lado la disminución y proyección de ingresos ,gastos se estima obtenga un crecimiento del 1% anual si ejecuta el control eficiente de ventas y optimice los gastos, por otro lado la comparación de la tesis planteada nos muestra la significancia positiva que se demostró con la prueba

estadística para tal efecto la dimensión planificación de efectivos depende de lo que genera la empresa en un periodo determinado y lo que generé los costos operativos como son determinados adecuadamente con los planes financieros propuestos.

Para hipótesis específica 02 según la prueba estadística realizada de la tabla 27. Para la dimensión 02 (planificación de utilidades) y la variable dependiente (costos operativos), realizada con el Chi cuadrado. Existe asociación entre la dimensión y la variable. Según el Chi cuadrado determinado es (51,217) y el valor teórico del Chi cuadrado (21,0261) nos muestra el valor de significancia (valor crítico observado) es mínimo que 0.05 ($0.000 < 0.05$) donde rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. Podemos concluir que a un nivel de significancia de 0.05 la planificación de utilidades incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte-2019. A su vez Portilla (2015), en su investigación “Diseño de un Plan Financiero como herramienta de gestión y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Agro Transporte Gonzales S.R.L, ubicado en la ciudad de Trujillo -2015”, se estima que el diseño de un plan financiero incide en la rentabilidad de la empresa, así también que los ratios financieros indican que se determinó ventajas en la prueba ácida y liquidez corriente, el plan financiero ha permitido identificar los componentes a nivel de área y actividad, donde se comparan con la hipótesis de la tesis el cual la propuesta de la planificación de utilidades nos muestra como la rentabilidad se incrementa y reducimos los costos operativos manejando estrategias financieras para prolongar a periodos el control efectivo de los costos del servicio .De esta manera Anaya (2018), en su investigación “Propuesta de mejora en la gestión logística para reducir los costos operacionales en el almacén de repuestos de la empresa Agro transportes Gonzales S.R.L.”, El resultado nos muestra beneficios en base a la causa raíz se tiene que no hay orden, pero con la implementación se obtiene una mejora de 73,410.11 soles y de esta manera la inexistencia del MOF, la falta de capacitación en temas logísticos o no cuenta con buenas prácticas de almacenamiento, se obtiene al final con la propuesta de mejorar un buen rendimiento económico, es por ello que la comparación de la planificación de utilidades incide significativamente con la investigación de Portilla donde propone en plan financiero como herramienta para lograr el margen de utilidad esperado. Y según Anaya la mejora de la gestión logística en los costos operativos cumple un

rol de control interno donde propone demostrar cómo la gestión de la logística implica en muchos factores ya que ellos se encargan del ingreso de las ventas y los gastos que se generen de la mercadería, lo que se busca en los costos operativos es llevar un control adecuado manejo de los planes financieros en base a objetivos de la empresa e incrementar la utilidad.

Para la hipótesis específica 03 Según la prueba estadística realizada nos muestra la dimensión 03 (Pronósticos de planificación financiera) y la variable 02 (costos operativos). La prueba del Chi cuadrado el valor determinado del Chi es (58,880) y el valor teórico del Chi de cuadrado (16,9190) existe asociación entre la dimensión y la variable siendo menor el valor de significancia (valor crítico observado) demostrado que 0.05 ($0.000 < 0.05$) donde refutamos la hipótesis nula y admitimos la hipótesis alternativa. Por ello logramos ultimar que aun nivel de significancia de 0.05 los pronósticos de planificación financiera inciden significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte-2019. A su vez Uscamayta (2015), en su investigación “La planeación financiera y el pronóstico interno para la toma de decisiones gerenciales en la empresa de servicios de transporte de carga pesada. Caso Arlotrans S.A.C.”, última que la planeación financiera facilita planes y presupuestos para la operación y subsistencia de la empresa y acciones para el futuro, así también una de los instrumentos útiles de planeación financiera y pronóstico interno son los estados financieros planeados lo que pretende que la gerencia conozca los posibles resultados de la entidad para tomar decisiones y direccionen ese resultado. En circunstancia la planificación financiera opta la mejora que se proyecta en el futuro en ello existen grandes factores como los estados financieros proyectados es una instrumento de los planes , se enfoca en la mejora financiera y económica de la entidad, de esta manera Silva (2016), en su investigación “Proposición de mejora para reducir los costos operacionales en el almacén de repuestos de la empresa de transportes Uceda S.A.C.”, El resultado nos muestra que el problema más relevante son los altos costos operacionales debido al crecimiento de su mercado de repuestos y la falta de organización para llevar a cabo el abastecimiento, por otro lado, la cuantificación de inversiones propuestas en base a los indicadores económicos y financieros VAN 3225 soles y TIR 30.39 % cuyos valores alcanzados otorgan la viabilidad. Se concluye que la planeación financiera provee planes y presupuestos para la operación y subsistencia de la empresa y

acciones para el futuro, así también una de las herramientas útiles de planeación financiera y pronóstico interno son los estados financieros proyectados lo que pretende que la gerencia conozca los posibles resultados de la entidad para tomar decisiones y direccionen ese resultado, Por otro lado Huamán (2017), en su investigación “Planeación financiera y su incidencia en la liquidez en las empresas comercializadoras de helados, distrito de Santiago de surco, año 2017”, Se concluye que los planes inciden en la liquidez en las empresas comercializadoras de helados del distrito, ya que estableciendo un plan se podrá gestionar la adquisición de modernas máquinas y la innovación de productos que permitan mejorar la situación de la empresa y la toma de decisiones en general. En este punto Podemos darnos cuenta que los pronósticos de planificación financiera constituye del análisis de la tendencia del mercado , de esta manera Silva en su investigación indica que para reducir los costos operativos se debe tener énfasis en el crecimiento del mercado y con los indicadores económicos podemos decir que este manejo es fundamental en lo que implica la planificación financiera los factores externos también juegan un papel importante en este punto donde la toma de decisiones examinan los factores internos y externos de la empresa o como se va la dirección en función de que se quiere lograr como meta, otro punto importante es la base de las finanzas implementadas en el desarrollo de sus actividades es así que también dependen de este factor. En otro punto de vista podemos rescatar la inversión de nuevas maquinarias o como se toma en cuenta este punto o de qué manera se evalúa el crecimiento de la empresa, también las empresas consideran la inversión como gasto ya sea positiva o negativa depende de la decisión que la empresa lo controla ya sea por cuenta propia o por terceros (los bancos). Es así que esta genera interese puede ser perjudicial o beneficio en la función del uso que se dé a la inversión obtenida ya sea una maquinaria o alguna apertura de nuevos mercados o sucursales va dependiendo de la decisión y estudio de mercado que realice.

V. CONCLUSIONES

1. Se concluye que la planificación financiera incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de Ate-Vitarte, 2019, en base a las pruebas realizadas anteriormente donde la significancia y la existencia de la asociación de la variable independiente (Planificación financiera) y variable dependiente (costos operativos), con el valor determinado de (55,803) es mayor que el valor teórico del Chi cuadrado (16,9190). De tal modo que el valor de significancia es menor que ($0.000 < 0.05$) donde rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. Por ello al realizar la planificación financiera incide significativamente en los costos operativos logrando los objetivos económicos y financieros, además mediante la prueba los trabajadores encuestados nos indican que si aplican y conocen la proyección de cobranza, gastos y ventas en sus empresas logrando resultados óptimos, por otro lado, la minoría de encuestados no conocen del tema o no aplican la planificación financiera en función a las proyecciones.

2. Con los resultados obtenidos se concluye que la planificación de efectivos incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate-Vitarte, 2019, confirmados con la prueba de hipótesis por la dimensión 1 (planificación de efectivos) y la variable dependiente (costos operativos), realizada con el Chi cuadrado. Nos indicó que si existe asociación donde el valor determinado del Chi cuadrado es (49.360) y el valor teórico del Chi cuadrado es (21,0261), es decir el valor de significancia (valor crítico observado) es menor que 0.05 ($0.000 < 0.05$), por lo tanto, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. Además esta manera la planificación de efectivos mediante la proyección de cobranza, proyección de gasto y el análisis de uso de efectivo se mantiene la política de créditos y cobros a los clientes para efectos del costo de combustible, mantenimiento de los vehículos, seguros vehiculares se logra el desarrollo de las operaciones dentro la empresa, también las encuestas realizadas nos muestran que en igualdad de proporción la mitad de encuestados indica que no aplica y desconoce del tema, por otro lado la otra mitad si lo aplica en sus empresas y conocen el tema.

3. Se concluye en la investigación que la planificación de utilidades incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte, 2019. Según la prueba estadística realizada para la dimensión 02 (planificación de utilidades) y la variable dependiente (costos operativos), realizada con el Chi cuadrado. Existe asociación entre la dimensión y la variable, según el valor determinado del Chi es (58,880) y el valor teórico del Chi de cuadrado (16,9190) siendo menor el valor de significancia (valor crítico observado) demostrado que 0.05 ($0.000 < 0.05$) donde rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. Por ello la planificación de utilidades sobre los costos operativos por medio de la proyección de crecimiento, análisis de tendencia del mercado, proyección de ventas para efectos del costo operativos permite planificar los recursos destinados al peaje, el costo extra salarial y el costo de regreso del vehículo vacío. Por otro lado, en base a las encuestas realizadas la mayoría indicaron que si aplican y conocen del tema y otra minoría indicaron que no conocen del tema.

4. Se concluye que los pronósticos de planificación financiera inciden en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte, 2019. Según la prueba estadística del Chi cuadrado el valor determinado del Chi es (58,880) y el valor teórico del Chi de cuadrado (16,9190) donde nos indica que existe asociación entre la dimensión y la variable siendo menor el valor de significancia (valor crítico observado) demostrado que 0.05 ($0.000 < 0.05$), por ello, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa. De esta manera los pronósticos de planificación financiera para efectos de los costos operativos mediante los estados de situación financiera proyectado, estado de flujo de efectivo proyectado y estado de resultados proyectado permiten ver una visión clara del uso y destino de los recursos además el pronóstico de ingresos y gastos.

VI. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda la aplicación de la planificación financiera sobre los costos operativos en las empresas de transporte de carga pesada, con la finalidad de establecer y determinar adecuadamente los costos que implican el servicio que brindan de esta manera incrementar las ganancias en las empresas respecto de los recursos destinados, por ello es fundamental plantear los objetivos que se quiere lograr, lo cual con ello se trabajan las proyecciones y planes financieros anteriormente mencionados para encontrar la deficiencia que hubiese en el tratamiento de los costos los que comprenden de costos fijos y variables, ya que en función de ellos se encuentran las capacidades de mantenerlos u optimizarlos mediante estrategias y procesos se miden las variaciones que tienen para rendir los movimientos económicos que circulan en la empresa en el momento de determinarse el costo del servicio brindado a los clientes.

2. Por otro lado, se recomienda mediante la aplicación de la planificación de efectivos, los cuales se encuentran en función a la proyección de cobranza , proyección de gastos, análisis del uso de efectivo del periodo, se logra mantener la política de cobranza de los clientes y optimizar los recursos desembolsados a los conductores en el retorno de la entrega del servicio, los gastos del peaje , mantenimiento del vehículo , el combustible, los estacionamiento cuando la ruta es larga , implican parte del costo, por ello en análisis del uso de efectivo es fundamental en el proceso de desarrollo.

3. Se recomienda mediante la planificación de utilidades en función a la proyección de crecimiento, análisis de la tendencia del mercado, proyección de ventas , que comunican sobre los riesgos generados por los cambios del factor externos e internos de la empresa sobre el mercado, además las leyes y normas del transporte pueden marcar la distinción de su proceso, es así que se pueden variar las ventas o desequilibrar el proceso sin poder tomar decisiones adecuadas.

4. Se recomienda los pronósticos de planificación financiera, los cuales se encuentran en función del estado de situación financiera proyectado, estado de resultado proyectado, estado de flujo de efectivo dentro de la entidad, para poder mejorar la situación económica del periodo y controlar las posibles deficiencias o inconsistencias que se pueden dar y tratar de llevar a cabo la toma de decisiones de manera preventiva, por ello los pronósticos buscan también impulsar nuevos horizontes o mercados.

REFERENCIAS

- Anaya Delgado, R. (2018). Propuesta de mejora en la gestión logística para reducir los costos operacionales en el almacén de repuestos de la empresa Agro transportes Gonzales S.R.L. (*Tesis de titulación*). Lima, Perú. Obtenido de file:///C:/Users//AppData/Local/Temp/Rar\$Dla8408.19246/Anaya%20Delgado%20Ri der.pdf
- Andújar, J. (18 de Octubre de 2018). *Sage advice*. Obtenido de <https://www.sage.com/es-es/blog/5-pasos-planificar-realizar-crecimiento/>
- Aranda Calderón , D. C., & Quishpe Paucar, B. L. (2019). *Propuesta de Planificación Financiera - Estratégica para mejorar la gestión financiera de la empresa de transporte de carga pesada BAJO CERO S.A. ubicada en el Distrito Metropolitano De Quito, período 2018- 2023*. Obtenido de file:///C:/Users/WINDOWS%207/Downloads/T-UCE-0005-CEC-221.pdf
- Chambergu Guillermo , I. (2014). *Análisis de costos y presupuestos en el planeamiento estratégico gerencial* (4 ed.). Lima: Instituto pacifico.
- De cuentas por cobrar*. (2019). Obtenido de <https://decuentasporcobrar.com/como-elaborar-una-proyeccion-de-cobranza/>
- Elizalde Marin, L. (2018). Planificación financiera como soporte de gestión del éxito organizacional. *Contribuciones a la economía*, 2. Obtenido de <https://www.hacienda.go.cr/Sidovih/uploads/Archivos/Articulo/planificacion-financiera-exito.pdf>
- Emprende Pyme. (2019). *Emprende Pyme.net*. (J. caurin, R. Hernández, & S. V. Soriano, Editores) Obtenido de <https://www.emprendepyme.net/quienes-somos>
- Fajardo, A. (18 de junio de 2016). *Muchos ingresos pasivos*. Obtenido de muchosingresospasivos.com/analizar-estado-flujos-efectivo/
- Filippo Ghermandi. (2 de mayo de 2016). *Revista Luz* . Obtenido de <https://blog.luz.vc/es/como-hacer/As-design-pasado-en-su-estudio-de-factibilidad-econ%C3%B3mica-/#3>
- Flores, J. (2011). *Costos y presupuestos Teoria y practica*. Lima: Santo Domingo.
- Garcés Buitrón, L. E. (2015). Estudio y análisis de costos operativos de la empresa de transportes de carga pesada Gasseph cia ltda., ubicada en ciudad de otavalo, provincia de Imbabura para el año 2014. (*Tesis de titulación*). Otavalo, Ecuador. Obtenido de file:///C:/Users//AppData/Local/Temp/Rar\$Dla26500.9270/UO-PG-ADM-2015-02.pdf

- Glosario del transporte de mercancía*. (6 de Agosto de 2017). Obtenido de <https://glosarios.servidor-alicante.com/transporte-mercancias/viaje-en-lastre>
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la investigación* (6ta ed.). Mc Graw Hill Interamericana. Obtenido de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
- Herz, J. (2016). *Apuntes de contabilidad financiera* (2 ed.). Lima: Universidad peruana de ciencias aplicadas (UPC).
- Investor Education Centre. (2016). *The chin Family*. Obtenido de <https://www.thechinfamily.hk/web/common/pdf/publication/en/IEC-financial-planning-booklet.pdf>
- Maestría en pymes. (2015). *Planificación Financiera*. Lima , Perú. Obtenido de https://www.academia.edu/26001887/PLANEACI%C3%93N_FINANCIERA
- Martin Peña, F., & Soldevila de Monteys, R. (2015). *Contabilidad, cálculo y modelo de costes hoteles y restaurantes*. Madrid: Centro de estudios financieros.
- Mendivelso, F., & Rodríguez, M. (2018). *Prueba Chi-Cuadrado de independencia aplicada a tablas 2xN*. Obtenido de Fundación Universitaria Sanitas: http://www.unisanitas.edu.co/Revista/67/05Rev_Medica_Sanitas_21-2_FMendivelso_et_al.pdf
- Ministerio de comercio exterior y turismo. (2015). *Guía de orientación al usuario del transporte terrestre* (2 ed., Vol. 3). Lima, Perú: Impresos S.R.L. Obtenido de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/D93175C6F8C11A5E052582C50055B8B8/\\$FILE/Paginas_01_al_46_Guia_Transporte_Terrestre.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/D93175C6F8C11A5E052582C50055B8B8/$FILE/Paginas_01_al_46_Guia_Transporte_Terrestre.pdf)
- Morales, A., & Morales, J. (2014). *Planeación Financiera*. México: Grupo editorial patria. Obtenido de <https://editorialpatria.com.mx/pdf/files/9786074382167.pdf>
- Muñoz Arevalo, D. (2019). *Contabilidad de costos. Universidad Nacional de la Amazonia Peruana*. Obtenido de http://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/5736/Daniela_ExamenTitulo_2019.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Nel Quezada, L. (2015). *Metodología de la investigación*. Lima: Macro.
- Novoa Rodriguez, M. I. (2016). *Propuesta de una planificación financiera para una empresa dedicada a la importación y comercialización de partes automotrices para tracto camiones, ubicada en la ciudad Latacunga. (Tesis de titulación)*. Quito, Ecuador. Obtenido de [file:///C:/Users//AppData/Local/Temp/Rar\\$DIA22924.33215/María%20Isabel%20Novoa%20Rodríguez%20-%20Tesis.pdf](file:///C:/Users//AppData/Local/Temp/Rar$DIA22924.33215/María%20Isabel%20Novoa%20Rodríguez%20-%20Tesis.pdf)

- Organización internacional del trabajo. (2016). *Mejore su negocio Planificación Empresarial*. Suiza: International Labour Office. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/---ifp_seed/documents/instructionalmaterial/wcms_553924.pdf
- Pabón, H. (2014). *Fundamentos de costos* (sexta ed.). México: Alfaomega editores.
- Pascale , R., & Pascale , G. (2015). Teoría de las finanzas sus supuestos, neoclasicismo y psicología cognitiva. Obtenido de http://www.economicas.unsa.edu.ar/afinan/informacion_general/sadaf/xxxi_jornadas/xxi-j-pascale.pdf
- Perez Aria, S. M., & Perez Sisa, F. (2016). Planificación Financiera de las empresas: El rol de los impuestos o tributos. Obtenido de <file:///C:/Users/yanina/Downloads/Dialnet-PlanificacionFinancieraDeLasEmpresas-5833413.pdf>
- Portilla Diaz, M. M. (2015). Diseño de un plan financiero como herramienta de gestión y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Agro Transportes Gonzales S.R.L. ubicada en la ciudad de Trujillo año 2015. Trujillo, Perú. Obtenido de [file:///C:/Users/AppData/Local/Temp/Rar\\$D1a26040.37402/portilladiaz_miluska.pdf](file:///C:/Users/AppData/Local/Temp/Rar$D1a26040.37402/portilladiaz_miluska.pdf)
- Puente Riofrio, M., Viñan Villagran, J., & Aguilar Poaquiza, J. (2017). *Planeación financiera y presupuestaria*. Ecuador: Escuela superior politécnica de Chimborazo. Obtenido de <http://cimogsys.esPOCH.edu.ec/direccion-publicaciones/public/pdf/33/libro%20portada%20y%20contra%20portada%20planeaci%C3%B3n%20MPR.pdf>
- Question pro*. (2019). Obtenido de <https://www.questionpro.com/blog/es/analisis-de-tendencias-de-mercado/>
- Quito Arreaga, J., & Guamán Aguilar , S. (2017). Los Costos Operativos por órdenes de producción y su impacto en los estados financieros de la Empresa Koko Cool. Obtenido de [file:///C:/Users/Hp/AppData/Local/Temp/Rar\\$D1a12356.36643/costos-operativos-produccion.pdf](file:///C:/Users/Hp/AppData/Local/Temp/Rar$D1a12356.36643/costos-operativos-produccion.pdf)
- Rodriguez Morales, L. (2012). *Análisis de estados financieros un enfoque en la toma decisiones*. México D.F: Mc Graw- Hill Interamericana.
- Rodríguez, A. (2014). *Estrategias de planificación financiera aplicada*. (Andavira, Ed.) España: Universidad de Santiago de Compostela.
- Sánchez Barros, C. M. (2019). Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua. Ecuador. Obtenido de <http://192.188.46.167/bitstream/123456789/30114/1/T4626M.pdf>

- Silva Mazzei, G. D. (2016). Propuesta de mejora para reducir los costos operacionales en el almacén de repuestos de la empresa de transportes Uceda S.A.C. (*Tesis de titulación*). Trujillo, Perú. Obtenido de [file:///C:/Users/yanina/AppData/Local/Temp/Rar\\$DIa20748.45646/Silva%20Mazzei%20Gerson%20Darwing.pdf](file:///C:/Users/yanina/AppData/Local/Temp/Rar$DIa20748.45646/Silva%20Mazzei%20Gerson%20Darwing.pdf)
- Sinisterra Valencia, G., & Rincón Soto, C. (2018). *Contabilidad de costos con aproximación a las normas Internacionales* (2 ed.). Ecoe Ediciones. Obtenido de <https://www.ecoediciones.com/wp-content/uploads/2018/02/Contabilidad-de-costos-2ed.pdf>
- Universidad Interamericana para el Desarrollo. (2014). *Presupuestos*. Obtenido de https://moodle2.unid.edu.mx/dts_cursos_md/lic/AE/P/S12/P12_Lectura.pdf
- Uscamayta Chalco, F. Y. (2015). La planeación financiera y el pronóstico interno para la toma de decisiones gerenciales en la empresa de servicios de transportes de carga pesada. (*Tesis de titulación*). Arequipa, Perú. Obtenido de [file:///C:/Users/yanina/AppData/Local/Temp/Rar\\$DIa24776.4743/Couschfy.pdf](file:///C:/Users/yanina/AppData/Local/Temp/Rar$DIa24776.4743/Couschfy.pdf)

ANEXOS



Municipalidad Distrital de Ate

GERENCIA DE DESARROLLO ECONÓMICO
SUBGERENCIA DE PROMOCIÓN Y FORMALIZACIÓN EMPRESARIAL Y TURISMO

"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

Ate, 11 de setiembre de 2019

CARTA N° 488-2019-MDA/GDE-SGPFET

Señora
YANINA SHERLY QUISPE GUZMAN
Mz. E lote 16m Urb, Primavera – Ate
Presente. -

Asunto: Acceso a la información
Referencia: Exp. 53669-19-MDA

De mi consideración:

Tengo a bien dirigirme a Usted, para saludarla cordialmente en mi calidad de Sub Gerente de Promoción y Formalización Empresarial y Turismo el mismo que suscribe la presente, y en atención a lo solicitado sobre información de empresas formales que prestan servicio de transporte de carga pesada que se desarrollen en nuestro distrito, le hacemos llegar la relación requerida (15 folios).

Sin otro particular, quedo de Usted;

Atentamente,


MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ATE
Abog. SERGIO MIKE RAMOS EVANGELISTA
Subgerente de Promoción, Formalización Empresarial y Turismo

Anexos 2: Validaciones de Experto

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable []

Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez

Validador

DNI: *08510968*

Especialidad del validador:

Psiquiatría

25...de...junio...del 2019

Firma del Experto Informante.

1 Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

2 Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

3 Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Observaciones (precisar si hay suficiencia): **SI HAY SUFICIENCIA**

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable** **Aplicable después de corregir** **No aplicable**

Apellidos y nombres del juez

validador: **Ibarras Fretell, Walter**

DNI: **06098355**

Especialidad del validador: **DocTOR CON TAJAS**

31...de...octubre...del 2019....



Firma del Experto Informante.

1 Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

2 Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

3 Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez

validador..... *Ambrosio Teodoro Esteves Pairazaman*.....

DNI: *17846910*.....

Especialidad del validador: *Doctor en Administración Financiera*.....

31...de...octubre...del 2019....



Firma del Experto Informante.

1 **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

2 **Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

3 **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Anexos 3: Base de Datos

PLANIFICACION FINANCIERA												COSTOS OPERATIVOS											
P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24
4	4	3	3	5	4	5	4	5	4	5	4	3	3	5	5	5	4	5	4	5	4	3	3
4	5	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4
3	3	4	5	5	4	3	4	5	4	5	4	3	3	3	5	5	4	3	4	5	4	3	3
3	1	1	1	3	4	1	4	3	4	3	4	1	4	1	3	3	4	1	4	3	4	1	4
3	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2
3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	5	5	3	4	4	3	3	3	4	3	5	5
3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3
4	5	4	5	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4
4	4	5	5	3	5	5	5	3	5	3	5	4	5	5	3	3	5	5	5	3	5	4	5
5	4	3	3	5	3	5	3	5	3	5	3	3	2	5	5	5	3	5	3	5	3	3	2
3	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	4	4	4	4	4	3	3
3	3	4	4	2	4	5	4	5	4	5	4	4	4	5	5	2	4	5	4	5	4	4	4
3	3	3	3	3	4	5	4	5	4	5	4	3	4	5	5	3	4	5	4	5	4	3	4
2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	4	2	3	2	2	4	2	2	2	2	4	2	3	2
3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	3
1	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	1
1	3	3	3	2	2	4	2	2	2	2	2	3	2	4	2	2	2	4	2	2	2	3	2
3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	4	3	4	3	4
5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	4	5	4	4	5	5	5	4	5	4	4
5	5	5	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	5
4	5	4	4	4	5	4	5	4	5	4	5	4	2	4	4	4	5	4	5	4	5	4	2
3	4	4	4	5	2	3	2	5	2	5	2	3	2	3	5	5	2	3	2	5	2	3	2
4	4	5	5	2	4	4	4	2	4	2	4	5	4	4	2	2	4	4	4	2	4	5	4
5	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	4	3	4	3	4
1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2	1
4	4	3	3	5	4	5	4	5	4	5	4	5	3	5	5	5	4	5	4	5	4	5	3
4	5	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4
3	5	4	4	5	4	3	4	5	4	5	4	3	3	3	5	5	4	3	4	5	4	3	3
3	1	1	1	3	4	1	4	3	4	3	4	1	4	1	3	3	4	1	4	3	4	1	4
3	3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	2	3	3	3	3	2
3	3	4	4	2	3	3	3	4	3	4	3	5	5	3	4	2	3	3	3	4	3	5	5
3	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	4	3	3	3	3	3
4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4
4	4	5	5	2	5	5	5	3	5	3	5	4	5	5	3	2	5	5	5	3	5	4	5
3	4	3	5	2	3	5	3	5	3	5	3	3	2	5	5	2	3	5	3	5	3	3	2
3	5	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	2	4	4	4	4	4	3	3
5	4	4	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	5	4
3	3	2	2	3	4	5	4	3	4	3	4	3	4	5	3	3	4	5	4	3	4	3	4
3	2	1	1	3	2	1	2	3	2	3	2	3	2	1	3	3	2	1	2	3	2	3	2
4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4
4	4	5	5	2	5	5	5	3	5	3	5	4	5	5	3	2	5	5	5	3	5	4	5
3	4	3	5	2	3	5	3	5	3	5	3	3	2	5	5	2	3	5	3	5	3	3	2
4	4	5	5	2	5	5	5	3	5	3	5	4	5	5	3	2	5	5	5	3	5	4	5

Anexos 4:Base de Datos

V1	V2	D1	D2	D3
4	4	4	4	5
4	4	4	4	3
4	4	4	4	4
3	3	3	2	3
3	3	3	3	3
4	4	4	4	4
3	3	3	3	3
4	4	4	5	4
4	4	4	5	4
4	4	4	4	4
4	4	4	4	4
4	4	4	4	4
4	4	4	4	4
4	4	4	4	4
2	3	3	2	2
3	3	3	3	3
1	2	2	1	2
2	3	3	3	3
3	3	3	4	3
3	4	4	3	4
5	4	4	5	5
4	4	4	5	4
4	4	4	4	4
3	3	3	4	3
4	4	4	5	3
4	4	4	4	4
1	2	2	1	2
4	4	4	4	5
4	4	4	4	3
4	4	4	4	4
3	3	3	2	3
3	3	3	3	2
3	4	4	4	3
3	3	3	3	3
4	4	4	4	4
4	4	4	5	4
4	4	3	4	3
4	4	4	4	3
4	5	4	4	5
3	4	4	3	4
2	2	2	2	2
4	4	4	4	4
4	4	4	5	4
4	3	4	4	3
4	4	4	5	4

Anexos 5: Tabla del Chi Cuadrado

v/p	0,001	0,0025	0,005	0,01	0,025	0,05	0,1	0,15	0,2	0,25	0,3	0,35	0,4	0,45	0,5
1	10,8274	9,1404	7,8794	6,6349	5,0239	3,8415	2,7055	2,0722	1,6424	1,3233	1,0742	0,8735	0,7083	0,5707	0,4549
2	13,8150	11,9827	10,5965	9,2104	7,3778	5,9915	4,6052	3,7942	3,2189	2,7726	2,4079	2,0996	1,8326	1,5970	1,3863
3	16,2660	14,3202	12,8381	11,3449	9,3484	7,8147	6,2514	5,3170	4,6416	4,1083	3,6649	3,2831	2,9462	2,6430	2,3660
4	18,4662	16,4238	14,8602	13,2767	11,1433	9,4877	7,7794	6,7449	5,9886	5,3853	4,8784	4,4377	4,0446	3,6871	3,3567
5	20,5147	18,3854	16,7496	15,0863	12,8325	11,0705	9,2363	8,1152	7,2893	6,6257	6,0644	5,5731	5,1319	4,7278	4,3515
6	22,4575	20,2491	18,5475	16,8119	14,4494	12,5916	10,6446	9,4461	8,5581	7,8408	7,2311	6,6948	6,2108	5,7652	5,3481
7	24,3213	22,0402	20,2777	18,4753	16,0128	14,0671	12,0170	10,7479	9,8032	9,0371	8,3834	7,8061	7,2832	6,8000	6,3458
8	26,1239	23,7742	21,9549	20,0902	17,5345	15,5073	13,3616	12,0271	11,0301	10,2189	9,5245	8,9094	8,3505	7,8325	7,3441
9	27,8767	25,4625	23,5893	21,6660	19,0228	16,9190	14,6837	13,2880	12,2421	11,3887	10,6564	10,0060	9,4136	8,8632	8,3428
10	29,5879	27,1119	25,1881	23,2093	20,4832	18,3070	15,9872	14,5339	13,4420	12,5489	11,7807	11,0971	10,4732	9,8922	9,3418
11	31,2635	28,7291	26,7569	24,7250	21,9200	19,6752	17,2750	15,7671	14,6314	13,7007	12,8987	12,1836	11,5298	10,9199	10,3410
12	32,9092	30,3182	28,2997	26,2170	23,3367	21,0261	18,5493	16,9893	15,8120	14,8454	14,0111	13,2661	12,5838	11,9463	11,3403
13	34,5274	31,8830	29,8193	27,6882	24,7356	22,3620	19,8119	18,2020	16,9848	15,9839	15,1187	14,3451	13,6356	12,9717	12,3398
14	36,1239	33,4262	31,3194	29,1412	26,1189	23,6848	21,0641	19,4062	18,1508	17,1169	16,2221	15,4209	14,6853	13,9961	13,3393
15	37,6978	34,9494	32,8015	30,5780	27,4884	24,9958	22,3071	20,6030	19,3107	18,2451	17,3217	16,4940	15,7332	15,0197	14,3389
16	39,2518	36,4555	34,2671	31,9999	28,8453	26,2962	23,5418	21,7931	20,4651	19,3689	18,4179	17,5646	16,7795	16,0425	15,3385
17	40,7911	37,9462	35,7184	33,4087	30,1910	27,5871	24,7690	22,9770	21,6146	20,4887	19,5110	18,6330	17,8244	17,0646	16,3382
18	42,3119	39,4220	37,1564	34,8052	31,5264	28,8693	25,9894	24,1555	22,7595	21,6049	20,6014	19,6993	18,8679	18,0860	17,3379
19	43,8194	40,8847	38,5821	36,1908	32,8523	30,1435	27,2036	25,3289	23,9004	22,7178	21,6891	20,7638	19,9102	19,1069	18,3376
20	45,3142	42,3358	39,9969	37,5663	34,1696	31,4104	28,4120	26,4976	25,0375	23,8277	22,7745	21,8265	20,9514	20,1272	19,3374
21	46,7963	43,7749	41,4009	38,9322	35,4789	32,6706	29,6151	27,6620	26,1711	24,9348	23,8578	22,8876	21,9915	21,1470	20,3372
22	48,2676	45,2041	42,7957	40,2894	36,7807	33,9245	30,8133	28,8224	27,3015	26,0393	24,9390	23,9473	23,0307	22,1663	21,3370
23	49,7276	46,6231	44,1814	41,6383	38,0756	35,1725	32,0069	29,9792	28,4288	27,1413	26,0184	25,0055	24,0689	23,1852	22,3369
24	51,1790	48,0336	45,5584	42,9798	39,3641	36,4150	33,1962	31,1325	29,5533	28,2412	27,0960	26,0625	25,1064	24,2037	23,3367
25	52,6187	49,4351	46,9280	44,3140	40,6465	37,6525	34,3816	32,2825	30,6752	29,3388	28,1719	27,1183	26,1430	25,2218	24,3366
26	54,0511	50,8291	48,2898	45,6416	41,9231	38,8851	35,5632	33,4295	31,7946	30,4346	29,2463	28,1730	27,1789	26,2395	25,3365
27	55,4751	52,2152	49,6450	46,9628	43,1945	40,1133	36,7412	34,5736	32,9117	31,5284	30,3193	29,2266	28,2141	27,2569	26,3363
28	56,8918	53,5939	50,9936	48,2782	44,4608	41,3372	37,9159	35,7150	34,0266	32,6205	31,3909	30,2791	29,2486	28,2740	27,3362
29	58,3006	54,9662	52,3355	49,5878	45,7223	42,5569	39,0875	36,8538	35,1394	33,7109	32,4612	31,3308	30,2825	29,2908	28,3361

Anexos 6: Matriz de Consistencia

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA
¿De qué manera la planificación financiera incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte?	Determinar como la planificación financiera incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte, 2019.	La planificación financiera incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte-2019.	Tipo de investigación: Aplicada Método de investigación: cuantitativo Diseño de investigación: Diseño no experimental Población y muestra:
¿De qué manera la planificación de efectivos incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte?	Determinar como la planificación de efectivos incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte, 2019.	La planificación de efectivos incide significativamente en los costos operativos de las empresas de carga pesada del distrito de ate-vitarte-2019.	Trabajadores y conductores de las empresas de transporte de carga del distrito de ate Técnicas e instrumentos: Censo y cuestionario Estadística: SPSS
¿De qué manera la planificación de utilidades incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte?	Determinar como la planificación de utilidades incide en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte, 2019.	La planificación de utilidades incide significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate-vitarte-2019.	Bases teóricas: Referencias bibliográficas
¿De qué manera los pronósticos de planificación financiera inciden en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte?	Determinar cómo los pronósticos de planificación financiera inciden en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte, 2019.	Los pronósticos de planificación financiera inciden significativamente en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada del distrito de ate-vitarte-2019.	

CUESTIONARIO

<p>Encuesta para medir La planificación financiera y su incidencia en los costos operativos de las empresas de transporte de carga pesada, Ate-2019</p>
<p>Generalidades:</p> <p>La presente encuesta es anónima y confidencial.</p> <p>Marque con una (x) la alternativa que mejor refleje su opinión de manera objetiva.</p>
<p>PREGUNTAS GENERALES:</p>
<p>Años de experiencia: 1 - 5 () 5 - 10 () 10 - más ()</p>
<p>Áreas : Contabilidad () Administración () Finanzas () Gerencia () Producción ()</p>

Nunca (1) Casi nunca (2) Algunas veces (3) Casi siempre (4) Siempre (5)

N°	ÍTEMS	VALORIZACIÓN DE LIKERT				
		5	4	3	2	1
1	La proyección de cobranza permite mejorar los procedimientos en los créditos y cobros en la empresa					
2	La proyección de cobranza es un informe ejecutivo que permite mostrar resultados comparativos y seguimiento de los clientes					
3	La proyección de gastos permite una adecuada optimización de los recursos necesarios para la empresa					
4	El análisis del uso de efectivo del periodo permite tomar decisiones de los recursos en momentos determinados					

5	La proyección de crecimiento es un plan que permite a la empresa invertir o ingresar a nuevos mercados en el futuro					
6	La planificación financiera evalúa el análisis de la tendencia del mercado para medir el resultado de la utilidad.					
7	La proyección de ventas es una medida oportuna que logra el margen de utilidad esperada en la empresa					
8	El estado de situación financiera proyectado es un método que tiene la capacidad para afrontar las deudas a corto plazo					
9	Los estados financieros proyectados se muestran de manera óptima según la técnica porcentual para ver las variaciones de venta					
10	El estado de resultado proyectado es un plan financiero importante en la toma de decisiones para la empresa					
11	El estado de resultados proyectados es una medida que permite identificar gastos excesivos en la empresa					
12	El estado de flujo de efectivo proyectado permite evitar el riesgo de capital estancado en efectivo					
13	El método de depreciación utilizada logra determinar los montos a pagar con exactitud.					
14	El pago del impuesto vehicular es pagado en las fechas correspondiente para evitar un gasto adicional innecesario.					
15	Los importes determinados del salario de los conductores se pagan en las fechas pactadas y considerando los beneficios que les corresponde.					
16	El pago del alquiler del establecimiento sigue un contrato establecido y oportuno para la empresa					
17	El costo del seguro se determina en un periodo de pago único establecido					
18	El costo del combustible varía en kilometraje y se encuentra bien sustentado por el personal a cargo					
19	El costo del combustible se monitorea de manera regular para evitar fugas					
20	El costo del mantenimiento es un servicio técnico que permite evitar riesgos y contratiempo para mejoras del desempeño del servicio					
21	El costo del peaje se calcula de manera oportuna para determinar el costo del servicio					

22	El costo extra salarial del conductor debe ser evaluado por el área y sustentado con documentación					
23	Los costos de regreso del vehículo vacío cubren el precio del servicio por el kilometraje improductivo que se genera					
24	El costo de las llantas y lubricantes para la producción de la empresa son informados y autorizados de forma oportuna					

 UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS	Código : F06-PP-PR-02.02 Versión : 10 Fecha : 10-06-2019 Página : 1 de 1
--	---	---

Yo, Donato Díaz Díaz, docente de la Facultad de Ciencias Empresariales y Escuela Profesional de Contabilidad de la Universidad César Vallejo Lima Norte, revisor(a) de la tesis titulada

"Planificación financiera y su incidencia en los costos operativos de las Empresas de Transporte de Carga Pesada, Ate – 2019"

De _____ la _____ estudiante Yanina Sherly, Quispe Guzmán, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 26 % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) 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.



Firma

DNI: 08467350

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable de SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	--------------------	--------	---------------------------------



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

Planificación financiera y su incidencia en los costos operativos de las Empresas de

Transporte de Carga Pesada, Ate – 2019

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Contador Público

AUTORA:

Br. Quique Guzmán, Yanina Sieny (ORCID: 0000-0002-8840-7301)

ASESOR:

Mg. Díaz Díaz, Donato (ORCID: 0000-0003-2436-4653)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
Finanzas

LIMA- PERÚ

2019

Resumen de coincidencias

26 %

- 1 Entregado a Universidad... Trabajo del estudiante 9 % >
- 2 repositorio urv.edu.pe Fuente de internet 5 % >
- 3 repositorio unsa.edu.pe Fuente de internet 1 % >
- 4 es.sildeshae.net Fuente de internet 1 % >
- 5 dspace.untrtu.edu.pe Fuente de internet 1 % >
- 6 repositorio udayvallejo.edu... Fuente de internet 1 % >
- 7 Entregado a Universidad... Trabajo del estudiante 1 % >
- 8 Entregado a Universidad... Trabajo del estudiante 1 % >
- 9 biblioteca.ritrial.educar... Fuente de internet <1 % >
- 10 www.dspace.uce.edu.ec <1 % >



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)
"César Acuña Peralta"

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: Quispe Guzmán, Yanina Sherly

D.N.I. : 70057378
Domicilio : CA Brisas Asoc. Viv. Primavera de Ate Mz. E Lt. 07
Teléfono : Fijo : Móvil : 937055634
E-mail : yquispeg9@gmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : Ciencia Empresariales
Escuela : Contabilidad
Carrera : Contabilidad
Título : Planificación financiera y su incidencia en los Costos Operativos de las Empresas de Transporte de Carga Pesada, Ate-2019.

Tesis de Post Grado

Maestría

Doctorado

Grado :
Mención :

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es): Quispe Guzmán, Yanina Sherly

Título de la tesis:

Planificación financiera y su incidencia en los Costos Operativos de las Empresas de Transporte de Carga Pesada, Ate-2019.

Año de publicación : 2020

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

Firma :

Fecha : 21 de Agosto del 2020



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO
DE INVESTIGACIÓN**

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO
DE INVESTIGACIÓN DE

Escuela Profesional de Contabilidad

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

YANINA SHERLY QUISPE GUZMAN

INFORME TÍTULADO:

PLANIFICACION FINANCIERA Y SU INCIDENCIA EN LOS COSTOS
OPERATIVOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA,
ATE - 2019

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

Contador Público

SUSTENTADO EN FECHA: 08 - 12 - 2019

NOTA O MENCION: 14 (Catorce)

FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACION