



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

**COSTOS UNITARIOS Y SU INCIDENCIA EN EL COSTO DEL
SERVICIO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE F & E TRANSCOM**

S.A. CHICLAYO – 2017

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

AUTORA:

DELGADO FERNÁNDEZ YUVIS MARILÚ

ASESOR:

M.Sc. ZULOETA SALAZAR JOSÉ FÉLIX

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

PLANIFICACIÓN Y CONTROL FINANCIERO

PERÚ - 2017

Página de Jurado

MG. C.P.C. Andrade Guimarey Eduardo

Presidente

M. Sc. José Felix Zuloeta Salazar

Secretario

MG. C.P.C. Jessica Karina Fernández Salazar

Vocal

Dedicatoria

La presente tesis va dedicada a Dios por ser mi refugio en mis momentos débiles y llenarme de fortaleza espiritual; a los seres que más amo en este mundo: mis Padres; Porfirio Delgado y Marilú Fernández, por ser la fuente de entusiasmo e inspiración, a mis cuatro hermanos por ser mi ejemplo de superación, gracias por su apoyo desinteresado y amor incondicional.

Yuvis Marilú

Epígrafe

“Que la esencia perdure, solo eliminemos lo negativo en nosotros mismos, cada día es una oportunidad de ser mejor”

Yuvis Delgado

Agradecimiento

Agradezco a la Universidad César Vallejo por ser el alma mater de muchos jóvenes, a mis preciados asesores Félix Zuloeta y Jessica Fernández por su constante motivación, paciencia y dedicación para la culminación de esta tesis. A mis respetados docentes por las grandes enseñanzas profesionales y consejos brindados sobre el gran valor que tienen los estudios en nuestro futuro; a mis queridos compañeros por mantener actitud positiva y ser jóvenes correctos compartiendo gratos momentos. A mí amada familia por todo su apoyo incondicional; de igual manera a la empresa F & E Transcom S.A. por haber permitido el acceso a la información logrando de tal modo la realización de la investigación.

La Autora

Declaratoria de Autenticidad

Yo, Yuvis Marilú Delgado Fernández con DNI N° 76586442, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela Académico Profesional de Contabilidad, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

Asimismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente 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 César Vallejo.

Chiclayo, diciembre del 2017

Bach. Yuvis Marilú Delgado Fernández

Presentación

Señores miembros del Jurado, de conformidad con los lineamientos establecidos en el Reglamento de grados y títulos de la Universidad Cesar Vallejo Filial Chiclayo, presento ante ustedes la Tesis denominada: “COSTOS UNITARIOS Y SU INCIDENCIA EN EL COSTO DEL SERVICIO DE LA EMPRESA F & E TRANSCOM.S.A. CHICLAYO – 2017”, investigación realizada para obtener el grado académico de Bachiller en Contabilidad Pública.

Este trabajo de Investigación está dirigido a todas las personas interesadas en conocer la importancia que tiene el costo del servicio, determinando la incidencia de cada costo unitario sobre los desembolsos realizados en la empresa de transporte de carga pesada, siendo imprescindible en las organizaciones de este rubro tener conocimiento de que los costos en el transporte representan uno de los mayores gastos como empresa. A su vez la investigación tiene la finalidad de diseñar una estructura a cada costo buscando determinar con mayor precisión el costo del servicio.

Por lo expuesto, respetuosos miembros del jurado, acepto las observaciones que ustedes de manera constructiva realicen, las cuales servirán de aporte al presente trabajo, para de esta manera mejorarlo.

Chiclayo, diciembre 2017

Bach. Yuvis Marilú Delgado Fernández

Índice

Página de Jurado	ii
Dedicatoria	iii
Epígrafe	iv
Agradecimiento.....	v
Dedicatoria de Autenticidad.....	vi
Presentación.....	vii
Índice.....	viii
índice de Tablas... ..	x
RESUMEN.....	xi
ABSTRACT	xii
I. INTRODUCCIÓN.....	13
1.1. Realidad Problemática.....	13
1.2. Trabajos previos	16
1.3. Teorías relacionadas al tema.....	21
1.3.1. Costo Unitario	21
1.3.1.1. Clasificación de los costos según el giro del negocio	21
1.3.1.2. Estrategias para cobrar lo justo	22
1.3.1.3. Costo Variable Unitario (CVU)	24
1.3.1.4. Costo Fijo Unitario (CFU).....	25
1.3.2. Estado de Costos de Producción.....	25
1.3.2.1. Costo de Producción	25
1.3.2.2. El estado de resultado en una empresa que presta servicios.....	25
1.3.3. Costos del Servicio	28
1.3.3.1. Características de las empresas de servicios	28
1.3.3.2. Factores de riesgo en el transporte de carga	31
1.3.4. Elementos de economía vehicular.....	31
1.3.5. Costos de Operación generados por el vehículo de carga	32
1.3.6. Clasificación según el comportamiento del costo del servicio.....	33
1.3.6.1. Costos Fijos	33
1.3.6.2. Componentes de los costos fijos del vehículo de carga	34
1.3.6.3. Costos Variables.....	35
1.3.6.4. Componentes del costo variable u operativo del vehículo de carga	35

1.3.6.5.	Gastos asumidos por la empresa para la efectiva prestación del servicio brindado a sus clientes.....	37
1.3.6.6.	Relación de los costos administrativos con la operación del vehículo de carga.....	38
1.4.	Formulación del problema.....	41
1.5.	Justificación del estudio	41
1.6.	Hipótesis	41
1.7.	Objetivos.....	42
II.	MÉTODO	43
2.1.	Tipo y diseño de investigación	43
2.2.	Variables, Operacionalización.....	44
2.3.	Población y muestra	46
2.4.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.....	47
2.5.	Métodos de análisis de datos.....	48
2.6.	Aspectos éticos.....	49
III.	RESULTADOS.....	50
IV.	DISCUSIÓN.....	95
V.	CONCLUSIONES	100
VI.	RECOMENDACIONES.....	101
VII.	PROPUESTA.....	102
VIII.	REFERENCIAS.....	129
	ANEXOS.....	134
	Anexo 1	
	Anexo 2	
	Anexo 3	
	Anexo 4	

Índice de tablas

Tabla 1: Distribución de trabajadores según cargo laboral...	46
Tabla 2: Características técnicas del tracto camión	63
Tabla 3: Consumo mensual de combustible.....	64
Tabla 4: Compra de neumáticos.....	65
Tabla 5: Consumo de aceites, filtros y lubricantes.....	66
Tabla 6: Costo en mantenimiento y reparación.....	67
Tabla 7: Compra de repuestos y accesorios.....	68
Tabla 8: Costo por peajes	69
Tabla 9: Costo por parqueo de camión y cochera	70
Tabla 10: Costo por limpieza del vehículo.....	71
Tabla 11: Costo por alojamiento.....	72
Tabla 12: Costo por alimentación	73
Tabla 13: Costo por movilidad.....	74
Tabla 14: Depreciación de los vehículos	75
Tabla 15: Costo por los seguros de los vehículos	76
Tabla 16: Costo por los seguros de los trabajadores y oficina	77
Tabla 17: Costo por el leasing financiero de la deuda.....	78
Tabla 18: Costo por el financiamiento del vehículo	78
Tabla 19: Costo por el interés de la deuda del financiamiento.....	79
Tabla 20: Costo por el interés del financiamiento a largo plazo.....	79
Tabla 21: Costo por el jornal del conductor y ayudante.	80
Tabla 22: Costo por el GPS.....	81
Tabla 23: Costo por el teléfono /internet de los conductores.....	82
Tabla 24: Costo por el sueldo del personal administrativo.	83
Tabla 25: Costo por el teléfono /internet de los administrativos.	84
Tabla 26: Costo por la energía eléctrica	85
Tabla 27: Costo por el mantenimiento de la oficina en lima.	86
Tabla 28: Costo por articulos de oficina	86

RESUMEN

El presente trabajo de investigación, titulado COSTOS UNITARIOS Y SU INCIDENCIA EN EL COSTO DEL SERVICIO DE LA EMPRESA F & E TRANSCOM S.A. CHICLAYO – 2017, ha sido elaborado con la finalidad de contribuir a que la empresa cuente con una estructura de costos, que le permita conocer sus costos reales desembolsados, según la clasificación de los costos fijos y los costos variables, detallando de manera unitaria los insumos que requiere el vehículo para estar en perfectas condiciones al momento de prestar el servicio, ayudando de esta manera a determinar el comportamiento del costo del servicio desde el proceso de carga, traslado y entrega de los bienes. Se tiene como objetivo general; Determinar la incidencia de los costos unitarios en el costo del servicio de la empresa de transporte F & E Transcom S.A. Chiclayo-2017. El tipo de investigación utilizado fue descriptivo-propositivo, describiéndose la relevancia de las variables a través del sustento teórico, recolectando también información por medio de los dos instrumentos aplicados; considerando dos poblaciones y dos muestras; pudiendo de esta manera diseñar la propuesta de costos del servicio. El diseño de investigación fue no experimental ya que no existe manipulación deliberada de las variables. Por consiguiente, se diagnosticó los costos unitarios según la clasificación de la estructura se pudo determinar el costo del servicio, identificando por medio de la hoja de costos por cada variable la apreciación del costo de producción fijo y variable, especificando el costo de ruta por kilómetro.

Palabras clave: Costos, costos unitarios, costos del servicio.

ABSTRACT

The present research work, entitled UNIT COSTS AND ITS INCIDENCE IN THE COST OF SERVICE OF THE COMPANY F & E TRANSCOM S.A. CHICLAYO - 2017, has been developed with the purpose of contributing to the company having a cost structure, which allows you to know its actual costs disbursed, according to the classification of fixed costs and variable costs, detailing the inputs in a uniform way that the vehicle requires to be in perfect condition at the time of providing the service, helping in this way to determine the behavior of the cost of the service from the process of loading, transfer and delivery of the goods. It has as a general objective; Determine the incidence of unit costs in the cost of the service of the transport company F & E Transcom S.A. Chiclayo-2017. The type of research used was descriptive-proactive, describing the relevance of the variables through theoretical sustenance, also collecting information through the two applied instruments; considering two populations and two samples; being able in this way to design the proposal of service costs. The research design was non-experimental since there is no deliberate manipulation of the variables. Therefore, the unit costs were diagnosed according to the classification of the structure, the cost of the service could be determined, identifying by means of the cost sheet for each variable the appreciation of the fixed and variable production cost, specifying the cost of the route per kilometer .

Keywords: Costs, unit costs, service costs.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad Problemática

Según Dorta (2013), nos dice que las empresas que incursionan en la prestación de servicios en los diversos mercados, tienen que estar preparadas para enfrentar los cambios que puedan ocurrir en su macro entorno, por ello se debe definir y aplicar los planes en el desarrollo del proceso de funcionamiento; pudiendo de esta manera mantener activamente su fuente generadora de ingresos, aumentando las posibilidades de expandirse en el mercado. Hoy en día las empresas de transporte van desarrollándose progresivamente, por tal motivo debe sobrepasar las expectativas en su entorno competitivo, alcanzando resultados exitosos en beneficio propio con el logro de sus objetivos.

En muchos países de Latinoamérica, el transporte de carga ha asumido un rol importante gracias a la globalización de las cadenas de abastecimiento. Barbero y Guerrero (2017) tomando como base información del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), mencionan que la economía ha tenido un crecimiento en las últimas dos décadas, involucrándose sustancialmente los movimientos de bienes en todos los segmentos y modos de transporte; teniendo como tramos nacionales al transporte carretero, ferroviario, aéreo y fluvial. Este transporte carretero de cargas de los países, aporta al PIB nacional con 3% y 4% según la estimación del Transporte Automotor de Cargas (TAC), la participación del sector está representado aproximadamente con el 5% del PIB. De esta manera estas entidades contribuyen al crecimiento del PIB que dan como resultado empresas productivas y eficientes.

A su vez, El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), por medio del comunicado técnico de producción nacional notifica que Perú siendo país en vías de desarrollo, ayuda positivamente a los sectores productivos, incrementando la economía registra 93 meses de crecimiento

consecutivo, en abril del 2017 el PBI aumentó en 0.17%; los doce meses últimos contados de mayo 2016 a abril 2017, existió una acentuación de 3.12%, resaltando que de enero a abril tuvo una agregación de 1.58%. Este incremento está integrado gracias al cambio progresivo de los distintos sectores conformados por telecomunicaciones, pesca, transporte y mensajería, alojamiento y restaurantes, así como administración pública.

De tal forma el sector transporte, almacenamiento y mensajería en enero del 2017 se expandió en 4.45% existiendo un alza, ya que en diciembre del 2016 obtuvo un 4.41%, y en abril del mismo año se registró con un porcentaje de 3.40%. La composición del PBI dentro del sector es sustentada por la participación del subsector transporte en 3.85%, creciendo el transporte terrestre por carretera en 1.95%, el transporte de pasajeros en 1.77% y el transporte de carga en 2.22%; es así que el sector transporte de carga en el país va tomando mayor auge en los últimos años, debido al incremento de la demanda en la prestación de servicios de envío.

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2015), nos dice que en el año 2012 existe un registro indicando que el país cuenta con 70 432 empresas autorizadas para brindar el servicio de traslado de mercancías. Lambayeque incluye 4 342 empresas, representando el 6.16% con una fracción mínima, ya que en los departamentos como Áncash, Apurímac, Pasco, Madre de Dios se obtuvo un crecimiento más significativo.

Dentro de estas empresas dedicadas al rubro de servicios, se encuentra la empresa F & E Transcom S.A. con RUC N° 20395430018 perteneciente al régimen general de impuesto a la renta con domicilio legal ubicado en el Av. Faustino Sánchez Carrión Nro. 615 Dpto. 908 Jesús María - Lima, con su sede Chiclayo, ubicado en la Mza. K Lt. C – Urb. La Parada, Carretera Lambayeque, la cual fue seleccionada para la investigación ya que existe dentro de esta entidad algunos problemas que se encuentran ocurriendo, seleccionando uno de ellos para poder

desarrollarlo, buscando soluciones productivas para la empresa; titulándose mi tema de investigación Costos unitarios y su incidencia en los costos del servicio de la empresa F & E Transcom S.A.-2017. Surge la necesidad de realizar un análisis profundo de los costos totales en su proceso de realización del viaje; para así poder determinar cuál es el total exacto del costo del servicio por viaje en la ruta: Lima – Chiclayo (viceversa), este problema es relevante porque se tiene conocimiento de que los costos en el transporte representan uno de los mayores gastos, y la aplicación de modelos empíricos y paradigmas tradicionales no aportan mejoras en la reducción de los costos desembolsados ni ayuda a conocer exactamente si se está generando gastos innecesarios; por tal motivo se debe de monitorear minuciosamente cada costo unitario, a través de la existencia de un control interno en el cual se considere la clasificación de los costos, sus factores básicos y el importe de los servicios pagados en este departamento, para que de esta manera se tenga identificado exactamente los costos y gastos que se generan, pudiendo cotizar su tarifa por viaje de forma más concreta; y más aun teniendo conocimiento numérico y la experiencia ganada, poder tomar decisiones más acertadas para así incrementar o variar su flota, reduciendo el costo al transportar, el tiempo; teniendo mayor flexibilidad en la distribución de sus vehículos, conociendo exactamente de manera eficiente, eficaz y oportuna cuáles son sus costos reales por ruta, obteniendo de esta manera calidad en el desarrollo de la carga al trasladar y entregar los bienes; ganando clientes en el mercado por el excelente servicio brindado, y captando nuevos clientes a través de marketing abarcando siempre sus necesidades requeridas, ya que los proveedores tienen un impacto muy significativo en términos de la rentabilidad del servicio.

1.2. Trabajos previos

Considerando como primera investigación a López (2011), quien realizó una tesis denominada Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte La Misericordia SAC del departamento de Lambayeque. Se tuvo como objetivo realizar un control eficiente de costos del servicio por cada unidad. Utilizándose el método histórico junto al analítico. Las técnicas empleadas fueron el análisis documental, instrumentos para recopilar información, estudios bibliográficos; a su vez se realizó una entrevista al gerente Luis Guerrero Hoyo y al jefe administrativo Javier Coronel.

El autor concluye que al establecer de manera oportuna los costos eficientes en un sistema, permitirá que la empresa realice cotizaciones basándose en sus márgenes de ganancia.

Esta tesis guarda relación con el presente trabajo por el método histórico y analítico a utilizar, utilizándose como técnica la entrevista aplicada al gerente, basando el objetivo en determinar los costos del servicio y su incidencia en los costos unitarios en la empresa.

Otro trabajo relevante elaborado por Díaz (2014), con su tesis titulada Costos totales del proceso de comercialización para fijar el costo unitario en la empresa automotores San Lorenzo S.A.C sucursal Lambayeque. Tiene como objetivo determinar los costos totales en un proceso de producción fijando el costo unitario, se utilizó el método inductivo, empleando la encuesta como técnica y por instrumento al cuestionario, su población estuvo constituida por 5 áreas; presidencia, directorio, gerencia, caja, servicios. La muestra de estudio fueron 80 productos entre camiones y sus repuestos; seleccionada por la técnica el azar, su hipótesis consistió en que si se determinan los costos totales del proceso de comercialización entonces se podrá fijar los costos unitarios en la empresa.

La tesis es de gran aportación ya que se examinará al costo unitario dentro de su proceso de producción teniendo conocimiento sobre la influencia que tienen los costos totales, al igual que el presente trabajo ya que se utilizará la misma variable costos unitarios, con el fin de determinar que costos unitarios incurren en la empresa al momento de realizar este viaje para así poder establecer cuál es mi costo del servicio real por viaje.

Una tercera investigación de Hernández (2014), en su tesis Uso de costos relevantes para la toma de decisiones gerenciales y su influencia en la utilidad de la empresa de Transportes Herrera E.I.R.L. Cajamarca. Su objetivo consiste en determinar la influencia que tiene el departamento de gerencia, en su toma de decisiones comprendidas por la relevancia que tienen los costos. Su metodología a utilizar fue el procedimiento observacional con un diseño no experimental; la técnica utilizada fue la entrevista por medio de encuestas la cual fue aplicada al gerente, contador, administrador y los cinco trabajadores, la población y muestra estuvo constituida por la empresa.

Esta tesis, al igual que la presente investigación que se realizará, guarda relación con este antecedente ya que es de gran importancia conocer cómo deben ser tomadas las decisiones en las empresas en base a los costos más sobresalientes, de igual modo que al determinar cuál es el costo del servicio, se tendrá un panorama más amplio con la importancia de conocer cómo es que influyen los costos unitarios rescatando aquel conocimiento para poder tomar decisiones gerenciales optimas y acertadas que permitan siempre crecer a la empresa.

Otra investigación realizada por Calua y Coronel (2014), refieren en la tesis Costos de servicios en la empresa Famident S.A.C Chiclayo. Tuvo como objetivo determinar la importancia del costo de servicio para mejorar su rentabilidad. Su investigación fue de tipo descriptiva, analítica y cuantitativa, con un diseño de investigación no experimental. La población al igual que la muestra estuvo conformada por las áreas de hospitalización, sala de operaciones y consultorios. Su hipótesis se

fundamenta en que si determinamos el grado de importancia que tienen los costos del servicio dentro de la empresa, se podrá mejorar la rentabilidad.

Llegaron a la conclusión que la entidad no desarrolla ningún sistema de costos que le permitan conocer con certeza si los precios establecidos que se cobra, se encuentran en concordancia con los costos, ya que no se tiene certeza del tipo de servicio más rentable, es por tal motivo que elaboraron una estructura de costos que permitirá evaluar la gestión de la empresa.

La técnica empleada en la tesis y para el presente trabajo que se realizará, será la entrevista la cual se realizó al gerente general de la empresa, y la otra técnica fue el análisis documental. También se diseñará la estructura de costos para poder determinar los costos del servicio y tener el detalle de cada costo unitario en que se incurre.

Otro estudio realizado por Plasencia (2014) en su investigación Aplicación del planeamiento financiero y su influencia en la situación económica financiera en la empresa Transportes Codigen SAC Trujillo 2013. Plasmó como objetivo analizar y determinar los costos en la prestación de su servicio en sus unidades de transporte y en los gastos de oficina para que de esta manera pueda determinar el punto de equilibrio, para saber con precisión qué cantidad de viajes necesita la empresa para poder cubrir sus costos operativos, controlando de esta manera sus posibles pérdidas del periodo. En el desarrollo de esta investigación se consideró los tres primeros meses del periodo pasado, teniendo en cuenta los reportes de viaje ejecutados se elaboró una proyección para los tres primeros meses presentes, tomando en cuenta el punto de equilibrio que tiene la empresa, se buscó analizar el costo, volumen, utilidad; proporcionando información a tiempo con respecto a la utilidad obtenida en un determinado periodo, ayudando de esta manera a que la empresa pueda asumir y presupuestar gastos futuros, estableciendo estrategias que le generen mayor utilidad.

La propuesta del planeamiento financiero fue óptima para la empresa, ya que en los tres primeros meses del año las pérdidas fueron menores.

Otra investigación conducida por Rodas (2012), en su tesis Beneficios de implementar un sistema de costeo basado en actividades para mejorar la gestión estratégica de la empresa Molinos Selva en el departamento de Lambayeque. Usando una metodología descriptiva y propositiva no experimental, concluyó: que el sistema de costos ABC aporta diversas ventajas que permiten una buena gestión estratégica de costos, utilizando para ello los inductores del costo para poder distribuir los recursos del trabajo en la entidad.

Otro estudio correspondiente a Chomba y Sánchez (2013), sostienen en su tesis Implementación del Sistema de Costos por Procesos para mejorar su rentabilidad en la empresa C & D SAC Negocios Generales – Chiclayo. El objetivo fue establecer un sistema basado en los costos por procesos de manera que se incremente su rentabilidad. La institución mencionada conformo su población; seleccionando en su totalidad al 50% de sus trabajadores de muestra. Utilizándose la técnica de observación y encuesta; concluyendo que el trabajo conjunto en la empresa incentivo a tener mayor interés y compromiso en el proceso de producción, es por ello que las decisiones tomadas fueron las más adecuadas, teniendo como respaldo la herramienta del sistema de costos.

Encontrándose otra investigación de Flores y Galán (2013), mencionan en su tesis denominada Propuesta de implementación de un Sistema de Costos por Procesos para mejorar la rentabilidad de la empresa “JAIS” SAC del distrito de Santa Rosa 2012. Tuvieron como objetivo planteado estructurar los costos ABC a través de un sistema, para el incremento de su rentabilidad. Conformaron la población y muestra los diez trabajadores; utilizando como técnicas el análisis documental y entrevista.

Al finalizar el trabajo, la empresa tendrá conocimiento si ha llevado un adecuado manejo en sus costos y determinara la influencia en la rentabilidad de la misma.

Los autores concluyeron que la situación económica presentada por la empresa no es favorable para poder lograr un crecimiento progresivo, ya que reflejó bajos resultados en cuanto a su rentabilidad según la presentación de sus estados financieros.

Como antecedente último encontramos a Hurel (2015), titulada Implementación de un sistema de costeo variable como herramienta para la determinación del precio de venta en la empresa Servimarket Dispaka de la ciudad de Machala en el período 2012-2013. Su objetivo fue examinar la actuación de los costos vinculados a la producción, tomando de esta forma decisiones eficientes en las áreas contables financieras y operativas a corto plazo. Tomándose como muestra a docentes, analistas financieros, contadores especialistas en costos, y trabajadores. Como técnica de aplicación se utilizó la entrevista.

El autor concluye que, al aplicar el costeo absorbente como método, se pudo establecer en la empresa un análisis al costo, en su volumen y utilidad, obteniendo su rentabilidad con el punto de equilibrio según el tipo de producto; conociendo que desviaciones sufren los recursos utilizados en actividades externas al desempeño diario en la empresa.

Esta tesis guarda relación en la investigación presentada por su muestra y técnica de entrevista para su aplicación, ayudando de igual manera a determinar los costos que intervienen en un servicio de acuerdo a un adecuado control.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Costo Unitario

Reyes (2015), nos dice que los costos unitarios forman parte de aquello que me cuesta producir un servicio o producto, se calcula sumando los insumos que son utilizados, estando dentro de estos los materiales directos, la mano de obra y los costos de fabricación; este costo se determina, dividiendo el costo en su totalidad por el número de unidades en las que se realizó el mantenimiento de insumos y repuestos o en el caso de producir el número de unidades que fueron producidas. Para esto se toma en cuenta las horas maquinas, litros, kilogramos, numero de facturas.

Según Sáenz y Hurtado (2017), señala que al calcular el costo unitario intervienen una serie de procedimientos basados en matemática y estadística aplicando la planeación y el control; de manera que este costo es conocido como un coeficiente que toma importancia al momento de evaluar el total de producción determinando así su estado; computando y analizando la utilidad y el rendimiento obtenido. Se tiene como regla que este cálculo es posible cuando la producción esté terminada o con respecto a su equivalencia de desarrollo en la fabricación.

Sinisterra (2016), define a la contabilidad de costos como un método tomado en la contabilidad de finanzas, por medio del cual se manipulan los costos totales, diferenciando los costos fijos y variables, a su vez se realiza el análisis respectivo a cada uno de estos que intervienen en la fabricación, dando una estructura que facilite la obtención del costo unitario, aplicando de esta manera un control en la producción.

1.3.1.1. Clasificación de los costos según el giro del negocio

Casanovas (2011), nos menciona cuatro clasificaciones de los costos dependiendo del negocio, siendo estas:

1. **Área de Producción:** Son estos costos los que intervienen en el proceso de transformación de la materia prima en los productos terminados: se clasifican en Materiales directos, Mano de obra directa y los Costos indirectos de fabricación
2. **Costos de Distribución:** son aquellos costos generados por prestar el servicio del traslado de la mercadería hasta el consumidor final; se refiere a la calidad del servicio que se le debe proporcionar a los clientes. Están integrados por las garantías pagadas, la depreciación de los equipos de transporte, los sueldos otorgados a los conductores y personal de ventas, entre otros.
3. **Costo de Administración:** Estos costos se generan en el área administrativa y de ventas en la entidad; tienen relación con la gestión empresarial utilizada internamente a través de los métodos y procedimientos que hacen posible la planeación, la organización, la dirección y control de las operaciones del negocio son denominados gastos. Siendo este costo conocido como gasto va reflejado los honorarios pagados al equipo administrativo, siendo estos el sueldo a los gerentes, directorio y al personal que integra el área de recursos humanos, finanzas, servicio jurídico, la depreciación que sufre las oficinas mobiliarias y equipos, entre otros.
4. **Costos de Financiamiento:** dentro de las empresas existe este costo como medio de inversión, para adquirir activos que ayuden progresivamente a la producción de bienes o servicios, aplicando los recursos en sus actividades diarias, devolviendo de esta manera el dinero a la empresa que otorgo el financiamiento.

1.3.1.2. Estrategias para cobrar lo justo

Ramos (2010), nos menciona diez estrategias para bajar los costos en el transporte:

1. **Distribución ajustable;** también conocido como red flexible, se debe contar con líneas ventajosas con respecto a los fletes, dependiendo del tipo de cliente, para que así exista alineación entre los proveedores, los productores, los distribuidores y las empresas de retail, evaluando y rediseñando las cadenas de suministro, tomando en consideración ventajas que permitan mejorar el servicio y reducir costos.
2. **Fijar presupuestos y medir el avance;** el monto presupuestado de transporte debe ser administrado con mucho cuidado; de modo de que si no es medido no puede ser administrado ni controlado, para ello se debe considerar controles internos en cuanto a tasas, servicios, modos, incluyendo indicadores claves que permitan garantizar una cuidadosa administración.
3. **Acrecentar las estrategias del proceso;** se debe utilizar redes de cobros y pagos en el transporte para mejorar la estrategia logística (cross docking), existiendo oportunidades de postergación (postponement) en el proceso de entrega de la carga, explicándose que depende del volumen de la mercadería el vehículo puede dar inicio a la prestación del servicio, reduciendo de esta manera el tiempo de entrega mejorando la diferencia de ingresos y egresos (cash flow) en un periodo determinado.
4. **Negociar las limitaciones de precio y capacidad largo plazo;** debe existir equilibrio en el precio, ayudando a que el distribuidor se pueda expandir a medida que su negocio crece.
5. **Optimizar el cumplimiento de entrada;** el flete cobrado debe ser el correcto, a su vez se debe asumir con mucha responsabilidad el llenado de las guías de ruta, para no tener problemas con sanciones de multa o sanción de comiso de la mercadería, evitando gastos no planificados dentro del transporte.

6. **Acrecentar la programación del transporte;** el espacio pagado deberá ser utilizado, teniendo conocimiento de las ubicaciones de los puntos de estiba y desestiba, considerando la naturaleza y el tamaño de la mercadería que será transportada, para que de esta manera se pueda calcular de forma eficiente cada metro cubico de espacio de la carga.
7. **Terminar la consolidación del viaje;** el detalle de la mercadería a transportar debe ser verificada y supervisada al momento de la carga y descarga del furgón, optimizando el precio de los fletes.
8. **Acrecentar la visibilidad;** desde que se recibe la orden de pedido hasta la entrega final de la mercadería, se debe tener conocimiento del tiempo utilizado, anticipándose a desarrollar las acciones dentro del proceso.
9. **Corregir los procesos de ejecución;** se debe constatar que se cumplan todas las condiciones acordadas en el contrato entre la empresa y el cliente.
10. **Asociar;** se debe tomar en cuenta los procesos de transporte y comercio como un recurso integrado que ayuda a entender el impacto que tienen estos entre sí.

1.3.1.3. Costo Variable Unitario (CVU)

Jiménez (2010), señala que el costo variable unitario sufre variación en el total, son relevantes por lo cual tiene relación directa con los cambios en el volumen de la producción o servicios que brindan las empresas, este costo no tiene función en el tiempo, y su costo unitario se mantiene constante.

1.3.1.4. Costo Fijo Unitario (CFU)

Reyes (2015), nos dice que el costo fijo unitario es conocido también como costo fijo total de la entidad, no es asignado directamente a los productos o servicios, sino que son distribuidos entre todos ellos; siendo fijo en el total y variable en la unidad.

1.3.2. Estado de Costos de Producción

1.3.2.1. Costo de Producción

Guajardo (2013), nos dice que este costo representa al importe de todos los insumos que las empresas necesitan para poder producir sus bienes o servicios; considerando los pagos realizados al agente de producción estando dentro de estos el capital, el cual por medio de intereses y utilidades se paga al empresario; también se involucra a los desembolsos por salarios a empleados, los cuales se cancelan en el proceso de producción por el consumo de bienes y servicios siendo estos la materia prima, los combustibles, teléfono, energía eléctrica, agua, y diversos servicios que se requieren para el buen funcionamiento en la empresa.

1.3.2.2. El estado de resultado en una empresa que presta servicios

Chacón (2013), refiere que en la elaboración del estado de resultados se agrupa en la parte superior los ingresos obtenidos por el servicio prestado y en la parte inferior aquellos gastos desembolsados necesariamente para que se pueda ejecutar el servicio siendo estos los sueldos, arriendos, propaganda, viáticos, entre otros; por medio de la cual la diferencia resultante que se obtuvo al restar las ganancias menos los desembolsos necesarios, marcará el rendimiento positivo o pérdida en el ejercicio, se detalla la siguiente forma:

(+) Ganancias por el Servicio

(-) Desembolsos de Operación

= Utilidad Bruta

(-) Desembolsos de Operación

= Utilidad de Operación

(+ -) Costo integral de Financiamiento

(+ -) Otros ingresos y otros gastos

= Utilidad antes de Impuestos

(-) ISR y PTU

= Utilidad Neta

RAZÓN SOCIAL
RUC
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS AL 31 DE XXXX DEL 2017
SOLES

INGRESOS OPERACIONALES:

Ventas Netas (Ingresos Operacionales)

Otros Ingresos Operacionales

Total Ingresos Brutos

COSTO DE VENTAS:

Costos de Ventas (Operacionales)

()

Otros Costo Operacionales

Total Costos Operacionales

()

UTILIDAD BRUTA

Gastos de Ventas

Gastos de Administración

()

Ganancia (Pérdida) por Venta de Activos

Otros Ingresos

Otros Gastos

UTILIDAD OPERATIVA

Ingresos Financieros

Gastos Financieros

()

Participación en los Resultados

Ganancia (Pérdida) por Inst. Financieros

RESULTADO ANTES DE IR.

Participación de los Trabajadores

Impuesto a la Renta

UTILIDAD (PERDIDA) NETA DE ACT. CONT.

Ingreso (Gasto) Neto de Oper. Discont.

UTILIDAD (PERDIDA) DEL EJERCICIO

Gerente General

C.P.C

Fuente: Empresa F & E Transcom S.A.

1.3.3. Costos del Servicio

Según Choy (2012), menciona que la actividad ordinaria en un prestador de servicios tiene mayor grado de importancia en los costos, es por eso que requieren en su tratamiento la aplicación de técnicas y procedimientos eficientes, considerando todos los desembolsos utilizados para brindar dicho servicio tales como: personales, insumos y otros recursos que intervienen en su proceso, teniendo como única finalidad la satisfacción de los clientes.

Chambergo (2012), indica que el costo directo del servicio está vinculado con el costo del área de producción ya que tiene relación directa con el precio de un producto que será recuperado con el cálculo de precio de venta al público, dentro del proceso de producción se clasifican los costos, interviniendo los materiales directos, la mano de obra, y los costos indirectos de fabricación.

Hau (2011), refiere que el Costo del servicio tiene acentuación importante en el futuro de las empresas ya que tiene relevancia en la rentabilidad, por ello se debe tener visión, estrategias y equilibrio constante en mantener la productividad. Entendiéndose básicamente que los recursos de la compañía se consumen cuando se efectúa la prestación del servicio al usuario.

1.3.3.1. Características de las empresas de servicios

Choy (2012), nos dice que toda empresa de servicios posee ciertas características:

1. Al inicio de efectuarse el servicio, se representa a la mano de obra directa como principal insumo estando involucrado como recurso humano que permite calcular todos aquellos costos indirectos en los que se incurre para obtener la estimación real del costo del servicio.

2. Las empresas de este rubro ofrecen bienes intangibles, teniendo como insumo principal prestación del servicio como venta a los clientes.
3. Cada servicio prestado, se diferencia a través de la orden de pedido, identificando los costos en fijos y variables.

Lucana (2015), nos informa de la existencia de demanda en el transporte, considerando que se trabaja con tarifas establecidas y con pactos formales por medio de contratos, la empresa prestadora del servicio asume un compromiso con la mercadería a transportar ya que, si existe alguna mínima falla externa en la caja indistintamente de que, si el producto fue afectado o no, el gasto es asumido por la entidad prestadora del servicio, mencionándose a continuación diversos factores:

Cuadro N° 1

Componentes que incurren en el requerimiento del transporte de carga

Componentes	Atributos propios en los Bienes Transportados
Tipo de mercadería	Consistencia en los bienes (Ejemplo el kilogramo por metro cúbico), mercaderías más densas se transportan en mayores volúmenes, al igual que las Mercancías gaseosas.
	Temperatura (Bienes con control de temperatura se trasladan en grandes cantidades).
	Inconsistencia (Mayor seguridad con los bienes, se transportan en volúmenes pequeños).
	Importe de la mercadería A mayor valor mayor cuidado transportándose en volúmenes reducidos, por trayectos más rápidos.
	Tipo de producto (Perecedero, duradero; depende del trayecto a recorrer).
Nivel de servicio	Periodo de la espera
	Espacio del tránsito (Constituida por el estado de los vehículos y la velocidad con la que se recorre).
	Fiabilidad
	Importe
	Pérdidas y daños
Coste de la carga	Son fijados de acuerdo a los rasgos en la mercadería Se basa en los rasgos de la mercancía y el lugar de entrega (Según la forma a transportar, la dimensión del vehículo, la distancia de recorrido, y atributos de los bienes).
Receptor	Regularidad del encargo, variación en la ocupación del vehículo.
Competencia en el mercado	Selección del consignatario de los bienes a trasladar y al transportista (monto, cláusula de pacto). Conformado por la estructura del mercado competitivo, Monopolístico.

Fuente: Guía de Orientación al Usuario del Transporte Terrestres.

Según la Guía de orientación al usuario del transporte terrestre (2015), estos componentes predominan en gran proporción en el costo logístico de la mercadería, considerando que, si el tipo de negocio que se abastecerá es venta directa, no puede existir un atraso en el tiempo de entrega del producto, ya que ocasionaría pérdida de las ventas o en el peor de los casos crear mala imagen comercial trayendo como

consecuencia que la competencia se posicione en el mercado; por tal motivo es de gran importancia que el componente del nivel de servicio sea el mejor y más eficiente, trabajando siempre para lograr calidad en el servicio, demandando un costo mayor, quedando beneficiado la empresa prestadora del servicio y el cliente.

Lucana (2015), nos menciona que el valor ético de la puntualidad es fundamental para que exista buen funcionamiento en las labores, esto nos llevó a recordar la causa de incomodidad por el fenómeno del niño costero ya que se tuvo retrasos de entrega generando pérdidas tanto al proveedor como a la empresa, en días normales la hora de llegada del vehículo debe ser exacta para el buen cumplimiento del contrato e imagen de la empresa.

1.3.3.2. Factores de riesgo en el transporte de carga

Chambergo (2016), sustenta que el sector transporte integra factores de regulación que deben ser acatados bajo la normativa legal vigente con respecto a la necesidad de la empresa; estos servicios deben operar de manera formal, los cuales son mencionados:

- Requerimiento para la licencia de operación
- Registro de autorización apropiado para el servicio y tipo de operación
- Máximos pesos y dimensiones de vehículo permitidas
- Máximas horas de conducción exigibles para el conductor
- Récord de conducción del chofer
- Cumplimiento de las normas de salud y seguridad

1.3.4. Elementos de economía vehicular

Según la Guía de orientación al usuario del transporte terrestre (2015), los elementos de economía vehicular tienen relación con los costos operacionales según el tipo de vehículo y el importe de los servicios que intervienen en el transporte de carga por carretera. Existen diferentes

Costos y estrategias en los precios que deben ser considerados poder realizar un análisis comparativo determinando el desempeño de cada vehículo y el grado de calidad del servicio prestado. Los elementos principales que intervienen en la economía son los siguientes:

- Costos fijos de la unidad: valor el vehículo licencias, entre otros.
- Costos variables del vehículo: combustible, neumáticos, mantenimiento, entre otros.
- Monto de depreciación acumulada del vehículo.
- Agente de utilización: kilómetros por galón, costo por kilómetro.
- Forma de adquisición del vehículo: Compra o alquiler.
- Precio del servicio ofertado en función del costo de los mismos.

1.3.5. Costos de Operación generados por el vehículo de carga

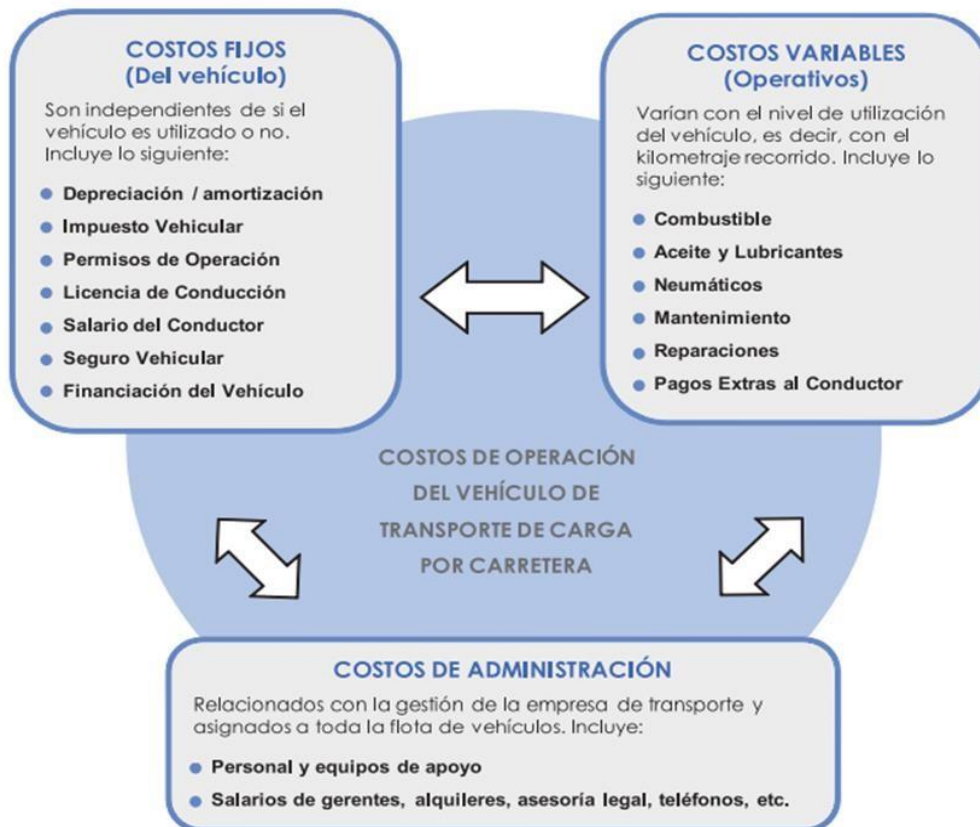
Según la Guía de orientación al usuario del transporte terrestre (2015), los costos se logran controlar y optimizar en la medida que puedan cuantificarse, teniendo un registro adecuado de ellos. Por tal motivo el sistema de costeo permite evaluar con efectividad los costos, manteniendo de esta manera un control de los recursos utilizados en la operación del transporte.

Todo tipo de sistema de costeo necesita la recopilación de información suficientemente ordenada y detallada; haciendo referencia a los datos sobre los recursos utilizados en la operación, en los cuales intervienen el personal, la maquinaria, los materiales, el dinero y los documentos.

Se debe considerar que algunos elementos del costo son catalogados como costos directos, teniendo en cuenta que pueden ser tomados como costos fijos o variables. Por ejemplo; el costo por combustible es atribuido como un costo directo, ya que tiene relación directa con el vehículo; a su vez se le puede considerar al costo por combustible como un costo variable ya que el consumo de este varía según el kilometraje recorrido.

Grafico N° 1

Costos de Operación del vehículo



Fuente: Guía de orientación al usuario del transporte terrestre.

1.3.6. Clasificación según el comportamiento del costo del servicio

1.3.6.1. Costos Fijos

Marulanda (2009), nos dice que los costos fijos tienen un comportamiento independiente del nivel de servicio o producción, a corto plazo son constantes y permanecen fijos, deben ser pagados obligatoriamente aun cuando en la empresa sus ingresos o productividad disminuyan, está compuesto principalmente por la mano de obra, seguro contra incendios, arrendamientos, pagos laborales, servicios públicos; son representados con una línea recta horizontal ya que su volumen será igual, estos tienen afectación económica en la empresa es por ello que deben ser controlados tratando de disminuirlos.

1.3.6.2. Componentes de los costos fijos del vehículo de carga

Según la Guía de orientación al usuario del transporte terrestre (2015), nos dice que cada costo fijo se tiene que pagar indistintamente de que, si la unidad estuvo en actividad o no, conforman este costo fijo todos los pagos desembolsados para adquirir los permisos de operación tales como los impuestos y derechos cancelados anualmente, también se integra el pago inicial que se realiza al comprar el vehículo tomando en consideración la evolución de esta inversión; ya que esta sufre una depreciación al pasar los años, descontando de esta manera el costo anual del vehículo a lo largo de la vida útil esperada.

Impuesto vehicular: este tributo se paga el 1 de enero de cada año, tiene una tasa de 1% que es aplicada sobre el valor del vehículo. Este impuesto debe ser pagado durante 3 años contados a partir del siguiente año de la primera inscripción, asumiendo este pago el dueño del vehículo de carga.

Permiso de operación: es tramitado para cada uno de los vehículos, posee un costo de 3,5% de la Unidad Impositiva Tributaria y es válido hasta 10 años, presentando el certificado de habilitación vehicular se da acreditación de que las unidades de la flota se encuentran aptas para la prestación de su servicio.

Licencia de conducción: su costo asciende a 3,5% de la Unidad Impositiva Tributaria, la licencia profesional que se requiere que posea cada conductor es la clase A categoría III-B la cual tiene una vigencia de 5 años.

Salario del conductor: está dentro del costo fijo e integra el sueldo básico, el seguro de salud e impuestos, considerándose a su vez como costos variables los incentivos, viáticos y sobre tiempo, cada unidad de la flota debe tener un conductor responsable de que se efectuó el viaje indistintamente de que el vehículo este en operación o no.

Seguro vehicular: su costo varía de acuerdo a la ruta del trayecto, a la cantidad de vehículos asegurados, al tipo y valor de mercadería a transportar, el número de accidentes, y el valor de la unidad de flota a asegurar, posee una renovación anual. El SOAT siendo un seguro obligatorio por la ley 27181 y reglamentado por el texto único ordenado del reglamento nacional de responsabilidad civil y seguro obligatorio por accidentes de tránsito, aprobado con D.S. N° 024-202 – MTC / 15.18, este seguro es netamente social, cubre riesgos de muerte y lesiones del asegurado, de los ocupantes del vehículo y de los peatones que pudieran ser afectados en un accidente de tránsito.

Financiación del vehículo: interviene la contribución de interés que se fija al costo del capital propio de la entidad, siendo esta contribución la que se paga por adquirir el vehículo involucrándose la tasa del préstamo con el banco.

Sistema de monitoreo Remoto: este costo comprende contar con un GPS, para poder tener controlada y monitoreada la carga y el vehículo, brindando a los clientes mayor seguridad.

1.3.6.3. Costos Variables

Chambergo (2016), estos costos sufren variación en proporción a la capacidad de ventas o al tipo de movimiento de la actividad diaria; explicándose de que si no hay producción no hay costo variable, de manera que si la producción aumenta el costo variable crece, a su vez ayuda a que la empresa se adapte a las circunstancias de acuerdo a los cambios en el mercado, se representan con una línea ascendente; dentro de estos están los repuestos, accesorios, fletes.

1.3.6.4. Componentes del costo variable u operativo del vehículo de carga

Torres (2013), Nos dice que los costos variables están compuestos, por aquellos que dependen del nivel de actividad que tiene el vehículo por lo

cual sufre variaciones de acuerdo al kilometraje recorrido. Los costos fijos repercuten en la empresa independientemente de que haya o no actividad; por otro lado, los costos operativos se contabilizan cuando la unidad está en actividad y se dividen de acuerdo al:

Costo de combustible: es un costo principal en la operación del transporte, por tal motivo las unidades deben ser monitoreadas de manera regular, cuando el costo excede de lo normal puede estar ocurriendo derrame de combustible, por tener el motor en malas condiciones, o se está conduciendo el vehículo de modo poco favorable, tomando en cuenta también que pueden existir robos.

Costo de aceites, filtros y lubricantes: tiene una representación variable pequeña, pero su medición en el uso de los vehículos es importante ya que, si existe un consumo elevado de este, significara algún problema mecánico.

Costo de neumáticos: el desgaste de neumáticos tiene relación directa con la distancia que recorre el vehículo, está integrado en el costo variable operativo.

Costo de mantenimiento y reparaciones: están dentro de los costos operativos del vehículo básicamente con la mano de especializada, repuestos y uso del taller, teniendo relación con el kilometraje ya que cada vehículo después de haber recorrido cierta cantidad de kilómetros pasa al servicio técnico.

Costo extra salarial del conductor: dentro de este costo está incluido los viáticos que recibe el responsable del vehículo cada vez que realiza el viaje, sustentando estos gastos por alojamiento, manutención; a su vez se puede tomar en cuenta dentro de estos las cancelaciones por incentivos, los sobretiempos cumplidos por el conductor.

Costo por la infraestructura vial usada: los peajes conforman una de las cancelaciones principales que se realiza por circular en los distintos trayectos de la carretera, los lugares de logística, las estaciones de servicios y los estacionamientos.

1.3.6.5. Gastos asumidos por la empresa para la efectiva prestación del servicio brindado a sus clientes

El servicio antes mencionado implica que los conductores inciden en gastos de alimentación (desayuno, almuerzo, cena), alojamiento, movilidad, parqueo de camión y cochera, , limpieza de camión, peajes y otros gastos menores; los mismos que en la mayoría de ocasiones no pueden ser sustentados con el correspondiente comprobante de pago; según lo establecido por la R.S.N°007-99 y normas modificatorias, y de esta manera sean contabilizados y nos permitan la deducción del impuesto a la renta según lo establecido en el inc. R) y a1) del artículo 37° de la ley del impuesto a la renta.

Gastos de alimentación: En cuanto a la entrega de un monto dinerario para cubrir los gastos de alimentación se justifica en que nuestros operadores de tracto camión transportan carga pesada en rutas largas, lo que los hace viajar por la mañana, por la tarde o por la noche según sea el caso, por lo que no tendrían la facilidad de tomar sus alimentos en un lugar determinado, sino que tendrían que hacerlo en un lugar dentro de la ruta por la cual están transitando. Esto hace que el costo de su alimentación sea indeterminado y causaría, no solo un perjuicio económico para él, sino también un perjuicio para el desarrollo de sus funciones, ya que el no tomar sus alimentos en un lugar seguro dentro de su ruta, podría ocasionar el robo de la mercadería o, en el peor de los casos, poner en riesgo su salud y seguridad personal. Así también, se debe tener en cuenta, que las rutas largas implican de uno o más días por lo que es justificable que se le entregue este concepto no remunerativo a fin de que los trabajadores puedan prestar sus servicios de una manera adecuada, más aún cuando existen situaciones en las cuales habiendo

descargado el material transportado, se está a la espera de la entrega de una nueva carga a transportar.

Alojamiento: se entregará este monto dinerario a los operadores de tracto camión, cuando presten sus servicios en rutas largas, debido a que es necesario que los conductores tengan un lugar seguro en donde puedan pernoctar y así descansen lo suficiente para que puedan prestar sus servicios de transporte en forma segura y de la mejor manera.

Movilidad: Se les asigna movilidad ya que es necesario trasladarse desde la cochera donde guardan el camión hasta el hotel donde se alojarán esa noche. Así mismo por razones de seguridad parte de la bolsa de viaje se le deposita a una cuenta, ocasionando el traslado desde el punto donde se encuentren hasta un banco o cajero automático para el retiro de la misma.

Parqueo de Camión: Se hace necesaria esta entrega, en cuanto los camiones necesitan, cuando sea el caso, de parqueo en un lugar en donde puedan guardarse momentáneamente, ya sea en el intermedio de la ruta o mientras se está a la espera de una nueva carga.

Limpieza del vehículo: es necesario para la prestación del servicio que las unidades y la carga estén en las condiciones de limpieza necesarios, por lo que, debido a la distancia entre las rutas que hace que la unidad pueda ensuciarse o una vez entregada la carga, es imprescindible que los camiones puedan estar limpios de cualquier desecho que dificulte transportar una nueva carga.

1.3.6.6. Relación de los costos administrativos con la operación del vehículo de carga

Según la Guía de orientación al usuario del transporte terrestre (2015), menciona que estos costos tienen relación con la gestión administrativa de la empresa la cual interviene en el proceso operativo de la flota de

vehículos, para tal caso se debe distinguir los costos de administración de flota y los costos de administración del negocio en forma general.

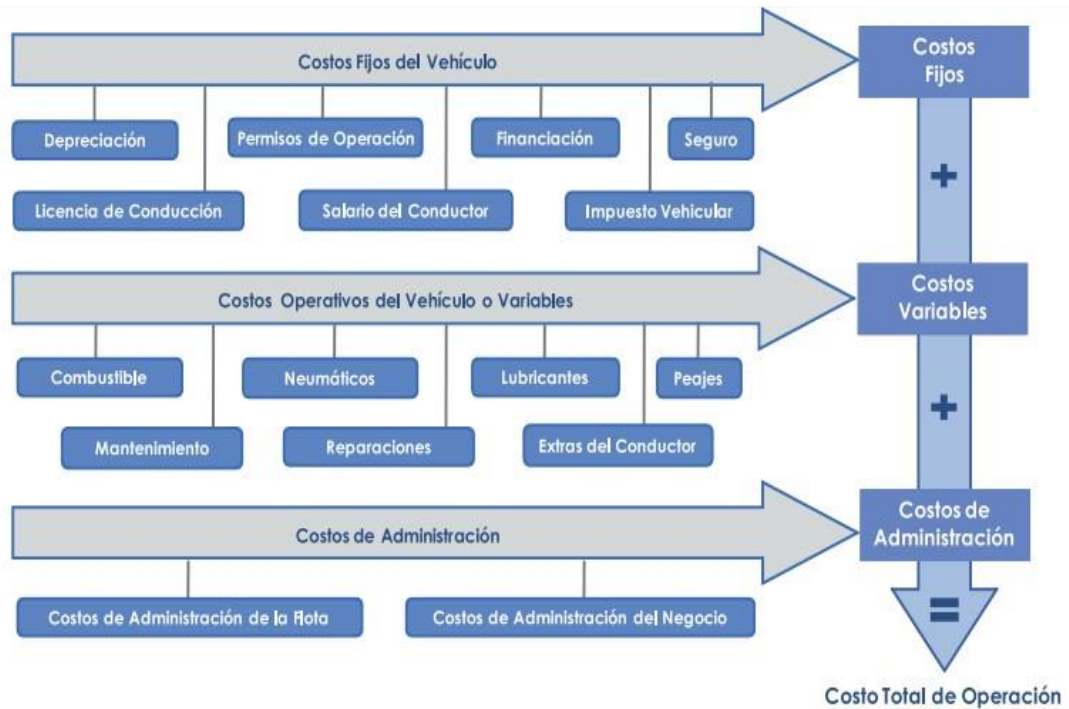
Costos de administración de flota; están comprendidos los costos de personal, del equipo de apoyo o soporte, siendo involucrados con los tráileres o unidades tractoras que deben ser reparadas debido a alguna falla mecánica, siendo necesarios para tener eficientemente operativa la flota de vehículos, los conductores externos denominados ayudantes los cuales son contratados para cubrir a los conductores que están en planilla, y se encuentran gozando de su periodo de vacaciones o descanso médico.

Costos de administración del negocio; estos pueden ser considerados como gastos del departamento del transporte, los cuales no tienen ningún tipo de relación con los vehículos, siendo estos los salarios de los gerentes y programadores de la flota, automóviles, teléfonos, alquileres y capacitación. Los gastos de gestión general están relacionados con la administración de la empresa interviniendo el sueldo de los directores, la asesoría legal, los gastos bancarios, los materiales de oficina, entre otros.

Los costos variables y fijos operativos, podrían ser catalogados como costos directos ya que se encuentran asociados a cada vehículo; y los costos de administración son clasificados como costos indirectos porque no tiene relación con un vehículo en específico.

Grafico N° 02

Estructura y agregación de los costos de operación del vehículo



Fuente: Guía de orientación al usuario del transporte terrestre.

Este cuadro ayudara a tener una visión integral de todos los componentes detallado anteriormente los cuales influyen en los costos de operación de cada vehículo, pudiendo visualizar como y cuando ocurren y se interrelacionan los costos.

1.4. Formulación del problema

¿Cómo inciden los costos unitarios en la determinación del costo del servicio en la empresa de transporte F & E Transcom S.A.- Chiclayo - 2017?

1.5. Justificación del estudio

La investigación presentada se desarrolló con la finalidad de dar a conocer a la empresa F & E Transcom S.A. cuál es el total exacto del costo del servicio por viaje en una ruta corta: Chiclayo – Lima; elaborando un estudio de tal forma que la empresa logre tener exactamente sus costos totales cada año, monitoreando minuciosamente cada costo unitario. por ello debe existir un control interno considerando la clasificación de los costos, sus factores básicos y el importe de los servicios pagados en este departamento, para que de esta manera se pueda conocer exactamente si no se está generando gastos innecesarios, pudiendo cotizar su tarifa por viaje; y más aun teniendo conocimiento numérico y la experiencia ganada, poder tomar decisiones más acertadas para así incrementar su flota o utilizar nuevas estrategias para mejorar el servicio, reduciendo el costo al transportar, el tiempo, obteniendo de esta manera calidad en el servicio, teniendo mayor flexibilidad en la distribución de sus vehículos, ganando más clientes en el mercado, abarcando sus necesidades requeridas, conociendo exactamente de manera eficiente, eficaz y oportuna cuáles son sus costos reales por ruta en cada trayecto que ellos transcurren en la prestación de sus servicios del desarrollo de la carga, al trasladar y entregar los bienes.

1.6. Hipótesis

Los costos unitarios inciden significativamente en el costo del servicio de la empresa de transporte F & E Transcom S.A. Chiclayo-2017.

1.7. Objetivos

Objetivo General

Determinar la incidencia de los costos unitarios en el costo del servicio de la empresa de transporte F & E Transcom S.A. Chiclayo-2017.

Objetivos Específicos

Diagnosticar los costos unitarios de la empresa de transporte F & E Transcom S.A.

Elaborar los costos del servicio de la empresa de transporte F & E Transcom S.A.

Diseñar la propuesta de costos del servicio de la empresa de transporte F & E Transcom S.A.

II. MÉTODO

2.1. Tipo y diseño de investigación

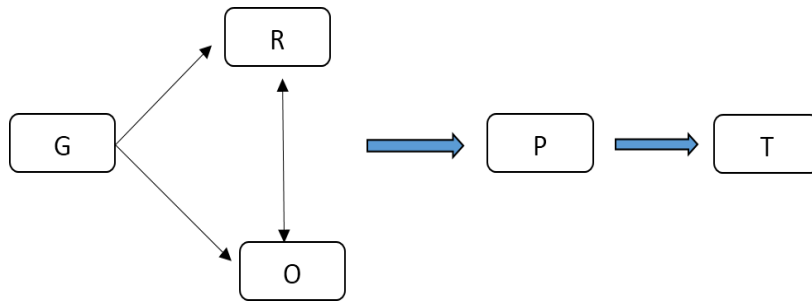
Tipo de investigación

El tipo de investigación utilizado fue descriptivo, describiéndose las diversas características y rasgos de las variables costo unitario y costo del servicio. Según Hernández, Fernández y Baptista (2010) considera que “los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Por ello únicamente miden o recogen información de forma conjunta o independiente de las variables o conceptos referidos”.

A su vez también se considera una investigación propositiva, ya que se recolecto información precisa de la empresa, diseñando de esta manera una estructura de costos fijos y variables que inciden en los desembolsos realizados para la prestación del servicio, pudiendo de esta manera tener conocimiento numérico más exacto, para poder tomar mejores decisiones que ayuden a mejorar las deficiencias en el proceso de la realización del viaje.

Diseño de investigación

Este trabajo de investigación se basa en un diseño no experimental; según Hernández, R. Fernández, C. & Baptista, P. (2010) afirma que “los estudios que realizan es sin manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos”. (p.152). por lo cual estudian situaciones ya existentes. Con un enfoque cuantitativo ya que utiliza la recolección de datos para probar la hipótesis y las teorías.



G: Grupo de observación en la empresa F & E Transcom S.A.

R: Realidad problemática referida a los costos del servicio en la empresa

O: Observación a la realidad problemática referida a los costos del servicio a través del análisis documental.

P: Propuesta de una estructura de los costos unitarios para determinar los costos del servicio.

T: Teoría de los costos

2.2. Variables, Operacionalización

Variable Dependiente: Costo del Servicio

Variable Independiente: Costos Unitarios

Operacionalización de las Variables

VARIABLE	DEFINICIÓN	DIMENSION	INDICADORES	TECNICAS	INSTRUMENTOS
INDEPENDIENTE	Horngren (2012), menciona que los costos unitarios son todos aquellos gastos realizados que representan la actividad económica, teniendo relación directa en las funciones administrativas, es decir, todos aquellos gastos realizados para posibilitar la operación de la empresa.	Tipos de Costos Unitarios	Identificación de los costos	Entrevista	Guía de Entrevista
COSTOS UNITARIOS		Costos de Producción	Costo de producción		
			Estado de resultado		
DEPENDIENTE	Horngren (2012) señala que los costos en las empresas de servicios son intangibles, y está compuesto por la mano de obra, y los materiales indirectos, refiriéndose de manera general a los gastos reales desembolsados, este costo fija la tarifa del servicio.	Componentes que incurren en el requerimiento del transporte de carga	Tipo de mercadería	Entrevista	Guía de Entrevista
COSTO DEL SERVICIO			Nivel del servicio		
			Costos de la carga		
			Receptor		
			Competencia del mercado		
		Factores de regulación para transportar carga terrestre	Normatividad por el MTC	Análisis Documental	
			Normatividad SUTRAN		
			Clasificación según el comportamiento del costo del servicio		
Costos fijos	Hoja de costos				
Costos variables					

Fuente: Elaboración propia.

2.3. Población y muestra

Se consideró conveniente establecer dos instrumentos que son la guía de entrevista y la guía de análisis documental; dos poblaciones y dos muestras por tratarse relativamente de representaciones distintas en el estudio de investigación.

Para el caso de entrevista

Población

Hernández, Fernández y Baptista (2010), describen que la población está representada por un número total de individuos que son estudiados a través de la obtención de resultados estadísticos. (p. 174).

La población en estudio está constituida por todos los trabajadores de la empresa F & E Transcom S.A. Chiclayo en el año 2017. Dicha población está conformada como se muestra en la tabla 1.

Tabla 1: Distribución de trabajadores según cargo laboral de la empresa F & E Transcom S.A. - 2017

Área Administrativa Chiclayo	N° Trabajadores
Gerente General	1
Administradora	1
Contador Externo	1
Contadora Interna	1
Recepcionista	1
Supervisor de Flota Norte	1
Total	6

Fuente: Elaboración Propia

Muestra

Hernández, R. Fernández, C. & Baptista, P. (2014), nos dicen que muestra representa a la manipulación de datos menores con respecto a los sujetos seleccionados dentro de la población, teniendo menor margen de error en los resultados. (p. 175).

En esta investigación la muestra es aleatoria, ya que es intencionada y está compuesta por las personas que integran la organización, siendo seleccionados la administradora, la contadora y el supervisor de flota norte de la empresa F & E Transcom S.A. Chiclayo – 2017.

Para el caso de análisis documental

Población

La población estuvo constituida por todos los documentos contables de la empresa F & E Transcom S.A., Chiclayo desde el año 1998 al 2017.

Muestra

La muestra en estudio estuvo constituida por todos los comprobantes de pago, y el estado de resultados de la empresa F & E Transcom S.A., Chiclayo en el año 2017.

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

Técnicas:

Hernández, R. Fernández, C. & Baptista, P. (2014), mencionan que para poder recopilar datos primarios en el trabajo de investigación se debe utilizar técnicas las cuales a través de su aplicación por medio de instrumentos ayuden a medir y dar confiabilidad a la investigación planteada, para tal caso se utilizó la entrevista y el análisis documental.

Entrevista: realizada con el dialogo directo a los funcionarios de la empresa para aumentar datos en la información, pudiendo dar conclusiones contrastadas que ayuden a confirmar la hipótesis planteada.

Análisis Documental: permitió examinar, distinguir y separar la información de acuerdo al requerimiento del estudio, recopilando facturas de compra (mantenimiento del vehículo, peajes, combustible, etc.), facturas de ventas (proveedores de la prestación del servicio), boletas por viáticos, guías de remisión, contratos de trabajo, contratos de seguros, los estados financieros y resúmenes generales existentes en la empresa.

Instrumentos:

Guía de entrevista: fue importante porque ayudo a recopilar información a través del cuestionario de preguntas que fue elaborado a la administradora, contadora y coordinador de flota de la empresa.

Guía de análisis documental: se obtuvo material (documentación) importante por medio del cual se pudo anotar, estructurar y analizar toda la información, para luego poder llegar al planteamiento de la hipótesis.

Validez y confiabilidad

El proceso de validación de los instrumentos de recolección de datos ha sido desarrollado de acuerdo a lo normado por la universidad, el cual consiste en una ficha validación de instrumentos del contenido por parte del juicio de expertos. Tomando información de dichos expertos respecto al cargo, profesión y lugar donde labora.

2.5. Métodos de análisis de datos

Los métodos empleados fueron el analítico y el deductivo.

Método Deductivo:

Vásquez, C. (2015), Menciona que el método deductivo parte de la teoría para poder comprender una realidad, esta investigación es netamente científica, parte del sustento teórico que ayudara a visualizar los problemas que se suscitan en el medio plasmados en la investigación a través de variables. Se trabajó bajo deducciones efectuadas sobre los supuestos básicos planteados en el problema de investigación, persiguiendo alcanzar el objetivo para determinar con exactitud los costos del servicio.

Método Analítico:

Labajo (2016) describe que el método analítico es una forma de comprender, es conocer algo de la realidad por partes. Se revisó ordenadamente cada uno de los componentes de la investigación, es decir los costos unitarios que incurren en la determinación del costo del servicio, realizando la desmembración de todos aquellos costos que tiene la empresa de transporte, descomponiendo sus elementos, realizando la clasificación para ver las causas y efectos que conllevan cada uno de ellos.

2.6. Aspectos éticos

La presente investigación es elaborada se regirá entre de valores éticos y morales, pues toda la información recopilada será estrictamente confidencial, de tal manera no serán expuestos los datos de la empresa cualesquiera sean los resultados obtenidos en la investigación.

Por otro lado, no la investigación fue elaborada sin fines de lucro, en la cual se espera sirva de ayuda a que la empresa incremente su calidad en el cálculo de sus costos para brindar aun un mejor servicio.

III. RESULTADOS

3.1. Diagnóstico de los costos unitarios

Entrevista a la Administradora

1. ¿Tiene estructurado sus costos fijos, de qué manera?

Respuesta:

La empresa si estructura sus costos fijos de acuerdo a los pagos que realizamos tenga la empresa movimiento o no, en la cual sobresale más la mano de obra administrativa y operaria que son nuestros trabajadores y conductores los cuales tienen un contrato que se tiene que respetar suban o bajen nuestras ventas.

Interpretación:

Los costos fijos son los que se tienen que pagar sin importar que la empresa produzca mayor o menor cantidad en sus ventas, teniendo en cuenta que no se puede prescindir de los costos fijos siendo estos los servicios básicos, la depreciación; la mano de obra (área administrativa, operadores del tracto camión) que es de gran relevancia, por ello debe de ser calificada, teniendo amplio conocimiento del tipo de proceso que se emplea en este servicio siendo de importancia significativa ya que el cliente está presente en todo el desarrollo hasta finalizar la prestación del servicio. Las empresas de este rubro tienen los costos fijos más o menos definidos por la relevancia que no cuentan con productos inventariables y el consumo de este costo es simultáneo con la producción de la empresa.

2. ¿Tiene estructurados sus costos variables, de qué manera?

Respuesta:

Si se lleva un control en una agenda, se estructura por cada conductor la bolsa de viaje que se le otorga y los costos que requiere el mantenimiento y reparación de cada vehículo.

Interpretación:

No se cumple con la formalidad de llevar un control en un sistema para verificar los costos variables en los que se incurre a la hora de prestar el servicio; siendo estos costos los que sufren variación en proporción a la capacidad de venta o al tipo de movimiento de la actividad diaria; explicándose de que si no hay producción no hay costo variable, de manera que si la producción aumenta el costo variable crece, dentro de estos costos están los repuestos y accesorios, mantenimiento y reparaciones, aceites, filtros y lubricantes, neumáticos, costo extra salarial del conductor, combustible, fletes; teniendo en cuenta que los costos variables son los que van a determinar el costo del servicio prestado.

3. ¿Cómo determinan el costo del servicio?

Respuesta:

Se determina según el volumen de la mercadería a transportar y el destino, considerando los costos fijos y variables.

Interpretación:

Tener determinado de manera adecuada el costo del servicio tiene acentuación importante en el futuro de las empresas ya que tiene relevancia en la rentabilidad del servicio, la mencionada entidad calcula empíricamente sus costos fijos y costos variables la cual cuenta con flota propia demandando recursos financieros, por tal motivo la estructura de costos tiende a ser muy importante para dimensionar cual es el nivel mínimo de actividad que debe tener. Entendiéndose básicamente que los recursos de la compañía se consumen cuando se efectúa la prestación del servicio al usuario.

Entrevista a la Contadora

4. ¿Cuáles son los meses en los que usted ha tenido más demanda en sus ventas?

Respuesta:

La fluctuación de ventas ha sido bastante regular en los meses del 2017, en excepción de febrero y marzo que fue afectado por el fenómeno del niño costero, ya que tenemos contratos fijos con nuestros clientes.

Interpretación:

La empresa no ha tenido inconvenientes con sus ventas en el transcurso de los meses, a excepción de febrero y marzo por el fenómeno del niño costero; la empresa no se ha visto afectada directamente ya que tiene contratos fijos con sus clientes y a la vez esta le da seguridad para su actividad comercial.

5. ¿En el presente año el fenómeno del niño costero ha afectado a sus costos operativos (administrativos y de ventas)?

Respuesta:

Si, nos trajo disminución en nuestro servicio ya que las carreteras sufrieron daños y no podían salir nuestras unidades disminuyendo de esta manera nuestras ventas, los choferes al no llegar a su destino se tenía que enviar dinero como bolsa de viaje para la cochera, guardianía del vehículo, alimentación, hospedaje, entre otros.

Interpretación:

Como a toda empresa los distintos fenómenos naturales causan daños y pérdidas, la entidad sufrió pérdidas a causa de que sus vehículos se encontraban retornando de algunos viajes que habían realizado, por tal motivo se tuvo que desembolsar aún más dinero de lo que se le otorga a cada conductor como bolsa de viaje a través de depósitos, tomando esta decisión como precaución de que el vehículo se encuentre en óptimas condiciones siendo guardado en cocheras seguras, ya que existió saqueo a algunos vehículos de su competencia, tomando también en consideración el cuidado de sus operadores. Otros inconvenientes fueron

el desgaste de las llantas, mayor consumo de combustible por el desperfecto en las carreteras a causa de todo ello sus ventas bajaron.

6. ¿Cuenta con financiamiento de vehículos, que tipo de financiamiento?

Respuesta:

Si financiamos con leasing, se cuenta con 1 financiamiento en el BBVA Continental.

Interpretación:

La empresa ha visto más factible el financiamiento financiero ya que le da facilidad de obtener activos y hacer uso de ellos, realizando pagos periódicos a través de cuotas, y con ayuda de la opción compra realizada con el área de transferencia bancaria, se realiza la transferencia de propiedad a la empresa solicitante, utilizando el leasing como instrumento financiero.

Entrevista a la Administradora

7. ¿Cuenta con distintos tipos de vehículos dependiendo de la mercadería, cuántos son, su costo por tonelada es igual?

Respuesta:

Si contamos con tres tipos de vehículos: los paletizados, los rebatibles y los furgones, son 6 unidades estables y 12 unidades móviles. Cobramos de acuerdo al vehículo ya que todos no cuentan con el mismo número de toneladas, dependiendo también del tipo de cliente, de la distancia y de la variedad de la mercadería.

Interpretación:

La empresa dispone de tres tipos de vehículos con alta demanda en el mercado, por tal motivo es un punto a favor ya que cuenta con la disponibilidad del tracto camión de acuerdo al tipo de carga que requiera transportar el cliente; el cobro de tonelada varía de acuerdo al tipo de

vehículo, considerando a su vez la captación de clientes nuevos, la oferta y la demanda dependiendo de los gastos en los que se incurra.

8. ¿Cómo administra su bolsa de viaje?

Respuesta:

La bolsa de viaje se administra considerando los costos variables que dependen de los gastos que cada conductor requiera al momento de realizar la prestación del servicio brindado a los clientes; siendo estos los gastos de alimentación, alojamiento, movilidad, parqueo de camión, limpieza del vehículo, su viatico establecido por día, entre otros.

Interpretación:

La bolsa de viaje es desembolsada a cada operador del tracto camión, por la necesidad que se tiene como empresa de transporte de carga terrestre, la cual entrega en montos dinerarios al responsable que se le es asignado la realización del viaje para el cabal desempeño de sus labores o con ocasión de sus funciones; siendo los mencionados gastos anteriormente no sustentados con el correspondiente comprobante de pago. Este punto es muy relevante para la empresa ya que son 18 vehículos los que conforman la flota y tiene relación directa con el servicio y el giro de negocio que realiza la empresa, es por ello que deberían ser aceptados por el principio de causalidad y fehaciencia de los gastos en los que se ha incurrido.

9. ¿En que se basa para la cobranza del flete?

Respuesta:

El cálculo de la cobranza del flete lo realizamos de acuerdo a las toneladas del vehículo, dependiendo de los costos fijos, los costos variables, los gastos, los peajes, la oferta y la demanda de acuerdo a las temporadas y la utilidad deseada establecida por la empresa.

Interpretación:

Como empresa de servicios de este rubro es necesario y vital conocer cuál es el flete real y hasta cuanto la tarifa se podría bajar sin dejar de ser competitivos ni teniendo afectación la vida del negocio, la empresa se ha mantenido en el mercado de manera positiva conservando una rentabilidad óptima gracias a la experiencia ganada. Calcular el flete no es tarea fácil, requiere de una metodología y una serie de criterios internos y externos, de los cuales la tarifa del transporte carretero está integrada por el costo de llantas, el costo de combustible, el plan de ruta, la afectación del tema de velocidad, el kilometraje, las horas de viaje de acuerdo al tipo de vehículo y la carga a transportar.

10. ¿Cuánto cobra por tonelada o por volumen, de que depende?

Respuesta:

El precio por tonelada establecido varía de acuerdo al número de toneladas que tiene cada vehículo (6 vehículos tienen permiso de transportar 33 TN, 2 vehículos 32 TN, otros de 31.5 TN, 31 TN, 30 TN, 29.5 TN), en algunos casos el precio varía dependiendo del tipo de cliente y del tipo de vehículo (de acuerdo a la antigüedad del vehículo y a su consumo de combustible).

Interpretación:

El número de tonelaje del vehículo es otorgado por el MTC, el cual puede ser incrementando a través de las bonificaciones que son renovadas cada dos años siendo tramitadas para el tracto y la carreta, la cual permite que cada vehículo pueda cargar un poco más con un porcentaje de 5% y 10% con suspensión neumática, dependiendo del tipo de llanta; a la tonelada normal se le adiciona el porcentaje, teniendo como resultado la cantidad en peso que puede ser cargado en el vehículo.

11. ¿Con cuántos vehículos cuenta, cada cuanto tiempo renueva?

Respuesta:

Se dispone de 17 vehículos, y uno que ya está en trámites para la transferencia de propiedad con la empresa, estará llegando de acá a un mes. La flota se renueva dependiendo del vehículo ya que contamos con vehículos antiguos y esos se están cambiando cada dos años.

Interpretación:

La empresa dispone de un número considerable de vehículos, por lo cual los costos que intervienen son de gran importancia, la estrategia de renovación de su flota es positiva ya que, si se cuenta con vehículos nuevos, los costos serán menores utilizándose de este modo menor dinero en combustible, en cambio de aceite, entre otros.

Entrevista a la Contadora

12. Por las unidades de transporte obtenidas, ¿cuánto es el pago por la transferencia de propiedad de la opción compra de las entidades financieras?

Respuesta:

El pago de la transferencia de propiedad es cobrado dependiendo del banco por el cual la empresa ha obtenido la unidad mediante leasing, por ello Transcom opta por la opción compra.

Interpretación:

Cuando hablamos de la opción compra nos referimos al derecho de compra que el arrendador (Banco) transfiere el derecho de uso del bien a un arrendatario. La opción compra es mucho más beneficiosa para la empresa por tener un precio determinado, que le favorece ya que es un bien totalmente depreciable.

13. ¿Cada cuánto tiempo realizan la renovación de las bonificaciones y cuál es el monto?

Respuesta:

La renovación de las bonificaciones se realiza cada dos años, actualmente se ha realizado cinco bonificaciones directamente a cinco vehículos del tracto y la carreta, los porcentajes del 5 % según suspensión neumática y 10% según llanta balón; por renovación se cobra 150 soles por el tracto y la carreta y algunos trámites más que como monto cubre 100 soles.

Interpretación:

Las bonificaciones son permitidas y tramitadas por la SUTRAN, pagar bonificaciones para la empresa es necesario ya que ayuda a que los vehículos puedan tener mayor permiso para poder cargar más kilos, teniendo así un adicional en sus toneladas.

14. ¿La empresa cuenta con local propio, cuanto se paga de autoevalúo o cual es el monto del alquiler?

Respuesta:

El local de Transcom es propio, pero consideramos el pago de los tributos de autoevalúo que se cancelan anualmente.

Interpretación:

Este local propio le permite desarrollar sus actividades de funcionamiento y cochera de los vehículos que se encuentran disponibles en la espera del próximo viaje.

15. ¿Qué tipos de seguros pagan, cuáles son?

Respuesta:

Pagamos distintos tipos de seguros:

El SCTR que está S/. 30.78 por cada conductor este se cancela mensualmente.

El seguro de los vehículos que depende del valor del vehículo y se cancela anualmente.

El seguro de la oficina que pagamos de la oficina principal en lima que cuesta \$ 600, y la oficina de Chiclayo \$ 3 400.

Interpretación:

El registro contable permite la prestación de terceros por seguros para obtener formalidad y seguridad dentro de las operaciones que se desempeñan (Seguro por la mercadería, SCTR, Seguro de Vehículos, seguro de oficina).

16. ¿Cuánto es su consumo mensual en promedio de los servicios básicos?

Respuesta:

Pagamos recibos de dos locales, de la sede principal en lima y la sucursal de acá de Chiclayo en promedio cerca de 2000 soles.

Interpretación:

Todos los servicios básicos como es la energía eléctrica para esta empresa son considerados como costos fijos porque son necesarios para el funcionamiento del área administrativa uso de equipos tecnológicos. (Computadoras, impresora).

17. ¿Sus vehículos cuentan con GPS, se paga anual o mensual?

Respuesta:

Si, todas las unidades cuentan con GPS, 4 Furgones que se paga 45 soles mensual, y de los rebatibles y paletizados 13 vehículos 330 dólares anuales.

Interpretación:

El pago de GPS es bueno para la empresa, ya que les permite tener un control de donde se encuentra cada vehículo en el transcurso de la realización del viaje, y así disminuir riesgos.

18. ¿Todos sus trabajadores se encuentran en planilla, les pagan sus beneficios sociales?

Respuesta:

Tenemos 24 trabajadores registrados en planilla, los que reciben todos sus beneficios de acuerdo a la legislación laboral de nuestro país.

Interpretación:

La empresa cumple con el pago de los beneficios sociales para brindar bienestar social y un medio de realización de la persona, ya que tiene gran importancia para los trabajadores, más aun en un país como el nuestro donde las remuneraciones en muchos casos no alcanzan para sustentar una vida digna; siendo estos beneficios la compensación por tiempo de servicios (CTS), la bonificación por tiempo de servicios, seguro de vida, gratificaciones, descansos remunerados y vacaciones, asignación familiar, participación laboral o utilidades.

19. ¿Qué tipo de depreciación utilizan (depreciación normal o acelerada)?

Respuesta:

Se utiliza la depreciación normal a los vehículos nuevos con leasing financiero y a los furgones sin financiamiento, siendo su porcentaje de depreciación del 20% equivalente a 5 años.

Interpretación:

La empresa debería utilizar dos tipos de depreciación la normal, la cual ayuda a reconocer el desgaste del activo por su uso de utilización para la generación de ingresos; y la depreciación acelerada a los vehículos nuevos, la cual tiene dos métodos como ventaja; la fiscal, siendo la que

reduce los impuestos en los primeros años de vida de un activo, ya que cuanto mayor sea el cargo por depreciación, menor será el pasivo real por impuestos; y la financiera, la cual se considera como una corriente de efectivo que se suma a los flujos de fondos generados por un proyecto de inversión; pero en este caso la empresa aplica la depreciación normal para todos sus vehículos, realizando esto por el tema de que le otorguen prestamos las entidades financieras.

20. ¿Cuánto es la cuota mensual de leasing?

Respuesta:

Dependiendo del tipo de unidad y del financiamiento en promedio la cuota más el interés, el IGV y los portes es de \$/. 2,276.46 dólares de la unidad nueva (Tracto y Carreta paletizado).

Interpretación:

El leasing es definido como una fórmula de financiación, que proporciona a las empresas que requieren de bienes para su producción la posibilidad de disponer de ellos mediante un pago periódico de una cuota, de manera que al concluir el periodo contractual del arrendamiento se podrá disponer del bien.

Entrevista al coordinador de flota

21. ¿Por los nuevos vehículos obtenidos, cual es el monto generado por la compra de los equipos de seguridad?

Respuesta:

Se compra cintas reflectoras, extintor, conos, placa y pintado de placa, un promedio de 600 soles.

Interpretación:

Estos gastos destinados son imprescindibles para poder dar inicio al desarrollo del servicio, siendo la placa del tracto y la carreta obligaciones altamente exigentes para transitar sin restricción alguna los vehículos, a

su vez los desembolsos por accesorios del vehículo ayudan a prevenir de los posibles accidentes que puedan ocurrir en medio de la carretera.

22. ¿La empresa asume la estiba y desestiba del vehículo?

Respuesta:

Asumimos la estiba y desestiba con nuestro cliente Alicorp S.A.A pagando S/. 6.72 + IGV y Costeño alimentos S.A S/. 6 soles + IGV por tonelada.

Interpretación:

La empresa proveedora Alicorp considera necesario que la empresa de transporte asuma la estiba y desestiba, ya que esta entidad transporta alimentos perecibles para la venta al cliente directo, por tal motivo la presentación del producto debe estar en perfectas condiciones, trabajando hace varios años atrás con contrato.

23. ¿Cuántos galones se tanquea para la realización del viaje, cuantos kilómetros se recorren en la ruta Chiclayo - Lima?

Respuesta:

Se tanquea 200 galones a cada unidad, hay un aproximado de 800 kilómetros.

Interpretación:

Es muy importante conocer sobre el tanqueo de combustible, ya que ayudara en el análisis al determinar que vehículo es el que tiene mayor rendimiento en combustible.

24. ¿Cada cuánto tiempo son llevados al taller los vehículos, de que depende?

Respuesta:

El mantenimiento es mensual, mayormente se realiza cuando el vehículo cumple sus 16 000 kilómetros de recorrido, la mano de obra 20 soles;

cambio de aceite y filtro al motor es mensual su costo es 240 soles requiere de 2 baldes, el cambio de corona es anual, y el agua refrigerante su costo 109 dólares requiere de dos baldes y se realiza al año y medio. Las llantas todas giran al año su costo es 661 dólares de cada llanta del tracto que son 10 llantas y 466 dólares de la carreta que son 12 llantas en promedio dependiendo del tipo de llanta (balón, dual).

Interpretación:

El mantenimiento que se le da a los vehículos es mensual, se determinan cuando estos cumplen sus 16 000 kilómetros, ya que pasado estos kilómetros el vehículo necesita los distintos tipos de cambios a causa de su desgaste por los viajes realizados, y para otro cualquier inconveniente que puedan sufrir las llantas se le otorga un agregado en la bolsa de viaje.

25. ¿Cada cuánto tiempo se lleva al lavadero los vehículos, de que depende?

Respuesta:

Dejando un viaje, dependiendo de la condición del vehículo, mayormente 4 veces al mes se realiza el lavado por fuera que cobran 20 soles, y lavado y engrase por dentro cobran \$/. 110 dólares y se realiza 1 vez al mes.

Interpretación:

El lavado de los vehículos es un tema de calidad en limpieza para el traslado de la mercadería de los clientes, se establecen de acuerdo a la condición del vehículo, con mayor frecuencia cada vehículo es llevado 4 veces al mes; siendo efectuado también para evitar el deterioro de la pintura.

26. ¿Cuál es el monto de las revisiones técnicas del trato y la carreta de las unidades?

Respuesta:

La revisión técnica se realiza anualmente por el tracto cobran 100 soles y por la carreta 110 soles.

Interpretación:

Las revisiones técnicas son exigidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), de acuerdo al reglamento del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares de acuerdo a ley N° 29237, con la finalidad de certificar el correcto funcionamiento y mantenimiento de los vehículos que se encuentran circulando por las vías públicas terrestres en el territorio nacional; verificando de tal modo que las condiciones y requisitos técnicos establecidos se cumplan, garantizando la seguridad del transporte, del tránsito terrestre y el ambiente.

3.2. Determinación del costo del servicio

Análisis documental aplicado a los comprobantes de pago

Costos Variables

Tabla 2: Características técnicas del tracto camión de la empresa F & E Transcom S.A.

Ruta:	Lima - Chiclayo
KM (solo ida)	800
Cantidad viajes al mes	7
Tipo de camión	Paletizado
Número de ejes	6
Carga útil	30 TN

Fuente: Análisis documental N°2. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 2 se indica los 800 kilómetros recorridos en la distancia de Chiclayo a Lima, siendo 7 viajes los que realiza el camión paletizado al mes, tiene 6 ejes y posee una carga máxima de 30 TN.

Tabla 3: Consumo mensual de combustible

Combustible	
Meses	Monto
Enero	S/. 165,055.09
Febrero	S/. 154,995.44
Marzo	S/. 101,021.85
Abril	S/. 157,009.79
Mayo	S/. 183,081.56
Junio	S/. 170,225.52
Julio	S/. 133,019.45
Agosto	S/. 148,021.43
Septiembre	S/. 193,980.50
Octubre	S/. 184,016.66
Noviembre	S/. 185,356.10
Diciembre	S/. 186,095.07
Total	S/.1,796,823.37

Fuente: Análisis documental N°3. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 3 se indica que la empresa tiene un costo desembolsado de S/. 1, 796,823.37 anual, con las estaciones abastecedoras como Coesti S.A, Peruana de estación de servicios S.A.C, Grifos Espinoza S.A., entre otros; este cálculo se realizó recopilando todas las facturas que llegan a la empresa todos los meses, dividiendo este monto entre las dieciocho unidades, teniendo S/. 9,169.73 mensual de consumo por cada vehículo; calculando el rendimiento del tanqueo de combustible entre los kilómetros recorridos. Las estaciones abastecedoras antes mencionadas otorgan una tarjeta inteligente con chip y sensor electrónico de identificación vehicular para ver que vehículo es el que consume mayor cantidad de combustible

Tabla 4: Compra de neumáticos

Neumáticos	
Meses	Monto
Enero	S/. 10,450.65
Febrero	S/. 5,210.40
Marzo	S/. 3,517.33
Abril	S/. 17,296.01
Mayo	S/. 12,801.51
Junio	S/. 9,831.08
Julio	S/. 4,384.40
Agosto	S/. 10,316.04
Septiembre	S/. 17,904.40
Octubre	S/. 20,205.72
Noviembre	S/. 8,944.18
Diciembre	S/. 24,476.29
Total	S/.138,403.31

Fuente: Análisis documental N°4. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 4 se indica que la empresa tiene un costo desembolsado de S/. 138,403.31 anual en la compra de llantas en las dieciocho unidades, detallando los montos mensuales por lo cual varía en algunos meses ya que se realiza esta compra dependiendo del desgaste de estas. El cálculo se realizó considerando las facturas y letras por la compra de las llantas de acuerdo a los meses es dividido entre las dieciocho unidades; obteniendo S/. 580.59 mensual; a su vez la empresa considera necesario por motivos de precaución tener en almacén al menos 6 llantas adicionales.

Tabla 5: Consumo de aceites, filtros y lubricantes

Aceites, filtros y lubricantes	
Meses	Monto
Enero	S/. 2,596.74
Febrero	S/. 7,656.39
Marzo	S/. 2,340.22
Abril	S/. 2,354.90
Mayo	S/. 12,552.93
Junio	S/. 5,244.72
Julio	S/. 1,952.83
Agosto	S/. 7,813.58
Septiembre	S/. 4,290.61
Octubre	S/. 11,397.72
Noviembre	S/. 2,748.28
Diciembre	S/. 19,758.86
Total	S/. 80,707.78

Fuente: Análisis documental N°5. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 5 se indica que la empresa consume en aceites, filtros y lubricantes S/. 80,707.78 anualmente en las dieciocho unidades, siendo esta una sustancia necesaria para el buen funcionamiento del camión tanto en el cambio de aceites y filtros en el motor, cambio de corona, agua refrigerante; el cálculo se realizó considerando las facturas y boletas de cada mes y dividiendo ese monto entre el total de unidades, obteniendo S/. 144.26 mensual.

Tabla 6: Costo en mantenimiento y reparación

Mantenimiento y Reparación	
Meses	Monto
Enero	S/. 20,603.91
Febrero	S/. 9,302.69
Marzo	S/. 19,449.24
Abril	S/. 6,364.12
Mayo	S/. 14,934.69
Junio	S/. 12,191.60
Julio	S/. 14,021.60
Agosto	S/. 17,976.19
Septiembre	S/. 25,544.55
Octubre	S/. 15,100.52
Noviembre	S/. 8,691.19
Diciembre	S/. 27,971.54
Total	S/. 192,151.84

Fuente: Análisis documental N°6. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 6 se indica que la empresa desembolsa en mantenimiento y reparación del vehículo, S/. 192,151.84 anualmente en las dieciocho unidades, siendo necesarias para poner en funcionamiento adecuado a las piezas de los vehículos. El cálculo fue realizado teniendo en cuenta las facturas y boletas cada mes, considerando la suma total entre las dieciocho unidades, obteniendo un monto mensual de S/. 1,144.66.

Tabla 7: Compra de repuestos y accesorios

Repuestos y Accesorios	
Meses	Monto
Enero	S/. 22,173.55
Febrero	S/. 10,539.55
Marzo	S/. 2,277.85
Abril	S/. 11,210.45
Mayo	S/. 21,888.06
Junio	S/. 28,980.06
Julio	S/. 9,131.76
Agosto	S/. 19,556.16
Septiembre	S/. 30,260.58
Octubre	S/. 29,619.96
Noviembre	S/. 16,963.11
Diciembre	S/. 15,250.62
Total	S/. 217,851.71

Fuente: Análisis documental N°7. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 7 se indica que la empresa desembolsa en repuestos y accesorios S/. 217,851.71 anualmente en las dieciocho unidades, siendo estos necesarios para reemplazar las piezas originales a causa de haber sufrido algún deterioro por su uso diario o alguna avería, al igual de la importancia de los accesorios del vehículo siendo estos los faros, la cámara de retroceso, medidor de presión de aire, reductor de voltaje, entre otros. El cálculo fue realizado teniendo en cuenta las facturas y boletas cada mes, considerando la suma total entre las dieciocho unidades, obteniendo un monto mensual de S/. 1, 231.86.

Tabla 8: Costo por peajes

Peajes	
Meses	Monto
Enero	S/. 55,432.32
Febrero	S/. 52,720.15
Marzo	S/. 29,562.36
Abril	S/. 16,537.14
Mayo	S/. 30,965.69
Junio	S/. 31,496.82
Julio	S/. 37,499.15
Agosto	S/. 43,281.62
Septiembre	S/. 49,677.65
Octubre	S/. 61,785.36
Noviembre	S/. 64,765.41
Diciembre	S/. 55,784.97
Total	S/. 529,508.64

Fuente: Análisis documental N°8. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 8 se indica que la empresa tiene un desembolso en peajes S/. 529,508.64 anualmente en las dieciocho unidades, mostrando su costo mensual, siendo este parte de la bolsa de viaje que se le otorga a cada conductor, es de gran importancia para la circulación vehicular desde su partida del vehículo hasta su destino. El cálculo se realizó considerando las facturas electrónicas diarias por cada vehículo sumando en forma mensual y dividiendo entre las dieciocho unidades, obteniendo S/. 3,079.57 al mes por cada vehículo.

Tabla 9: Costo por parqueo de camión y cochera

Parqueo de camión y cochera	
Meses	Monto
Enero	S/. 991.00
Febrero	S/. 391.50
Marzo	S/. 348.00
Abril	S/. 392.00
Mayo	S/. 417.50
Junio	S/. 541.00
Julio	S/. 347.70
Agosto	S/. 401.00
Septiembre	S/. 300.00
Octubre	S/. 334.20
Noviembre	S/. 245.00
Diciembre	S/. 389.14
Total	S/. 5,098.04

Fuente: Análisis documental N°9. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 9 se indica que la empresa tiene un desembolso de S/. 5,098.04 anualmente en las dieciocho unidades, con respecto al parqueo de camión y cochera, ya que el vehículo tiene que ser estacionado momentáneamente en un lugar seguro ya sea para el descanso del conductor, o mientras se espera una nueva carga. Este cálculo se realizó considerando las facturas, boletas y tickets tomando el monto de forma mensual y dividiéndolo entre el total de unidades, obteniendo S/. 56.00 por cada vehículo.

Tabla 10: Costo por limpieza del vehículo

Limpieza del vehículo	
Meses	Monto
Enero	S/. 1,440.00
Febrero	S/. 1,440.00
Marzo	S/. 1,440.00
Abril	S/. 1,440.00
Mayo	S/. 1,440.00
Junio	S/. 1,440.00
Julio	S/. 1,440.00
Agosto	S/. 1,440.00
Septiembre	S/. 1,440.00
Octubre	S/. 1,440.00
Noviembre	S/. 1,440.00
Diciembre	S/. 1,440.00
Total	S/. 17,280.00

Fuente: Análisis documental N°10. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 10 se indica que la empresa tiene un desembolso de S/. 17,280.00 anualmente en limpieza del vehículo, se realizan cada 4 veces al mes porque debido a la distancia y al tipo de producto al transportar el vehículo pueda quedar sucio, por ello es necesario tenerlos limpios por higiene y garantía como empresa para poder transportar una nueva carga. Este cálculo mensual se realizó considerando las boletas, con un monto de 20 soles por cada lavado, obteniendo un promedio de S/. 80 al mes de una sola unidad, por los dieciocho vehículos se genera un monto mensual de S/. 1,440.00.

Tabla 11: Costo por alojamiento

Alojamiento	
Meses	Monto
Enero	S/. 720.00
Febrero	S/. 720.00
Marzo	S/. 720.00
Abril	S/. 720.00
Mayo	S/. 720.00
Junio	S/. 720.00
Julio	S/. 720.00
Agosto	S/. 720.00
Septiembre	S/. 720.00
Octubre	S/. 720.00
Noviembre	S/. 720.00
Diciembre	S/. 720.00
Total	S/. 8,640.00

Fuente: Análisis documental N°11. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 11 se indica que la empresa desembolsa S/. 8,640.00 anualmente en las dieciocho unidades, con respecto al alojamiento para cada conductor. Considerando a su vez que algunos conductores descansan dentro del vehículo y el desembolso de este es a causa de generarse viajes muy seguidos. Este costo se calculó considerando los 40 soles que se otorga una vez al mes por las dieciocho unidades se obtiene un costo de S/. 720 mensual.

Tabla 12: Costo por alimentación

Alimentación	
Meses	Monto
Enero	S/. 5,040
Febrero	S/. 3,600
Marzo	S/. 4,320
Abril	S/. 4,320
Mayo	S/. 4,320
Junio	S/. 4,320
Julio	S/. 5,040
Agosto	S/. 4,320
Septiembre	S/. 4,320
Octubre	S/. 5,040
Noviembre	S/. 5,040
Diciembre	S/. 5,040
Total	S/. 54,720.00

Fuente: Análisis documental N°12. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 12 se indica que la empresa desembolsa S/. 54,720.00 anualmente en las dieciocho unidades, justificando este costo ya que transportan la carga pesada en rutas largas como es Chiclayo-Lima, por tal motivo no tienen un lugar fijo donde puedan tomar sus alimentos ya que los viajes se pueden realizar en la mañana, tarde o noche, por lo cual tomaran sus alimentos en un lugar dentro de las rutas que transitan. En este cálculo se consideró los S/. 40 que se le otorga a cada conductor por cada viaje a realizar para tal caso cada vehiculó realiza 7 viajes al mes, por el fenómeno del niño costero y a las temporadas, los viajes variaron entre 5 y 6 viajes, generando un monto de S/. 280, S/.200 y S/. 240 siendo multiplicados por las dieciocho unidades para conocer el monto mensual del total de unidades.

Tabla 13: Costo por movilidad

Movilidad	
Meses	Monto
Enero	S/. 85.00
Febrero	S/. 65.00
Marzo	S/. 55.00
Abril	S/. 65.00
Mayo	S/. 70.00
Junio	S/. 63.00
Julio	S/. 58.00
Agosto	S/. 67.00
Septiembre	S/. 51.00
Octubre	S/. 75.00
Noviembre	S/. 79.00
Diciembre	S/. 83.00
Total	S/. 816.00

Fuente: Análisis documental N°13. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 13 se indica que la empresa desembolsa S/. 816.00 anualmente en movilidad en las dieciocho unidades, siendo al mes este monto menor pero importante ya que se considera dentro de la bolsa de viaje, sea el caso de que tome algún transporte de pasajeros para ir a la cochera, a instalarse a algún hospedaje, ir a tomar sus alimento, o comprar algo necesario que pueda necesitar el vehículo.

Tabla 14: Depreciación de los vehículos

Depreciación	
Meses	Monto
Enero	S/. 78,257.14
Febrero	S/. 78,257.14
Marzo	S/. 78,257.14
Abril	S/. 78,257.14
Mayo	S/. 78,257.14
Junio	S/. 78,257.14
Julio	S/. 78,257.14
Agosto	S/. 78,257.14
Septiembre	S/. 78,257.14
Octubre	S/. 78,257.14
Noviembre	S/. 78,257.14
Diciembre	S/. 78,257.14
Total	S/. 939,085.70

Fuente: Análisis documental N°14. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 14 se indica que la empresa tiene una depreciación anual de S/. 939,085.70 en las dieciocho unidades con los que cuenta, los cuales son sometidos a una depreciación normal, tiene un 20% de porcentaje de depreciación, equivalente a 5 años. Para realizar este cálculo se consideró el vehículo financiado, el cual a través de la fórmula de depreciación ayuda a tener el monto exacto del valor del activo, anual, mensual y diaria; ya que esta pérdida de valor del bien tiene variación de acuerdo al año de adquisición y al valor de la unidad; se detalla en el siguiente cuadro:

Depreciación del vehículo con leasing, formula
(256,067.46*20/100/12*12)

Activos fijos	Costo	Vida útil	Dep. anual	Dep. mensual	Dep. diaria
Tracto B5D-701	S/. 195,857.31	20	S/. 39,171.46	S/. 3,264.29	S/. 108.81
Carreta T6W-970	S/. 60,210.15	20	S/. 12,042.03	S/. 1,003.50	S/. 33.45
	S/. 256,067.46		S/. 51,213.46	S/. 4,267.79	S/. 142.26

Tabla 15: Costo por los seguros de los vehículos

Seguro de mercaderías		Seguro Vehicular	
Meses	Monto	Meses	Monto
Enero	S/. 7,092.01	Enero	S/. 7,015.72
Febrero	S/. 7,092.01	Febrero	S/. 7,015.72
Marzo	S/. 7,092.01	Marzo	S/. 7,015.72
Abril	S/. 7,092.01	Abril	S/. 7,015.72
Mayo	S/. 7,092.01	Mayo	S/. 7,015.72
Junio	S/. 7,092.01	Junio	S/. 7,015.72
Julio	S/. 7,092.01	Julio	S/. 7,015.72
Agosto	S/. 7,092.01	Agosto	S/. 7,015.72
Septiembre	S/. 7,092.01	Septiembre	S/. 7,015.72
Octubre	S/. 7,092.01	Octubre	S/. 7,015.72
Noviembre	S/. 7,092.01	Noviembre	S/. 7,015.72
Diciembre	S/. 7,092.01	Diciembre	S/. 7,015.72
Total	S/. 85,104.12	Total	S/. 84,188.63

Fuente: Análisis documental N°15. Mes: Octubre, 2017.

En la tabla 15 se indica que la empresa tiene un desembolso del seguro de las mercaderías transportadas con un monto de S/. 85,104.12 y el seguro vehicular con un monto de S/. 84,188.63 al año, obteniendo un monto total de S/. 169,292.75 anual. Este cálculo se realizó considerando el monto mensual de S/. 7,092.01 entre el número de unidades, al igual con los S/. 7,015.72 entre las dieciocho unidad, obteniendo un costo mensual de S/. 783.76 por cada vehículo.

Tabla 16: Costo por los seguros de los trabajadores y oficina

SOAT		Oficinas		SCTR	
Meses	Monto	Meses	Monto	Meses	Monto
Enero	S/.299.45	Enero	S/.785.84	Enero	S/.469.89
Febrero	S/.299.45	Febrero	S/.785.84	Febrero	S/.469.89
Marzo	S/.299.45	Marzo	S/.785.84	Marzo	S/.469.89
Abril	S/.299.45	Abril	S/.785.84	Abril	S/.469.89
Mayo	S/.299.45	Mayo	S/.785.84	Mayo	S/.469.89
Junio	S/.299.45	Junio	S/.785.84	Junio	S/.469.89
Julio	S/.299.45	Julio	S/.785.84	Julio	S/.469.89
Agosto	S/.299.45	Agosto	S/.785.84	Agosto	S/.469.89
Septiembre	S/.299.45	Septiembre	S/.785.84	Septiembre	S/.469.89
Octubre	S/.299.45	Octubre	S/.785.84	Octubre	S/.469.89
Noviembre	S/.299.45	Noviembre	S/.785.84	Noviembre	S/.469.89
Diciembre	S/.299.45	Diciembre	S/.785.84	Diciembre	S/.469.89
Total	S/.3,593.40	Total	S/.9,430.08	Total	S/.5,638.68

Fuente: Análisis documental N°16. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 16 se indica que la empresa tiene un desembolso de S/. 18,662.16 anual en las dieciocho unidades, siendo estos el seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT) con un monto anual de S/ 3,593.40, el seguro de las oficinas de Transcom de Chiclayo y lima con un monto de S/. 9,430.08 anual, y el seguro contra todo riesgo (SCTR) con un monto de S/. 5,638.68 anual. Para este cálculo se consideró de todos los seguros cancelados cada monto mensual entre las dieciocho unidades al igual que en la tabla anterior; obteniendo un monto de S/. 86.40 mensual por vehículo; por lo cual la suma total por los seguros cancelados asciende a S/. 870.16 con respecto a cada unidad.

Tabla 17: Costo por el leasing financiero de la deuda

Leasing Financiero	
Valor del préstamo	Monto Anual
Tracto Carreta	\$/ 76,552.32
Total	\$/ 76,552.32

Fuente: Análisis documental N°17. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 17 se indica que la empresa tiene dos leasings financieros los cuales están valorizados en \$/. 76,552.32.

Tabla 18: Costo por el financiamiento del vehículo

BBVA Financiamiento de un Vehículo Tracto - Carreta	
N° Vehículos	Monto
Vehículo 1: (Tracto) B5D-701	\$. 58,552.26
Carreta 1: (Semirremolque paletizado) TCZ-978	\$. 18,000.04
Valor del vehículo	\$. 76,552.27

Fuente: Análisis documental N°18. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 18 se indica que el valor del vehículo con financiamiento es de \$/. 76,552.27.

Tabla 19: Costo por el interés de la deuda del financiamiento

Interés de la deuda	
Valor del vehículo BBVA	Monto Mensual
Cuota	\$/ 1,681.79
Interés	\$/ 288.95
IGV	\$/ 302.72
Portes	\$/ 3.00
Pago mensual	\$/ 2,276.46

Fuente: Análisis documental N°19. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación

En la tabla 19 se indica que la empresa paga de interés por el préstamo que tiene con la entidad financiera BBVA \$/. 2,276.46 con un TC. 3.345 mensual, considerando el pago mensual en dólares convirtiéndolo en moneda nacional y dividiéndolo entre las dieciocho unidades, cancelando de esta forma S/.423.04 mensual por cada vehículo.

Tabla 20: Costo por el interés del financiamiento a largo plazo

Interés del Financiamiento a largo plazo	
Interés BBVA	Monto
Intereses 01/08/2016 al 05/08/2019	\$/ 9,050.03
Total intereses	\$/ 9,050.03

Fuente: Análisis documental N°20. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 20 se indica que la empresa pagará de interés por el préstamo que tiene con el BBVA un monto de \$/. 9,050.03 con un TC. 3.345, dividiendo ese monto por el total de unidades obteniendo S/ 1,681.79 mensual por vehículo.

Tabla 21: Costo por el jornal del conductor y ayudante

Conductores	En planilla
Conductor 1	S/. 1,600.00
Conductor 2	S/. 1,600.00
Conductor 3	S/. 1,500.00
Conductor 4	S/. 1,600.00
Conductor 5	S/. 1,500.00
Conductor 6	S/. 1,400.00
Conductor 7	S/. 1,400.00
Conductor 8	S/. 1,600.00
Conductor 9	S/. 1,500.00
Conductor 10	S/. 1,600.00
Conductor 11	S/. 1,500.00
Conductor 12	S/. 1,500.00
Conductor 13	S/. 1,500.00
Conductor 14	S/. 1,500.00
Conductor 15	S/. 1,500.00
Conductor 16	S/. 1,500.00
Total	S/. 24,300.00
Ayudantes	Fuera de planilla
Ayudante 1	S/ 1,000.00
Ayudante 2	S/. 1,000.00
Total	S/. 2,000.00

Fuente: Análisis documental N°21. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 21 se indica que la empresa tiene un desembolso total en sueldos de S/. 26,300.00 mensual; en los operadores del tracto camión paga S/. 24,300.00 mensual encontrándose en planilla; y de los 2 ayudante genera un egreso mensual de S/. 2,000.00 que están fuera de planilla. En el cálculo se consideró el sueldo del operador del tracto y su ayudante en S/. 2, 600 mensual.

Tabla 22: Costo por el GPS

GPS	
Meses	Monto
Enero	S/. 152.54
Febrero	S/. 152.54
Marzo	S/. 152.54
Abril	S/. 152.54
Mayo	S/. 152.54
Junio	S/. 152.54
Julio	S/. 152.54
Agosto	S/. 152.54
Septiembre	S/. 152.54
Octubre	S/. 2,824.01
Noviembre	S/. 152.54
Diciembre	S/. 152.54
Total	S/. 4,501.95

Fuente: Análisis documental N°22. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 22 se indica que la empresa tiene un desembolso de S/. 4,501.95 por el total de GPS instalado para el rastreo de cada vehículo. Este costo se calculó considerando la factura recibida cada mes por el GPS de la carreta, la suma del monto mensual de cada mes, incluyendo la otra factura recibida por el rastreo de los tracto siendo esta la única que se recibe al año en el mes de octubre, generando un monto de S/. 165.36 mensual por cada unidad.

Tabla 23: Costo por el teléfono /internet de los conductores

Teléfono /Internet (Conductores)	
Meses	Monto
Enero	S/. 1,238.29
Febrero	S/. 1,240.01
Marzo	S/. 1,259.05
Abril	S/. 1,239.99
Mayo	S/. 1,242.06
Junio	S/. 1,258.89
Julio	S/. 1,251.79
Agosto	S/. 1,249.99
Septiembre	S/. 1,237.04
Octubre	S/. 1,245.88
Noviembre	S/. 1,238.60
Diciembre	S/. 1,241.40
Total	S/. 14,492.99

Fuente: Análisis documental N°23. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 23 se indica que la empresa tiene un desembolso de S/. 14,492.99, con la empresa American Express S.A. por los rpc utilizados por cada operador del tracto camión S/ 68.79; así también incluyendo el paquete de internet.

Gastos Administrativos

Tabla 24: Costo por el sueldo del personal administrativo

Área Administrativa de la flota	En planilla	Fuera de planilla (RH).	
Gerente general	S/. 7,500.00		
Gerente de Operaciones	S/. 3,000.00		
Administradora	S/. 2,000.00		
Contador Externo	-	S/. 2,500.00	
Contadora Interna	S/. 2,400.00		
Asistente Contable	-	S/. 500.00	
Recepcionista	S/. 1,700.00		
Coordinador de Flota	S/. 2,200.00		
Supervisor de Flota	S/. 2,100.00		
Supervisor de Flota Norte	S/. 1,800.00		
Total	S/. 22,700.00	S/. 3,000.00	S/. 25,700.00

Fuente: Análisis documental N°24. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 24 se indica que la empresa tiene un costo por el sueldo del personal administrativo de S/. 25,700.00 mensual, encontrándose únicamente fuera de planilla el contador externo ya que no se rige al horario fijo de la organización, girando de tal modo su recibo por honorario, tal caso como el de la asistente contable que se encuentra realizando prácticas pre-profesionales. Calculando el monto total anual entre los dieciocho vehículos, correspondiéndole S/. 1,427.78 mensual por cada unidad.

Tabla 25: Costo por el teléfono /internet de los administrativos

Teléfono /Internet (Administrativos)	
Meses	Monto
Enero	S/. 343.20
Febrero	S/. 356.70
Marzo	S/. 347.34
Abril	S/. 354.06
Mayo	S/. 358.02
Junio	S/. 350.10
Julio	S/. 343.32
Agosto	S/. 356.79
Septiembre	S/. 355.69
Octubre	S/. 354.66
Noviembre	S/. 354.87
Diciembre	S/. 355.89
Total	S/. 4,230.64

Fuente: Análisis documental N°25. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 25 se indica que la empresa tiene un desembolso de S/. 4,230.64, con la empresa American Express S.A. por los rpc utilizados solo en 6 administrativos calculando que a cada vehículo le corresponde S/: 19.07 mensual.

Tabla 26: Costo por la energía eléctrica

Energía Eléctrica y Agua	
Meses	Monto
Enero	S/. 614.60
Febrero	S/. 595.60
Marzo	S/. 552.40
Abril	S/. 540.70
Mayo	S/. 590.30
Junio	S/. 589.40
Julio	S/. 567.70
Agosto	S/. 599.30
Septiembre	S/. 546.80
Octubre	S/. 580.60
Noviembre	S/. 579.10
Diciembre	S/. 612.40
Total	S/. 6,968.90

Fuente: Análisis documental N°26. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 26 se indica que la empresa cancela dos recibos por el local de Chiclayo y lima de energía eléctrica registrando un monto de S/. 6,968.90 al año; los montos mensuales fueron divididos entre las dieciocho unidades obteniendo un monto de S/. 34.14 mensual por cada vehículo.

Tabla 27: Costo por el mantenimiento de la oficina en lima

Mantenimiento oficina de Lima	
Meses	Monto
Enero	S/. 712.52
Febrero	S/. 739.98
Marzo	S/. 739.11
Abril	S/. 776.74
Mayo	S/. 744.77
Junio	S/. 711.46
Julio	S/. 622.86
Agosto	S/. 731.73
Septiembre	S/. 546.80
Octubre	S/. 580.60
Noviembre	S/. 579.10
Diciembre	S/. 612.40
Total	S/. 8,791.70

Fuente: Análisis documental N°27. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 27 se indica que los gastos comunes por mantenimiento de la oficina de lima es de S/. 8,791.70 anual lo cual involucra el pago de agua, limpieza a la oficina, mantenimiento del empotrado entre otros, considerando cada monto mensual entre las dieciocho unidades, obteniendo S/. 39.58 mensual por cada vehículo.

Tabla 28: Costo por artículos de oficina

Artículo de	
Anual	Monto
Papel bond	S/. 155.00
Papel Lustre	S/. 10.00
Vinifand	S/. 48.00
Lapiceros, lapiz, etc	S/. 30.00
hojas membretadas	S/. 50.00
otros	S/. 7.00
Total	S/. 300.00

Fuente: Análisis documental N°28. Mes: Octubre, 2017.

Interpretación:

En la tabla 28 se indica que la empresa compra en artículos de oficina durante todo el año S/.300.00, entre las dieciocho unidades correspondiéndole S/. 16.67 por cada vehículo.

3.3. Diseño la propuesta de los costos del servicio

Formulario 1: Apreciación del costo de producción variable

Hoja del costo de operación variable

01

- Periodo: 3 meses
- N° de placa: B5D-701 Tracto – T6W-970 Paletizado
- Ruta: Chiclayo - Lima
- Recorrido (KM): 11200 Km al mes
- Responsable: Walter Perfecto

Costos Variables	Enero		Febrero		Marzo	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
1. Combustible	9,169.73	58.00%	8,608.64	62.83%	5,612.33	61.20%
2. Neumáticos	580.59	3.67%	289.47	2.11%	195.41	2.13%
3. Aceites, filtros y lubricantes	144.26	0.91%	425.36	3.10%	130.01	1.42%
4. Mantenimiento y Reparación	1,144.66	7.24%	516.82	3.77%	1,080.51	11.78%
5. Repuestos y Accesorios	1,231.86	7.79%	585.53	4.27%	126.55	1.38%
6. Peaje	3,079.57	19.48%	2,928.90	21.38%	1,642.35	17.91%
7. Parqueo de Camión y Cochera	55.06	0.35%	22.00	0.16%	19.00	0.21%
8. Limpieza del vehículo	80.00	0.51%	80.00	0.58%	80.00	0.87%
9. Alojamiento	40.00	0.25%	40.00	0.29%	40.00	0.44%
10. Alimentación	280.00	1.77%	200.00	1.46%	240.00	2.62%
11. Movilidad	5.00	0.03%	5.00	0.04%	5.00	0.05%
Importe Total	15,810.74	100.00%	13,701.72	100.00%	9,171.16	100.00%
KM. Recorridos	11200		11200		11200	
C.V. por KM Recorrido	1.41		1.22		0.82	

Observaciones:

Fuente: Elaboración propia.

Formulario 2: Apreciación del costo de producción fijo

Hoja del costo de operación fijo

02

- Periodo: 3 meses
- N° de placa: B5D-701 Tracto – T6W-970 Paletizado
- Ruta: Chiclayo - Lima
- Recorrido (KM): 11200 Km al mes
- Responsable: Walter Perfecto

Costos Fijos	Enero		Febrero		Marzo	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
1. Depreciación	4,267.79	50.84%	4,267.79	50.83%	4,267.79	50.83%
2. Seguros	870.16	10.37%	870.16	10.36%	870.16	10.36%
3. Financiamiento del Vehículo BBVA	423.04	5.04%	423.04	5.04%	423.04	5.04%
4. Jornal del Conductor y Ayudante	2,600.00	30.97%	2,600.00	30.97%	2,600.00	30.97%
5. GPS	165.36	1.97%	165.36	1.97%	165.36	1.97%
6. Otros (Teléfono conductor)	68.79	0.82%	70.20	0.84%	69.48	0.83%
7. Importe Total	8,395.14	100.00%	8,396.55	100%	8,395.83	100%
KM. Recorridos	11200		11200		11200	
C.F.por KM Recorrido	0.75		0.75		0.75	

Observaciones:

--

Fuente: Elaboración propia.

Formulario 3: Apreciación del costo por ruta

Hoja de costos por ruta

N° 03

- Periodo: Enero
- N° de placa: B5D-701 Tracto – T6W-970 Paletizado
- Ruta: Chiclayo - Lima
- Recorrido (KM): 11200 Km al mes
- Responsable: Walter Perfecto
- Cliente: Alicorp S.A.C

Costos de operación del vehículo de transporte de carga		
Costos Variables	Importe	%
Combustible	S/. 9,169.73	58.00%
Neumáticos	S/. 580.59	3.67 %
Aceites, filtros y lubricantes	S/. 144.26	0.91%
Mantenimiento y Reparación	S/. 1,144.66	7.24%
Repuestos y Accesorios	S/. 1,231.86	7.79%
Peaje	S/. 3,079.57	19.48%
Parqueo de Camión y Cochera	S/. 55.06	0.35%
Limpieza del vehículo	S/. 80.00	0.51%
Alojamiento	S/. 40.00	0.25%
Alimentación	S/. 280.00	1.77%
Movilidad	S/. 5.00	0.03%
Total Costos Variables	S/. 15,810.74	100.00%
Costos Fijos	Importe	%
Depreciación	S/. 4,267.79	50.84%
Seguros (Vehicular-Oficinas)	S/. 870.16	10.37%
Financiamiento del Vehículo	S/. 423.04	5.04%
Jornal del Conductor y Ayudante	S/. 2,600.00	30.97%
GPS	S/. 165.36	1.97%
Otros (Teléfono conductores)	S/. 68.79	0.82%
Total C. Fijos	S/. 8,395.15	100.00%
Costo Total Fijos Y Variables	S/. 24,205.89	
Gastos Administrativos	S/. 1,537.24	
Sueldo de personal administrativo	S/. 1427.78	
Gastos comunes mant. Ofic. Lima	S/. 39.58	
Artículo de oficina	S/. 16.67	
Luz, agua	S/. 34.14	
Teléfono - Internet (Administrativos)	S/. 19.07	
Gastos Financieros	S/. 1,681.79	
Interés de deuda a largo plazo	S/. 1,681.79	
Costo Total	S/. 24,205.89	
Costos por KM.	S/. 24,205.89/ 11200 Km. = S/. 2.16	

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro comparativo

Formato de la bolsa de viaje diario correspondiente al mes de enero de la empresa F & E Transcom S.A.

Costos Operación del vehículo en la ruta Chiclayo –Lima

Egresos del viaje enero			
02/01/2017	F/103-5368 filtro aire AF1968M B5D-701	S/.	168.76
03/01/2017	F/4-4920 lavado y engrase, silicona B5D-701	S/.	122.00
04/01/2017	F/466-2795 GESA (103.001 GLS), Casanova	S/.	1,071.20
04/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.	387.50
04/01/2017	Guardianía ruta, Ríos	S/.	10.00
04/01/2017	Cochera grifo Lima 03/01	S/.	10.00
06/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima, Casanova	S/.	329.90
06/01/2017	F/2-106994 COESTI (100 GLS), Atoche	S/.	1,040.42
06/01/2017	Guardianía ruta 06,07,08	S/.	20.00
06/01/2017	Estiba/desestiba 31.5*1/TN	S/.	63.00
06/01/2017	Lavado piso/sal B/2-28555	S/.	20.00
09/01/2017	Guardianía ruta-gramadal	S/.	5.00
09/01/2017	02 jebes tapabarro B/1-3556	S/.	35.00
09/01/2017	Lavado B/1-62, Tarrillo	S/.	20.00
09/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.	421.50
09/01/2017	F/2-107877 COESTI (126.101 GLS), Vicente	S/.	1,339.95
11/01/2017	Moto taxi para llegar a Huachipa	S/.	10.00
11/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima, Casanova	S/.	359.90
11/01/2017	F/2-107877 COESTI (88 GLS), Casanova	S/.	915.57
12/01/2017	Mercadería malograda, manteca	S/.	8.00
12/01/2017	F/2-107877 COESTI (127.001GLS), Casanova	S/.	1,349.50
12/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.	421.50
12/01/2017	Guardianía ruta	S/.	5.00
12/01/2017	Pernos B/1-880, Casanova	S/.	4.80
13/01/2017	F/1-7039 chapa, desmontar y montar B5D-701	S/.	94.40
14/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima	S/.	329.90
14/01/2017	Parqueo N/14403, Casanova	S/.	5.00

14/01/2017	F/2-107877 COESTI (94 GLS), Casanova	S/.	977.99
14/01/2017	Guardianía ruta/Santa Anita	S/.	10.00
16/01/2017	Lavado B/1-15488, Casanova	S/.	20.00
16/01/2017	F/466-2856 GESA (115 GLS), Casanova	S/.	1,196.00
16/01/2017	Parche llanta carreta B/1-3212	S/.	25.00
16/01/2017	Guardianía ruta	S/.	5.00
16/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.	421.50
17/01/2017	F/1-7052 jebes, reparar luces, conector B5D-701	S/.	94.40
18/01/2017	F/1-7063 mantenimiento, aceite caja T6N-878	S/.	23.60
18/01/2017	F/2-109429 COESTI (90gls), Casanova	S/.	936.38
18/01/2017	Cochera grifo Lima 19-20 d/n	S/.	15.00
18/01/2017	Guardianía ruta	S/.	5.00
18/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima, Abanto	S/.	329.90
21/01/2017	B/1-6416 parche de llanta B5D-701	S/.	35.00
21/01/2017	F/466-2906 GESA (103.001 GLS) Casanova	S/.	1,071.20
21/01/2017	Guardianía ruta, Casanova	S/.	5.00
21/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.	421.50
23/01/2017	Peajes Chiclayo -Lima	S/.	329.90
23/01/2017	Guardianía ruta	S/.	10.00
23/01/2017	Estiba/desestiba, Vicente	S/.	62.00
23/01/2017	F/902-7253 la Positiva SCTR v.20/02 B5D-701	S/.	30.78
23/01/2017	F/12-15239 2 pernos 16*100 B5D-701	S/.	12.00
24/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima	S/.	329.90
24/01/2017	Lavado/sal B/2-2761	S/.	20.00
24/01/2017	Cochera grifo Lima	S/.	5.00
24/01/2017	Estiba/desestiba, Casanova	S/.	64.00
24/01/2017	Guardianía ruta	S/.	5.00
24/01/2017	F/2-110526 (91.5 GLS) Casanova	S/.	951.98
24/01/2017	B/4-10736 1 tuerca,1perno 1 1/8*10 B5D-701	S/.	26.00
26/01/2017	Guardianía ruta, casanova	S/.	5.00
26/01/2017	Parche llanta carreta b/1-21162	S/.	25.00
26/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.	421.50
26/01/2017	F/466-2947 GESA (116.157 GLS) Casanova	S/.	1,208.00
28/01/2017	alcohol b/1-1560, casanova	S/.	9.00

28/01/2017	F/908-7350 PECSA (97.037GLS) Casanova	S/.	997.54
28/01/2017	llanta carreta b/1-499	S/.	30.00
28/01/2017	Guardianía ruta	S/.	10.00
28/01/2017	Peajes lima-cix	S/.	272.90
30/01/2017	Guardianía ruta	S/.	5.00
30/01/2017	Soldar, desmontar rajaduras, B5D-701	S/.	153.40
30/01/2017	F/908-7350 PECSA (109.007GL) Casanova	S/.	1,117.32
30/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.	421.50
30/01/2017	Lavado B/1-842	S/.	20.00
30/01/2017	Foco F/1-13395, Casanova	S/.	18.00
31/01/2017	Sueldo enero, Casanova	S/.	2,800.00
		S/.	23,520.99

Fuente: Elaboración propia

Ventas de la empresa

Enero
Chiclayo -Lima
Reporte de Viajes : B5D-701

Fecha	Cliente	Importe	Referencia
04/01/2017	Alicorp S.A.A	S/. 3,692.68	Lima - Chiclayo
06/01/2017	Com.Villareal (SAL)	S/. 1,733.05	Chiclayo - Lima
09/01/2017	Alicorp S.A.A	S/. 3,662.59	Lima - Chiclayo
11/01/2017	Induamerica SA	S/. 2,300.00	Chiclayo - Lima
12/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/. 3,712.75	Lima - Chiclayo
16/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/. 3,627.32	Lima - Chiclayo
18/01/2017	Cencosud Retail Perú S.A.	S/. 1,770.00	Chiclayo - Lima
21/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/. 3,627.32	Lima - Chiclayo
24/01/2017	Com.Villareal (SAL)	S/. 1,760.00	Chiclayo - Lima
26/01/2017	Cencosud Retail Perú S.A.	S/. 4,189.00	Lima - Chiclayo
28/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/. 2,086.22	Chiclayo - Lima
28/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/. 2,079.00	Chiclayo - Lima
30/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/. 3,720.73	Lima - Chiclayo
		S/. 37,960.66	

Diferencia	S/. 14,439.67
-------------------	---------------

Fuente: Elaboración propia

Formato Propuesto: Apreciación del costo por ruta

Hoja de costos por ruta del vehículo en la ruta Chiclayo –Lima

- Periodo: Enero
- N° de placa: B5D-701 Tracto – T6W-970 Paletizado
- Ruta: Chiclayo - Lima
- Recorrido (KM): 11200 Km al mes
- Responsable: Walter Perfecto
- Cliente: Alicorp S.A.C

Costos de operación del vehículo de transporte de carga		
Costos Variables	Importe	%
Combustible	S/. 9,169.73	58.00%
Neumáticos	S/. 580.59	3.67 %
Aceites, filtros y lubricantes	S/. 144.26	0.91%
Mantenimiento y Reparación	S/. 1,144.66	7.24%
Repuestos y Accesorios	S/. 1,231.86	7.79%
Peaje	S/. 3,079.57	19.48%
Parqueo de Camión y Cochera	S/. 55.06	0.35%
Limpieza del vehículo	S/. 80.00	0.51%
Alojamiento	S/. 40.00	0.25%
Alimentación	S/. 280.00	1.77%
Movilidad	S/. 5.00	0.03%
Total Costos Variables	S/. 15,810.74	100.00%
Costos Fijos	Importe	%
Depreciación	S/. 4,267.79	50.84%
Seguros (Vehicular-Oficinas)	S/. 870.16	10.37%
Financiamiento del Vehículo	S/. 423.04	5.04%
Jornal del Conductor y Ayudante	S/. 2,600.00	30.97%
GPS	S/. 165.36	1.97%
Otros (Teléfono conductores)	S/. 68.79	0.82%
Total C. Fijos	S/. 8,395.15	100.00%
Costo Total Fijos Y Variables	S/. 24,205.89	
Gastos Administrativos	S/. 1,537.24	
Sueldo de personal administrativo	S/. 1427.78	
Gastos comunes mant. Ofic. Lima	S/. 39.58	
Artículo de oficina	S/. 16.67	
Luz, agua	S/. 34.14	
Teléfono - Internet (Administrativos)	S/. 19.07	
Gastos Financieros	S/. 1,681.79	
Interés de deuda a largo plazo	S/. 1,681.79	
Costo Total	S/. 24,205.89	
Costos por KM.	S/. 24,205.89/ 11200 Km. = S/. 2.16	

Fuente: Elaboración propia.

Cálculo de los costos por kilómetros

Costo Variable	S/. 1.41	X	1600 Km	S/. 2,256.00	Por viaje
		X	11200 Km	S/. 15,792.00	Al mes
Costo Fijo	S/. 0.75	X	1600 Km	S/. 1,200.00	Por viaje
		X	11200 Km	S/. 8,400.00	Al mes
Costo por kilómetro	S/. 2.16	X	1600 Km	S/. 3,456.00	Por viaje
		X	11200 Km	S/. 24,192.00	Al mes

Fuente: Elaboración propia.

Análisis comparativo

En los cuadros antes presentados se muestra que la empresa no lleva un control adecuado mediante una estructura que contenga la clasificación de los costos tanto fijos como variables, el cálculo realizado por los encargados ayuda a calcular los egresos, ingresos y el total de ganancia por medio del cobro por tonelada que ellos aplican, mas no la determinación del costo del servicio, el formato propuesto ayuda a identificar el periodo, la placa del vehículo y la carreta, la persona responsable, la ruta, los kilómetros recorridos, el cliente; detallando los costos variables y fijos a través de la estructura diseñada, considerando también los gastos administrativos y financieros; calculando así el costo total el cual fue obtenido de la suma del costo variable y fijo, tomando en cuenta el número de kilómetros recorridos mostrando así el costo por kilómetro, analizando con los porcentajes mostrados la incidencia que tiene cada insumo en la prestación del servicio.

IV. DISCUSIÓN

En la actualidad la empresa F & E Transcom S.A., cuenta con una contabilidad no estructurada de sus costos, ya que utiliza modelos empíricos, llevando un control de sus egresos en una agenda, y en los comprobantes que llegan y a su vez son emitidos; siendo esta la forma en cómo se maneja cada costo desembolsado no es la adecuada, ya que no se cuenta con una clasificación de cada costo unitario estando dentro de estos los costos fijos y variables, que ayuden a determinar que costos se podrían reducir , pudiendo analizar por medio de esta estructura que vehículos son los que generan mayor utilidad a la empresa.

Sinisterra, G. Polanco, L. & Henao, H. (2016), define a la contabilidad de costos como un método tomado en la contabilidad de finanzas, por medio del cual se manipulan los costos totales, diferenciando los costos fijos y variables, a su vez se realiza el análisis respectivo a cada uno de estos que intervienen en la fabricación, dando una estructura que facilite la obtención del costo unitario, aplicando de esta manera un control en la producción.

Para elaborar los costos del servicio de la organización se tomó en cuenta la guía de entrevista y la guía de análisis documental, para ayudar a determinar la incidencia que tienen los costos unitarios con respecto a cada costo desembolsado; en la cual se diseñó una estructura de costos adecuada para este sector, utilizando en los resultados diferentes tablas con respecto a cada insumo utilizado por el vehículo, tomando en cuenta como punto de inicio las características técnicas del tracto camión, de igual forma se determinó el consumo de combustible, la compra de neumáticos, el consumo de aceites, filtros y lubricantes, el costo en mantenimiento y reparación, la compra de repuestos y accesorios, el costo por peaje, el parqueo de camión y cochera, la limpieza del vehículo, alojamiento, alimentación, movilidad, la depreciación de los vehículos, el costo por los seguros, el financiamiento, su interés, el costo por el jornal

del conductor y ayudante, el GPS, el costo por el sueldo del personal administrativo, teléfono e internet, energía eléctrica, y el mantenimiento de la oficina de lima; siendo estos muy relevantes para poder determinar los costos variables y fijos en forma mensual por los dieciocho vehículos, detallando cada uno de ellos según los reportes presentados en la empresa; siendo estos los mismos que fueron de mucha ayuda para la determinación de los costos totales siendo calculada a través de la hoja de costos.

Esta investigación está de acuerdo con la tesis planteada por López (2011), en su tesis titulada Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte La Misericordia S.A.C. del departamento de Lambayeque, ya que respalda al instrumento utilizado referida a la guía de análisis documental, ayudando a su vez de esta manera a conocer los factores que se involucran en el proceso de documentación, registro, análisis en las cuentas, reportes del sistema y estados financieros. Ya que se pretende dar una estructura, asignando el costo total del servicio; permitiendo de tal forma realizar cotizaciones dependiendo de los márgenes de ganancia.

En los costos fijos se desembolsa un porcentaje constante, teniendo relevancia en los pagos que se destinan a la mano de obra administrativa sumando S/. 23,200.00 registrados en planilla y S/. 3,000.00 entre el contador externo y la asistente contable emitiendo recibo por honorario ya que no cumplen con el horario de desempeño laboral establecido por la empresa; y la parte operaria, conformada por el jornal del conductor incluidos en planilla con un total de S/. 24,300.00 mensual y de los dos ayudantes exigidos por los clientes Alicorp y Cencosud un monto de S/. 2,000.00 mensual. Considerando veinticuatro trabajadores registrados en planilla recibiendo todos los beneficios de acuerdo a ley, sumando un total de S/. 26,300.00 mensual. La empresa cuenta con 1 financiamiento a través de leasing; obteniendo por medio de este un tracto y una carreta,

se valorizo el vehículo conformado por tracto y carreta que cuenta con leasing en \$. 76,552.27 por medio del BBVA, siendo este vehículo el que se consideró para el cálculo de sus costos a través de los formatos de apreciación de los costos fijos, los costos variables y el costo por ruta. Se obtiene una cuota de \$. 2,276.46 mensual, la cual es cancelada con ingresos de los 18 vehículos, correspondiéndole a cada vehículo un monto de S/. 423.04, este financiamiento favorece a la empresa, en la medida de renovación de su flota, incrementando el valor de sus activos y haciendo uso de ellos. El pago de los seguros es necesario para brindar seguridad a sus trabajadores (SCTR), el seguro vehicular para cada tracto y carreta, el seguro por la mercadería a transportar y el seguro que se paga de la oficina de Chiclayo y Lima ascendiendo un monto considerable de S/. 187,954.91 anual. También se cancela el GPS para tener un control de ubicación de los vehículos cancelando S/. 4,501.95 anual. El consumo promedio en servicios básicos son S/. 2,000 mensual. Como nos menciona Marulanda (2009), los costos fijos tienen un comportamiento independiente del nivel de servicio o producción deben ser cancelados obligatoriamente aun cuando sus ingresos o productividad disminuyan.

Asimismo, consideramos la bolsa de viaje que varía dependiendo del número de viajes y es otorgada a cada operador del tracto; se lleva un control de estos desembolsos haciendo anotaciones en una agenda; con respecto a alimentación genera un costo de S/. 54,720 anual, en alojamiento su costo es de S/. 1,651.00 anual, en movilidad, en parqueo de camión y cochera con un monto de S/. 5,098.04 anual, en limpieza del vehículo S/. 17,280.00; el costo por peajes es relevante con un monto S/. 529,508.64 anual, entre otros; siendo estos desembolsos de gran necesidad, son asignados para poder dar inicio a la realización del viaje, pudiendo de esta manera desempeñar sus funciones de manera correcta. Como nos menciona Chambergó (2016), los costos variables sufren variación en proporción a la capacidad de ventas, o al tipo de movimiento de la actividad diaria.

Torres (2013), nos dice que los costos operativos son determinados cuando la unidad está en actividad, dividiéndose el consumo de combustible que se tanquea 200 galones a cada unidad para el inicio del viaje recorriendo 800 kilómetros de ida, su costo anual es de S/. 1,796,823.37 anual por todos los vehículos. El costo por la compra de neumáticos asciende a S/. 138,403.31 anual, son cambiados todos al cumplir el año tanto del tracto que son 10 llantas, como de la carreta que son 12 llantas, dependiendo del tipo de llanta (balón, dual). El consumo de aceites, filtros y lubricantes genera un costo de S/. 80,707.78 anual, el mantenimiento realizado es mensual el cual se cumple cuando el vehículo recorre sus 16 000 kilómetros de recorrido, al igual que el cambio de corona que se realiza al año, y el cambio de agua refrigerante al año y medio. El monto por mantenimiento y reparación es de S/. 192,151.84 anual. La compra de repuestos y accesorios asciende a un monto de S/. 217,851.71 anual; La renovación de bonificaciones es tramitada cada 2 años, con porcentajes del 5 % según suspensión neumática y 10% según llanta balón, siendo ventajoso para la entidad ya que le permite tener mayor capacidad de toneladas para poder cargar.

Díaz (2014), indica en su tesis titulada Costos totales del proceso de comercialización para fijar el costo unitario en la empresa automotores San Lorenzo S.A.C. sucursal Lambayeque. Busca determinar los costos totales en un proceso de producción fijando el costo unitario; recalando que la presente investigación se vincula con la tesis mencionada ya que utiliza la misma variable costos unitarios, para poder determinar que costos unitarios incurren en la empresa al momento de realizar este viaje para así poder establecer cuál es mi costo del servicio real por viaje.

El cálculo de la cobranza del flete se realiza considerando las toneladas del vehículo, también los costos fijos, los costos variables, los gastos, los peajes, la oferta y la demanda de temporadas. Es por ello que el costo del servicio se determina según el volumen de la mercadería a transportar y el destino, considerando todos los desembolsos; Por otro lado, La

fluctuación de ventas se realizó de manera regular en el año 2017 a excepción de los meses febrero y marzo que fue afectado por el fenómeno el niño costero.

Hernández (2014), señala en su tesis Uso de costos relevantes para la toma de decisiones gerenciales y su influencia en la utilidad de la empresa de Transportes Herrera E.I.R.L. Cajamarca. La tesis, al igual que la presente investigación, guarda relación, ya que es importante tener conocimiento de cómo deben ser tomadas las decisiones con los costos más sobresalientes, de igual modo que al estructurar cada costo unitario, se podrá determinar el costo del servicio de forma numérica la cual permitirá tomar decisiones gerenciales más acertadas para poder hacer crecer la empresa.

Como lo establece Hau (2011), el costo del servicio tiene acentuación importante en el futuro de las empresas, ya que está vinculada con la rentabilidad, por tal motivo debe tener visión, misión, estrategias y equilibrio constante en mantener la productividad.

V. CONCLUSIONES

Considerando los objetivos planteados y en función al análisis de los hallazgos a través de la entrevista y el análisis documental en los resultados, se concluye lo siguiente:

Se determinó que el costo unitario incide significativamente en el costo total del servicio de la empresa F & E Transcom S.A.; al existir una estructura de costos se podrá determinar el costo del servicio.

Los costos unitarios de la empresa F & E Transcom S.A., fueron diagnosticados, diseñando la clasificación de cada costo unitario fijo y variables.

Los costos del servicio de la empresa F & E Transcom S.A., se analizaron en cantidades monetarias por kilómetros, por medio de la cual permite conocer márgenes de ganancias razonables.

El diseño de la propuesta fue elaborado para determinar el costo de producción, a través de la hoja del costo de operación variable por ruta, la hoja del costo fijo por ruta, y la hoja general de costos por ruta, la cual está integrada para calcular el costo por kilómetro.

VI. RECOMENDACIONES

Con fundamentación en la obtención de los resultados y demostrando las conclusiones que anteceden en el trabajo de investigación, se realizan las siguientes recomendaciones.

Es imprescindible que en la empresa trabaje con formatos individuales que ayuden a separar los costos fijos de los costos variables; como se propone en las hojas de costos N° 1, N°2 y N°3, teniendo así un control adecuado que ayude a tomar decisiones acertadas.

La implementación de la estructura de costos servirá como base para que, en la empresa, se pueda efectuar un control continuo en la reducción de los costos operativos que intervienen al momento de efectuar el servicio, considerando dentro de esta la ruta de viaje, la conducción de los operadores, la velocidad utilizada en el recorrido, el tipo de carga, el control del mantenimiento de neumáticos y lubricantes, tratando de disminuir el combustible utilizado.

El sistema de costos debe ser eficiente y oportuno, de manera que ayude a cotizar su servicio de manera real, en la determinación del costo de flete.

VII. PROPUESTA

I. Resumen ejecutivo

1.1. Información General de la empresa F& E Transcom S.A.

La empresa F & E Transcom S.A posee su denominación social la cual consta en la Partida Registral N° 11472367; fue constituida con un capital inicial de S/. 12,000 soles dedicada al rubro de servicio de transporte de carga pesada cuyas rutas son el norte del país; fue inscrita ante registros públicos el 18 de noviembre de 1998, realizando su inscripción ante SUNAT el 25 de noviembre y dando inicio a sus actividades el 01 de diciembre del mismo año; con RUC N° 20395430018 perteneciente al régimen general de impuesto a la renta, teniendo afectación de los tributos tales como; IGV, renta de tercera categoría, renta de quinta categoría, ESSALUD, renta de cuarta categoría-retenciones, ONP y distribución de dividendos. Con domicilio fiscal ubicado en la Av. Faustino Sánchez Carrión Nro. 615 Dpto. 908 Jesús María - Lima, con su sede Chiclayo, ubicado en la Mza. K Lt. C – Urb. La Parada, Carretera Lambayeque; posee como capital social 1, 868,567.00 soles. Actualmente cuenta con una flota de 18 tractos camiones y 20 semirremolques implementados con equipo GPS, contando también con trabajadores capacitados y calificados en el rubro, con los cuales están dispuestos a brindar garantía y el mejor servicio a nivel nacional de transporte, ofreciendo a sus clientes la seguridad que sus productos lleguen en buen estado y a tiempo a su destino.

Accionistas al 06 febrero del 2017:

Accionistas	Aporte	Porcentaje
1	S/. 818,407.00	54.55%
2	S/. 716,892.00	23.24%
3	S/. 183,268.00	12.22%
4	S/. 150,000.00	10.00%
	S/. 1,868,567.00	100.00%

Fuente: Elaboración propia.

1.2. Visión y Misión

Misión:

Somos una empresa dedicada al transporte de carga pesada a nivel nacional contando para ello con la infraestructura adecuada para esta actividad, satisfaciendo plenamente en tiempo y forma los requerimientos de nuestros clientes, con el objetivo de mantener la constante responsabilidad, innovación, creatividad, desarrollo y vocación de nuestros servicios, consolidando relaciones comerciales duraderas con el incansable afán de mantener siempre a nuestros clientes satisfechos, asimismo contribuir con la generación de recursos que fortalezcan nuestra región.

Visión:

Nos consolidaremos en el mercado Peruano como una empresa operadora logística líder en el mercado de transporte de carga terrestre a nivel nacional, trabajando con seriedad, puntualidad y garantía; brindando nuestros servicios con excelencia, eficiencia, seguridad, acorde con el camino de la tecnología y comprometiéndonos con el medio ambiente, servicio al cliente y la formación integral de sus colaboradores.

II. Diagnóstico situacional de la empresa

2.1. Análisis FODA

FORTALEZAS

- Experiencia en el rubro empresarial
- Unidades propias
- Formalidad del negocio con todos los documentos en regla
- Disponibilidad de almacén para la mercancía
- Fuerza de trabajo diario
- Clientes competitivos (Alicorp S.A.A - Cencosud Retail Peru S.A)

- Organización definida
- Adaptación a la variación
- Buenas dimensiones en sus instalaciones
- Crecimiento en los últimos años
- Competitividad en los precios y plazos entrega de la mercadería.

OPORTUNIDADES

- Administrar mejor las unidades
- Posicionamiento en el mercado
- Ubicación rápida de los clientes - clientes satisfechos
- Mayor seguridad a los clientes de su mercancía
- Apertura en mercados
- Utilizar un sistema de información y logística de actividades programadas en viaje.

DEBILIDADES

- Elevados costos unitarios, desconocimiento exacto de estos
- Subcontratación de vehículos de reparto
- Falta de promoción de los servicios
- Alta competencia en el sector transporte de carga
- Sin norma interna de control de procedimientos definidos

AMENAZAS

- Falta de armonización normativa
- Grandes empresas de transporte de carga
- Competencia desleal de las empresas informales
- Aumento de precios en los repuestos
- Aumento del precio de combustible

2.2. Principales clientes:

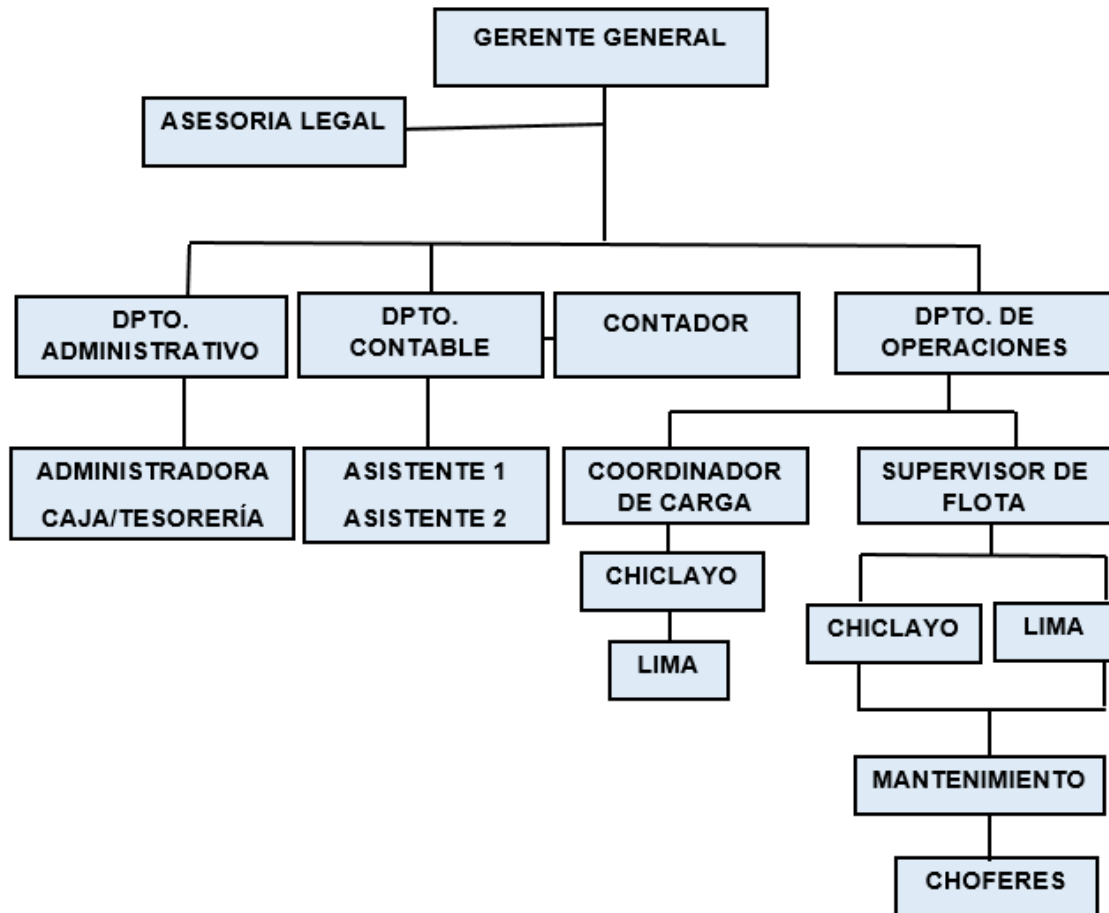
- ✓ Alicorp S.A.A: (Abarrotes); rutas Lima-Trujillo-Chiclayo-Piura.
- ✓ Cencosud Retail Perú S.A: Productos terminados, ruta Lima-Chiclayo.
- ✓ DSM Marine Lipids Perú S.A: (Cilindros); ruta Lima-Piura.
- ✓ Cañagrande: (Azúcar); Ruta Púcala-lima.
- ✓ Induamerica Servicios Logísticos: (Arroz); ruta Chiclayo –Lima.
- ✓ Inversiones Alimentarias Latino S.A.C: (Arroz–azúcar); ruta Chiclayo – Lima.

III. Justificación

Esta propuesta fue elaborada con la finalidad de dar a conocer a la empresa F & E Transcom S.A. cuál es el total exacto del costo del servicio por viaje en la ruta: Chiclayo – Lima (viceversa), determinando la incidencia que tiene los costos unitarios en cada desembolso realizado por la empresa para el correcto funcionamiento del vehículo e inicio del viaje. Este problema es relevante ya que la empresa tiene desconocimiento de sus costos totales cada año, existe deficiencia en el control de costo por viaje, no monitorea cada costo unitario y trabajan con modelos empíricos y paradigmas tradicionales. Identificar el problema ayudara a que la empresa tenga mayor conocimiento de cada costo incurrido, considerando también que pueden existir gastos innecesarios, pudiendo cotizar de una forma adecuada su tarifa por viaje, optimizando estrategias para mejorar el servicio, incrementando o variando su flota abarcando por medio de ello más mercado.

IV. Desarrollo de la propuesta

4.1. Organigrama



Fuente: Elaboración propia.

4.2. Objetivos para la Empresa:

- ✓ Realizar un control eficiente por unidad – flota de carga para poder fijar el costo del servicio.
- ✓ Clasificación de los costos variables y los costos fijos
- ✓ Elaborar una estructura de costos para poder identificar con mayor precisión los costos y gastos desembolsados.
- ✓ Determinar costos unitarios por kilómetro

4.3. Características de la estructura de costos

La propuesta de la estructura de costos ayuda a clasificar los costos variables y fijos de cada desembolso que la empresa realiza para dar inicio a la prestación de su servicio en la ruta Chiclayo – lima, pudiendo así mostrar los costos de operación del vehículo de manera clasificada, determinando de esta manera todos los costos unitarios, en base a la información numérica que se obtendrá se poder analizar y decidir que costos se podrían reducir sin tener afectación la garantía del servicio.

La contabilidad de costos establecida mediante un sistema en las empresas debe satisfacer tres diferentes funciones para el cumplimiento de las necesidades, siendo estas:

- Valoración de inventario
- Control operativo
- Administración del costo operativo del servicio o producto.

De tal forma, se conceptualizará a la contabilidad de costos, como aquel sistema de información financiera que pedir medir términos monetarios; estando dentro de estos los valores empleados para poder brindar el servicio o producto; teniendo como base la información recopilada poder realizar un análisis profundo de cada costo, evaluando y controlando la presencia de decisiones por parte de la gerencia en su actuar presente, planificando a futuro evolución positiva para la empresa.

Es de mayor auge considerar la función que debe cumplir un contador especializado en costos dentro de la empresa, siendo su desempeño muy específico en la estructuración que se asigne para el desarrollo del proceso de sus costos, manteniendo actualizado el plan de cuentas que debe ser llevado en esta contabilidad, dando una dirección correcta al costo estándar, plasmando un costo presupuestado basándose en niveles de eficiencia normal, determinando cuánto cuesta producir un servicio o una unidad de producto, sin obtener desperdicios, ni tiempo ocioso; y el

costo histórico que estaría integrado por los vehículos que son los activos de la empresa, considerando el valor de compra, los gastos por legalización, el transporte del bien para su funcionamiento, los impuestos, tasas, la financiación, la diferencia de cambio de los activos adquiridos con crédito en moneda extranjera, sus adicciones, reparaciones y mejoras realizadas, calculando en base al costo histórico la depreciación del bien; ya que de acuerdo a esto se podrá tener mayor visión del tamaño de esta.

4.4. Objeto del costo

El objeto del costo definido para este trabajo, tiene la siguiente estructura:

a) Costo por tipo de ruta

La estructura asignada al sistema de contabilidad administrativa ayuda a medir y asignar los costos utilizados a los objetos del costo. El objeto del costo va dirigido directamente a los diferentes rubros dentro de la empresa referida a cada costo incurrido de acuerdo a los productos, clientes, departamentos, proyectos y las diversas actividades que se susciten. De acuerdo a ello los costos son medidos y asignados; por ejemplo, si se quiere determinar el costo del consumo de combustible, entonces el objeto del costo es el combustible. Si se quiere determinar el costo de operar un departamento en mantenimiento y reparaciones, entonces el objeto del costo es el departamento de mantenimiento y reparaciones.

En el desarrollo del presente trabajo se considera como objeto del costo, al costo por kilómetro recorrido, tomando en cuenta las dimensiones tales como: el tipo de vehículo, el conductor, la ruta y el producto transportado.

b) Costo

Son todos los desembolsos ya sean costos y gastos que intervienen en la operación de la empresa, utilizados en el proceso de producción para

generar el servicio o un producto, siendo estos la mano de obra, los insumos, la maquinaria, entre otros.

El costo de producción promedio o estándar es determinado de acuerdo al tipo de empresa, puede ser variable de acuerdo al producto o servicio según el objeto del costo al que se someta como materia de análisis.

Para estimar y dar valoración a los costos de producción en la actividad del transporte de carga pesada, se toma en cuenta los siguientes aspectos:

a. Diferentes niveles tecnológicos

Todas las empresas no cuentan con los mismos recursos tecnológicos para el desempeño de sus funciones.

b. Uso y disponibilidad de recursos

Cada empresa tiene diversos recursos tales como: los económicos, materiales curriculares presentados como soporte tecnológico, siendo estos las computadoras, impresoras, conexiones y otros recursos informáticos, entre otros.

c. Distintos tipos de empresarios

Dentro del mundo empresarial existen distintos tipos de empresarios, dependiendo del tamaño de la empresa.

Dentro del sistema de administración no existe un costo único específico que sea más importante que otro ya que eso lo determina cada empresa, existiendo costos más relevantes e irrelevantes de acuerdo al contexto en que ocurran.

4.5. Enunciación de la acumulación de los costos

En el desarrollo de la contabilidad intervienen diferentes procesos o fases, los cuales son:

- **Acopio de datos;** (documentos fuentes).
- **Separación de datos;** se clasifica por el periodo, y por las cuentas de cargo, a través de asientos a utilizarse.
- **Rastreo d operaciones;** se verifica en registro utilizado en los libros auxiliares para luego registrar en los libros principales.
- **Formulación de los informes contables;** enfocándose en contabilidad financiera nos referimos a los Estados Financieros, y tratándose en contabilidad administrativa o gerencial intervienen los informes internos.
- **Análisis de la información.**

Para la preparación de los informes internos se consideró tres formatos los cuales tienen relación directa con el vehículo asignado para verificación del objeto del costo.

Se denominó al primer formato apreciación del costo de producción variable por vehículo, representado por columnas y por periodos los importes de:

1. Combustible
2. Neumáticos
3. Aceites, filtros y lubricantes
4. Mantenimiento y Reparación
5. Repuestos y Accesorios
6. Peaje
7. Parqueo de Camión y Cochera
8. Limpieza del vehículo

9. Alojamiento
10. Alimentación
11. Movilidad

Calculando:

- ✓ Importe total
- ✓ Kilómetros recorridos
- ✓ Costo variable por kilómetros recorridos

A su vez se considera la fecha del viaje, el N° de placa del vehículo, la ruta, los kilómetros recorridos y el responsable para facilitar el análisis.

Al segundo formato se denominó apreciación del costo de producción fijo, el cual al igual que en el primer formato se detalla mediante columnas y periodos los importes de:

1. Depreciación
2. Seguros
3. Financiamiento del vehículo
4. Jornal del conductor y ayudante
5. GPS
6. Otros (Teléfono conductores)
7. Gastos comunes, Mantenimiento de oficina – Lima

Calculando:

- Importe total
- Kilómetros recorridos
- Costo variable por kilómetros recorridos

Los dos formatos presentados de apreciación del costo de apreciación variable y fija, se representan en el tercer formato denominado apreciación del costo por ruta, en la hoja de costos y se detalla de acuerdo a:

- Fecha
- N° de placa
- Ruta
- Recorrido (KM)
- Responsable:
- Cliente:

1. Costos Variables

- Combustible
- Neumáticos
- Aceites, filtros y lubricantes
- Mantenimiento y reparación
- Repuestos y accesorios
- Peaje
- Parqueo de camión y cochera
- Limpieza del vehículo
- Alojamiento
- Alimentación
- Movilidad

2. Costos Fijos

- Depreciación
- Seguros (Vehicular – Oficinas)
- Financiamiento del vehículo
- Jornal del conductor y ayudante
- GPS
- Otros (teléfono conductores
- Gastos comunes mantenimiento oficina – Lima

3. Costos total operación

4. Gastos Administrativos

5. Gastos de ventas (opcional por empresa)

6. Costo total

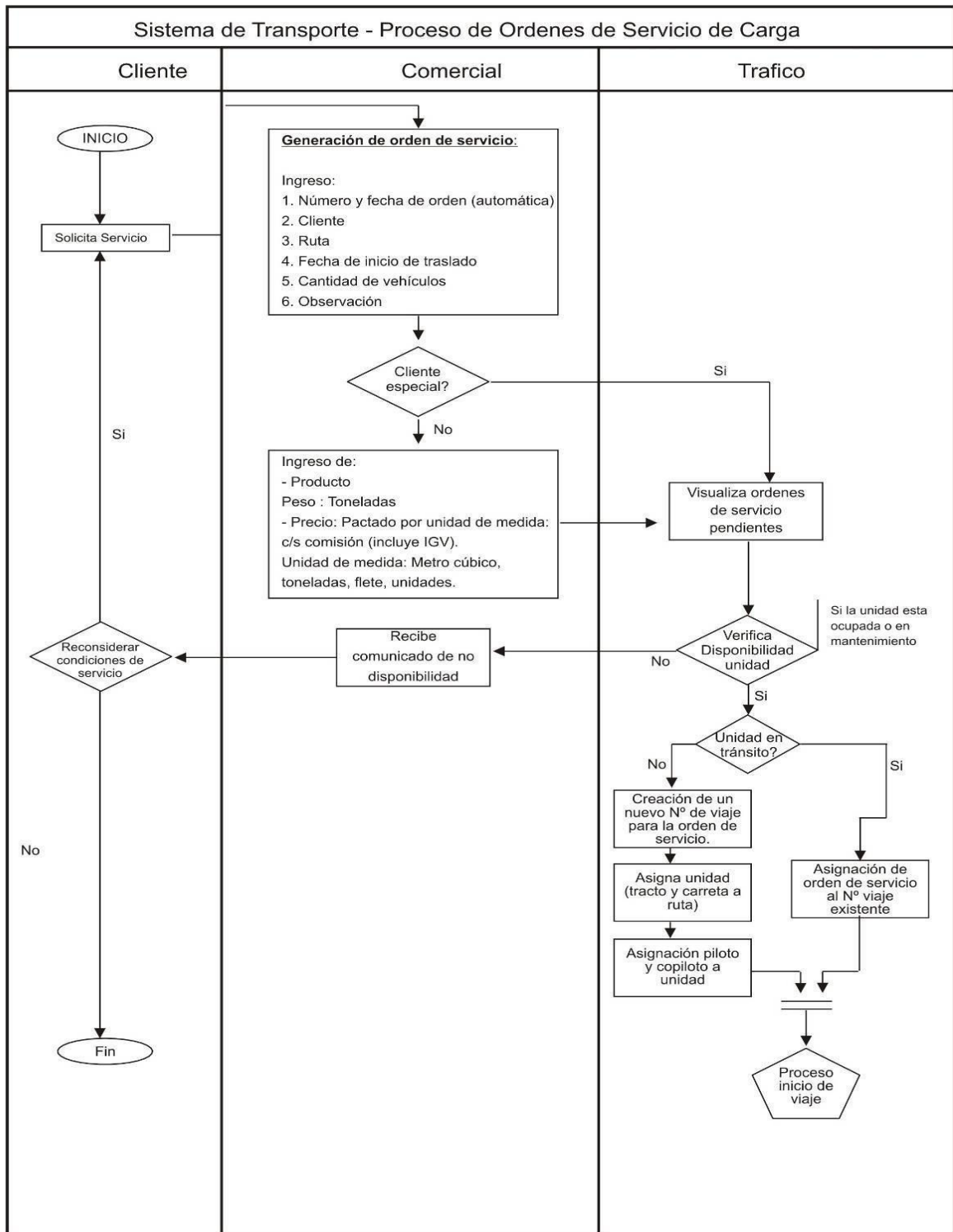
7. Costo por kilometro

4.6. Flujograma de actividades de la empresa:

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

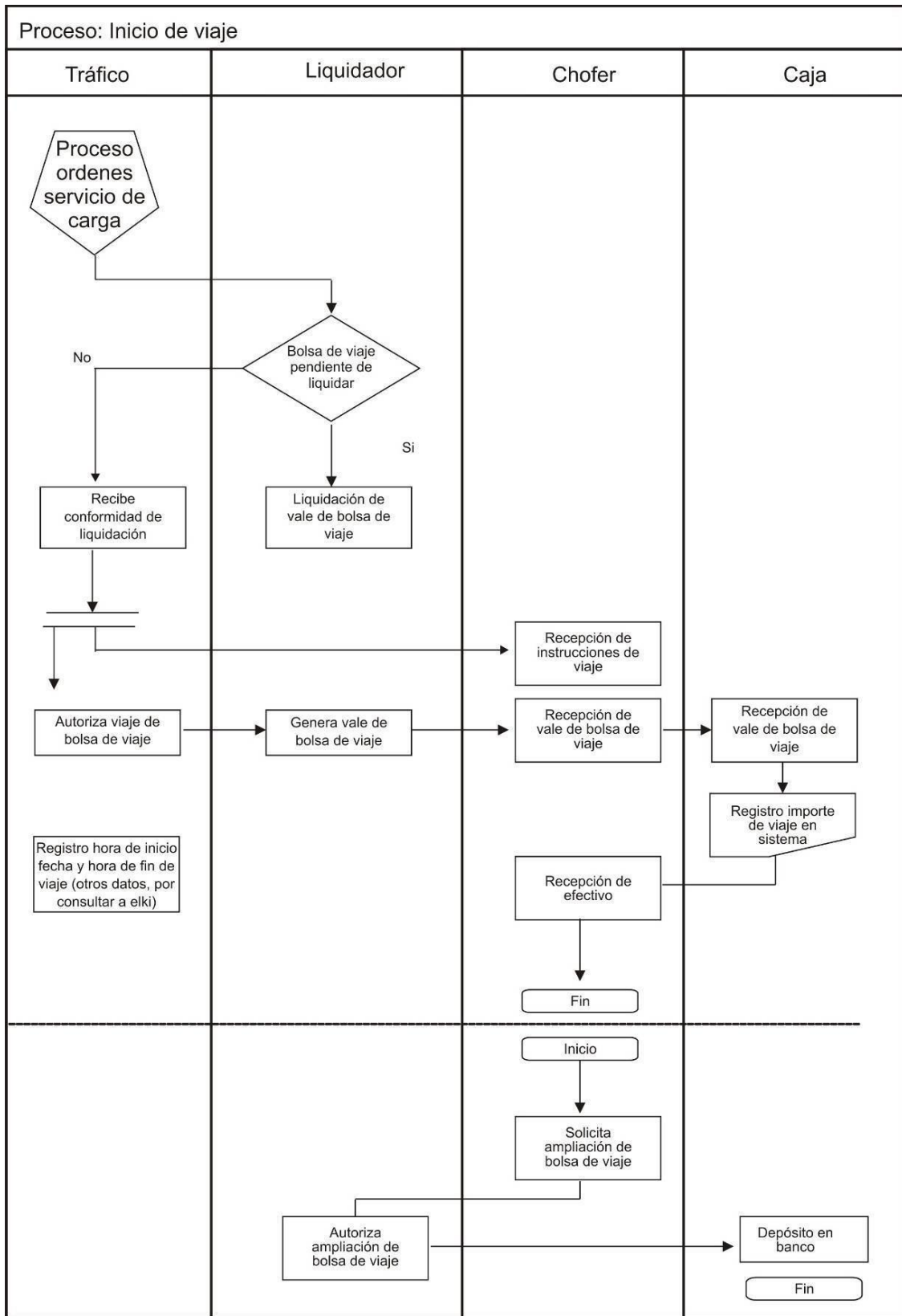
Las cuales grafico en las siguientes páginas.

1. Proceso de órdenes de servicio de carga.



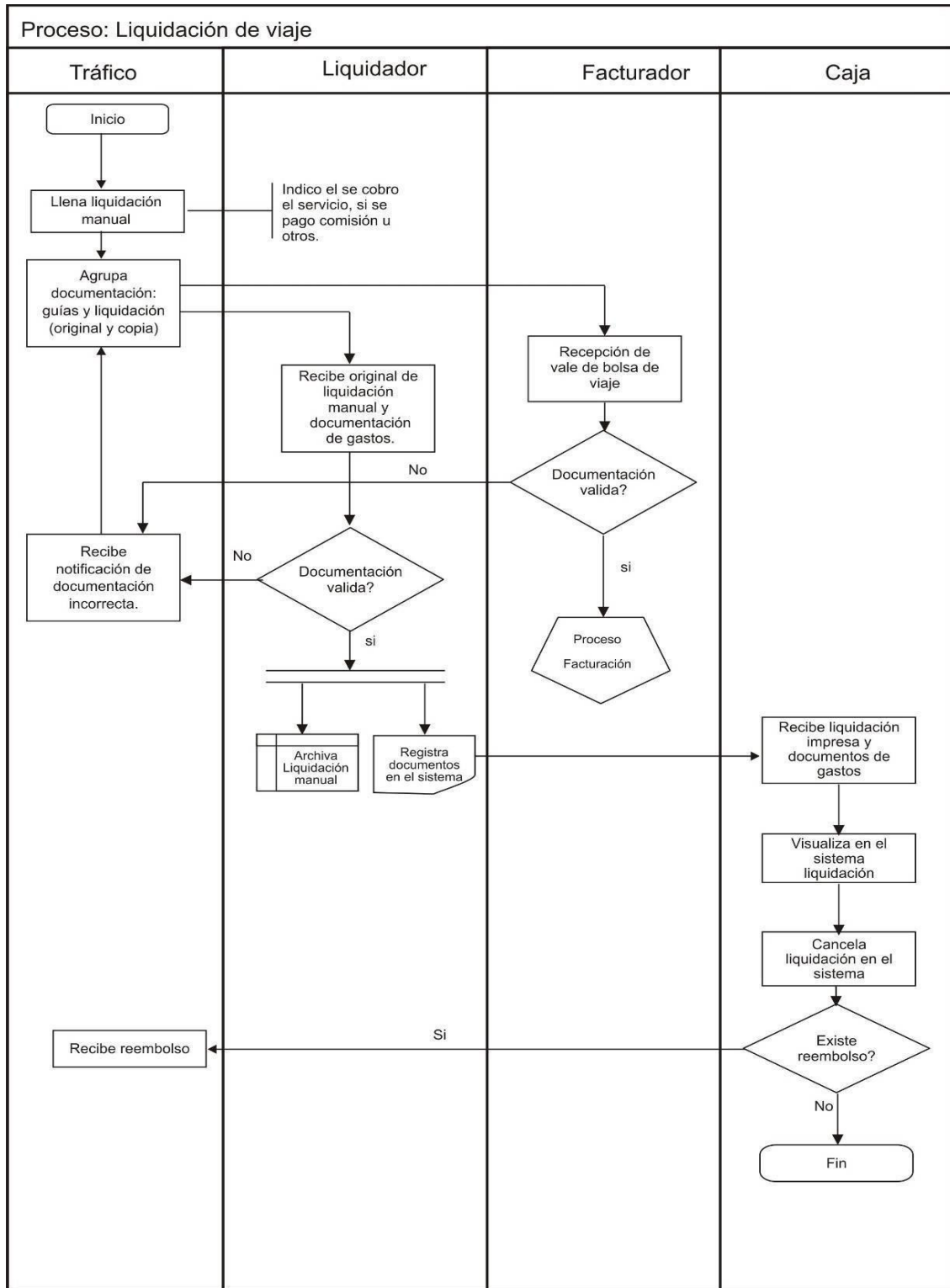
Fuente: Elaboración propia.

2. Proceso de inicio de viaje.



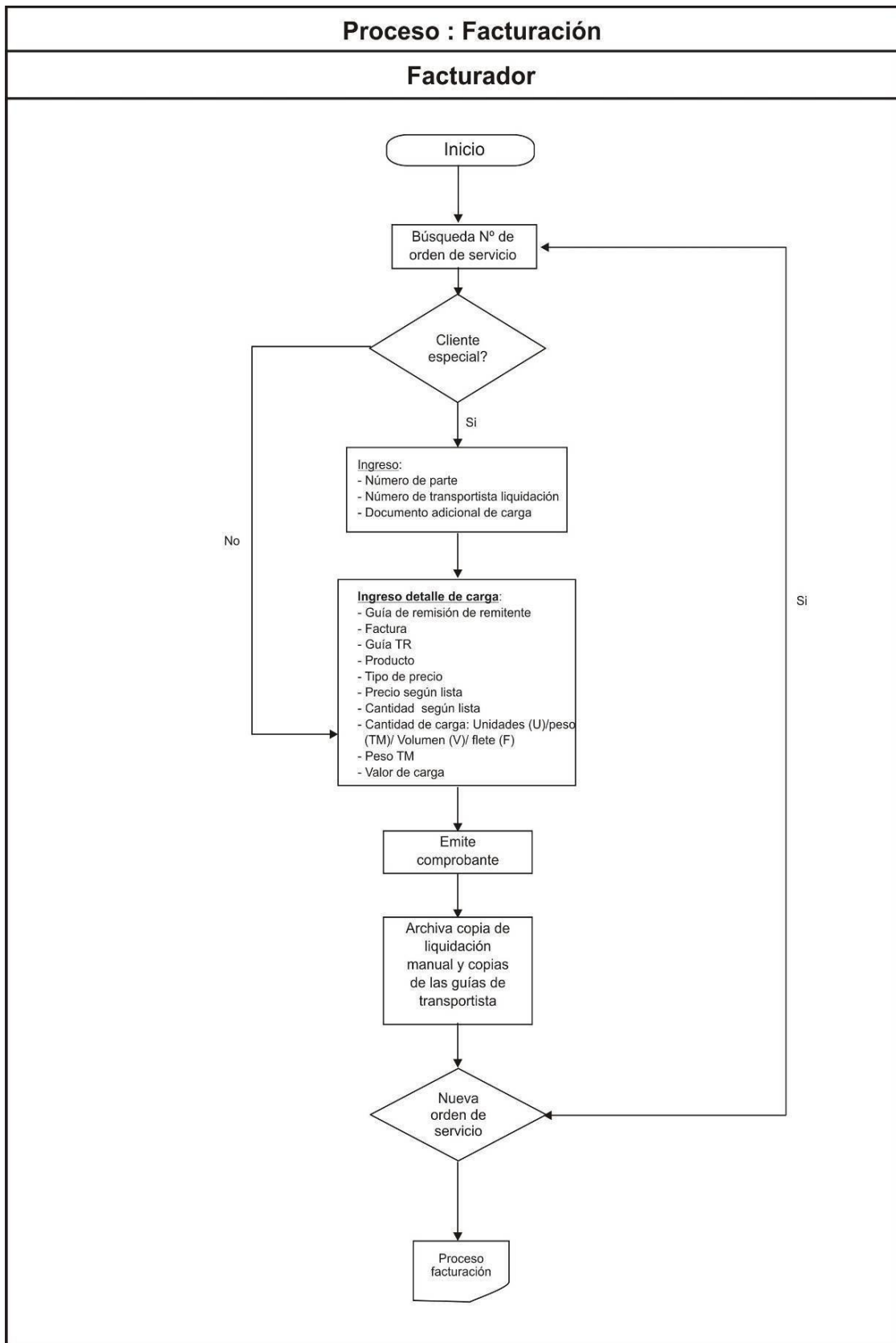
Fuente: Elaboración propia.

3. Proceso de liquidación de viaje



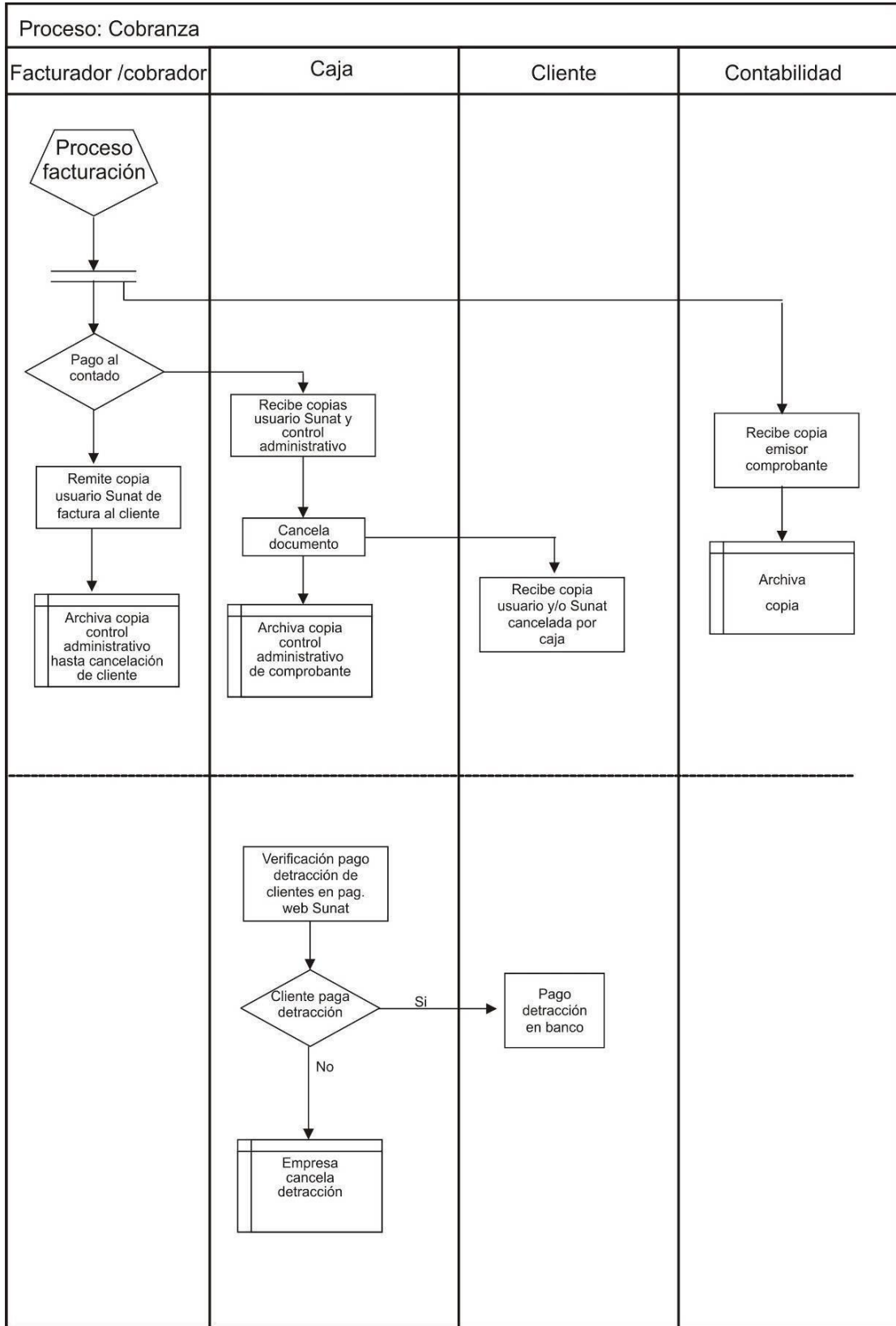
Fuente: Elaboración propia.

4. Proceso de facturación



Fuente: Elaboración propia.

5. Proceso de cobranza



Fuente: Elaboración propia.

Formato de la bolsa de viaje diario de la empresa F & E Transcom S.A.

Formato 1: Costos Operación del vehículo en la ruta Chiclayo –Lima

Egresos del viaje enero		
02/01/2017	F/103-5368 filtro aire AF1968M B5D-701	S/.
03/01/2017	F/4-4920 lavado y engrase, silicona B5D-701	S/.
04/01/2017	F/466-2795 GESA (103.001 GLS), Casanova	S/.
04/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.
04/01/2017	Guardianía ruta, Ríos	S/.
04/01/2017	Cochera grifo Lima 03/01	S/.
06/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima, Casanova	S/.
06/01/2017	F/2-106994 COESTI (100 GLS), Atoche	S/.
06/01/2017	Guardianía ruta 06,07,08	S/.
06/01/2017	Estiba/desestiba 31.5*1/TN	S/.
06/01/2017	Lavado piso/sal B/2-28555	S/.
09/01/2017	Guardianía ruta-gramadal	S/.
09/01/2017	02 jebes tapabarro B/1-3556	S/.
09/01/2017	Lavado B/1-62, Tarrillo	S/.
09/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.
09/01/2017	F/2-107877 COESTI (126.101 GLS), Vicente	S/.
11/01/2017	Moto taxi para llegar a Huachipa	S/.
11/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima, Casanova	S/.
11/01/2017	F/2-107877 COESTI (88 GLS), Casanova	S/.
12/01/2017	Mercadería malograda, manteca	S/.
12/01/2017	F/2-107877 COESTI (127.001GLS), Casanova	S/.
12/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.
12/01/2017	Guardianía ruta	S/.
12/01/2017	Pernos B/1-880, Casanova	S/.
13/01/2017	F/1-7039 chapa, desmontar y montar B5D-701	S/.
14/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima	S/.
14/01/2017	Parqueo N/14403, Casanova	S/.
14/01/2017	F/2-107877 COESTI (94 GLS), Casanova	S/.
14/01/2017	Guardianía ruta/Santa Anita	S/.
16/01/2017	Lavado B/1-15488, Casanova	S/.

16/01/2017	F/466-2856 GESA (115 GLS), Casanova	S/.
16/01/2017	Parche llanta carreta B/1-3212	S/.
16/01/2017	Guardianía ruta	S/.
16/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.
17/01/2017	F/1-7052 jebes, reparar luces, conector B5D-701	S/.
18/01/2017	F/1-7063 mantenimiento, aceite caja T6N-878	S/.
18/01/2017	F/2-109429 COESTI (90gls), Casanova	S/.
18/01/2017	Cochera grifo Lima 19-20 d/n	S/.
18/01/2017	Guardianía ruta	S/.
18/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima, Abanto	S/.
21/01/2017	B/1-6416 parche de llanta B5D-701	S/.
21/01/2017	F/466-2906 GESA (103.001 GLS) Casanova	S/.
21/01/2017	Guardianía ruta, Casanova	S/.
21/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.
23/01/2017	Peajes Chiclayo -Lima	S/.
23/01/2017	Guardianía ruta	S/.
23/01/2017	Estiba/desestiba, Vicente	S/.
23/01/2017	F/902-7253 la Positiva SCTR v.20/02 B5D-701	S/.
23/01/2017	F/12-15239 2 pernos 16*100 B5D-701	S/.
24/01/2017	Peajes Chiclayo-Lima	S/.
24/01/2017	Lavado/sal B/2-2761	S/.
24/01/2017	Cochera grifo Lima	S/.
24/01/2017	Estiba/desestiba, Casanova	S/.
24/01/2017	Guardianía ruta	S/.
24/01/2017	F/2-110526 (91.5 GLS) Casanova	S/.
24/01/2017	B/4-10736 1 tuerca, 1perno 1 1/8*10 B5D-701	S/.
26/01/2017	Guardianía ruta, casanova	S/.
26/01/2017	Parche llanta carreta b/1-21162	S/.
26/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.
26/01/2017	F/466-2947 GESA (116.157 GLS) Casanova	S/.
28/01/2017	alcohol b/1-1560, casanova	S/.
28/01/2017	F/908-7350 PECSA (97.037GLS) Casanova	S/.
28/01/2017	llanta carreta b/1-499	S/.
28/01/2017	Guardianía ruta	S/.

28/01/2017	Peajes lima-cix	S/.
30/01/2017	Guardianía ruta	S/.
30/01/2017	Soldar, desmontar rajaduras, B5D-701	S/.
30/01/2017	F/908-7350 PECSA (109.007GL) Casanova	S/.
30/01/2017	Peajes Lima-Chiclayo	S/.
30/01/2017	Lavado B/1-842	S/.
30/01/2017	Foco F/1-13395, Casanova	S/.
31/01/2017	Sueldo enero, Casanova	S/.
<i>Fuente: Elaboración propia.</i>		S/.

Formato 2: Ventas de la empresa:

Enero
Chiclayo -Lima
Reporte de Viajes : B5D-701

Fecha	Cliente	Importe	Referencia
04/01/2017	Alicorp S.A.A	S/.	Lima - Chiclayo
06/01/2017	Com.Villareal (SAL)	S/.	Chiclayo - Lima
09/01/2017	Alicorp S.A.A	S/.	Lima - Chiclayo
11/01/2017	Induamerica SA	S/.	Chiclayo - Lima
12/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/.	Lima - Chiclayo
16/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/.	Lima - Chiclayo
18/01/2017	Cencosud Retail Perú S.A.	S/.	Chiclayo - Lima
21/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/.	Lima - Chiclayo
24/01/2017	Com.Villareal (SAL)	S/.	Chiclayo - Lima
26/01/2017	Cencosud Retail Perú S.A.	S/.	Lima - Chiclayo
28/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/.	Chiclayo - Lima
28/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/.	Chiclayo - Lima
30/01/2017	Alicorp S.A.A.	S/.	Lima - Chiclayo
		S/.	

Diferencia	S/.
-------------------	-----

Fuente: Elaboración propia.

El informe presentado que fue proporcionada por la empresa, nos muestra sus costos de operación del mes de enero que tiene el vehículo de manera total, junto a las ventas realizadas por el mismo mes, siendo este el dato que recibe la gerencia. Sin clasificar sus costos variables y fijos, siendo un reporte no exacto ya que no se está considerando los desembolsos por los salarios, los seguros, del costo mensual del combustible, entre otros detallados anteriormente. Esta forma de cálculo no posibilita diferenciar los montos de acuerdo a una estructura, que ayude a analizar la variación según el tipo de actividad del viaje y los costos fijos propios de la ruta. Por tal motivo se propuso el formato N° 1 denominando apreciación del costo de producción variable por ruta, mostrado en el formato N° 1.

Apreciación del costo de producción variable por ruta

Formato Propuesto N° 1: Hoja del costo de operación variable

- Período:
- N° de placa:
- Ruta:
- Recorrido (KM):
- Responsable:

Costos Variables	Enero		Febrero		Marzo	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
1. Combustible						
2. Neumáticos						
3. Aceites, filtros y lubricantes						
4. Mantenimiento y Reparación						
5. Repuestos y Accesorios						
6. Peaje						
7. Parqueo de Camión y Cochera						
8. Limpieza del vehículo						
9. Alojamiento						
10. Alimentación						
11. Movilidad						
Importe Total		100%		100%		100%
KM. Recorridos						
C.V. por KM Recorrido						

Observaciones:

Fuente: Elaboración propia.

En el cuadro de apreciación de costos de producción variable por ruta, identificando periodo, en el cual se considera el número de días o meses que el vehículo es utilizado en la ruta Chiclayo – lima, se muestra también el kilometraje de ruta, se identifica el vehículo, la placa, el tipo de producto que traslada, el nombre del operador responsable del tracto. Esta hoja del costo de operación variable contiene información básica que ayuda a que la gerencia tome decisiones sobre los diferentes tipos de costos en los que se incurre en la ruta por cada vehículo clasificando los costos en variables obteniendo así el costo variable por kilómetro recorrido. A su vez este formato ayudará a comparar los costos por distintas rutas determinando que ruta o que vehículo genera mayores ganancias.

Se detallan en el formato N° 1, los costos variables necesarios para dar cumplimiento a la realización del viaje por cada periodo realizado siendo estos: Costos de combustible, neumáticos, aceites, filtros y lubricantes, mantenimiento y reparación, repuestos y accesorios, peajes, parqueo de camión y cochera, limpieza del vehículo, alojamiento, alimentación, movilidad. A su vez se observa a través de porcentajes la incidencia que tiene cada insumo con la prestación del servicio.

De igual forma para poder costear los elementos del costo fijo, se realizó el cálculo y asignación en el formato N° 2, denominado apreciación del costo de producción fijo, siendo estos la depreciación, los seguros, el financiamiento del vehículo, el jornal del conductor y ayudante, GPS, otros (Teléfono conductores), gastos comunes mantenimiento de oficina-Lima. Identificando el tiempo de uso que tiene el vehículo, en el transcurso del periodo de tres meses en una ruta determinada, observando de igual forma a través de porcentajes la incidencia que tiene cada costo considerado como fijo en la prestación del servicio.

Apreciación del costo de producción fijo

Formato Propuesto N° 2: Hoja del costo de operación fijo

<ul style="list-style-type: none">• Periodo:• N° de placa:• Ruta:• Recorrido (KM):• Responsable:
--

Costos Fijos	Enero		Febrero		Marzo	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
1. Depreciación						
2. Seguros						
3. Financiamiento del Vehículo						
4. Jornal del Conductor y Ayudante						
5. GPS						
6. Otros (Teléfono conductor)						
Importe Total		100%		100%		100%
KM. Recorridos						
C.F.por KM Recorrido						

Observaciones:

--

Fuente: Elaboración propia.

En el formato N° 3 denominado del costo por ruta, elaborado para poder plasmar los costos variables, fijos, administrativos y financieros pudiendo hacer un análisis más profundo de todos estos costos, fijando de esta manera el costo total y el costo por kilómetro recorrido del vehículo, mostrado de la siguiente manera.

Apreciación del costo por ruta

Formato Propuesto N° 3: Hoja de costos por ruta

<ul style="list-style-type: none"> • Periodo: • N° de placa: • Ruta: • Recorrido (KM): • Responsable: Cliente:

Costos de operacion del vehiculo de transporte de carga		
Costos Variables	Importe	%
Combustible	S/.	%
Neumáticos	S/.	%
Aceites, filtros y lubricantes	S/.	%
Mantenimiento y Reparación	S/.	%
Repuestos y Accesorios	S/.	%
Peaje	S/.	%
Parqueo de Camión y Cochera	S/.	%
Limpieza del vehículo	S/.	%
Alojamiento	S/.	%
Alimentación	S/.	%
Movilidad	S/.	%
Total Costos Variables	S/.	100.00%
Costos Fijos	Importe	%
Depreciación	S/.	%
Seguros (Vehicular-Oficinas)	S/.	%
Financiamiento del Vehículo	S/.	%
Jornal del Conductor y Ayudante	S/.	%
GPS	S/.	%
Otros (Teléfono conductor)	S/.	%
Total C. Fijos	S/.	100.00%
Costo Total Fijos Y Variables	S/.	
Gastos Administrativos	S/.	
Sueldo de personal administrativo	S/.	
Gastos comunes por mant. Lima	S/.	
Artículo de oficina	S/.	
Luz, agua	S/.	
Teléfono - Internet (Administrativos)	S/.	
Gastos Financieros	S/.	
Interés de deuda a largo plazo	S/.	
Costo Total	S/.	
Costos por KM.	S/.	
	/ Km. = S/.	

Fuente: Elaboración propia.

Desarrollo de un costeo total de operación en el transporte de carga por carretera.

Para poder entender el modelo completo de los formatos de apreciación de los costos, donde hubo agregación de los costos de operación del vehículo de transporte de carga pesada, se realiza de manera de ejemplo un ejercicio de costeo total de operación de este tipo de transporte, permitiendo de esta manera tener una idea más clara de cómo se debe calcular los costos de operación de un vehículo.

Como inicio se debe estimar cual es el nivel de utilización del vehículo, siendo importante ya que ayuda a sub-dividir y organizar de forma más adecuada los componentes del costo según la función del nivel de actividad.

La estimación que se consideró fue tomada de los registros históricos que tiene el vehículo, adicionando ajustes por el aumento o pérdida que tiene a futuro por su uso. Primero se determinará los días trabajados durante un año, y segundo se estimará la distancia que recorrerá el vehículo en un año (Kilometraje).

El cálculo de los días que trabaja el vehículo durante un año, es favorable básicamente para determinar los costos fijos que se debe cubrir (costo por tiempo, y la distancia que hay al recorrer la ruta (kilometraje), es utilizada para poder calcular los costos operativos que tiene el vehículo (costos kilométricos). Por ello es imprescindible analizar y mantener los registros históricos de los diferentes costos que intervienen conociendo los niveles de actividad, para poder realizar el cálculo.

VIII. REFERENCIAS

Aguerre, J (2010). La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño.

Recuperado de

<http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2010/05815.pdf>

Aguerre, J. y Guerrero, P (2017). El transporte automotor de carga en América Latina soporte logístico de la producción y el comercio. Banco Interamericano de Desarrollo.

Recuperado de

[file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/El-transporte-automotor-de-carga-en-America-Latina-Soporte-logistico-de-la-produccion-y-el-comercio%20\(1\).PDF](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/El-transporte-automotor-de-carga-en-America-Latina-Soporte-logistico-de-la-produccion-y-el-comercio%20(1).PDF)

INEI (2016). Informe de producción.

Recuperado de

https://www.inei.gob.pe/media/principales_indicadores/informe-tecnico-n06_produccion_abr2016.pdf

Calua, R. & Coronel, T. (2014). Costos de servicios en la empresa Famident S.A.C Chiclayo, para mejorar su rentabilidad -2014. Tesis para Optar el Título Profesional de Contador Público. Universidad Señor de Sipán, Chiclayo.

Casanovas, A (2011). Estrategias avanzadas de compras y aprovisionamientos: lean buying y outsourcing. Barcelona: Profit. Pag. 99.

Chacón, D. (2013). Diferencia entre empresas de servicios y comercializadoras en sus estados financieros. Recuperado de: <https://www.gestiopolis.com/diferencia-entre-empresas-de-servicios-y-comercializadoras-en-sus-estados-financieros/>

- Chambergo, I. (2012). Contabilidad de costos en empresas de servicios. Actualidad Empresarial. Recuperado de http://aempresarial.com/web/revitem/5_14346_98540.pdf
- Chambergo, I. (2016). Costos para gerenciar organizaciones por sectores económicos. Actualidad Empresarial. Breña. Instituto Pacífico S.A.C
- Choy, E. (2012). El dilema de los costos en las empresas de servicios. *Revista Quipukamayoc*. Recuperado de: <http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/quipukamayoc/2012/V20n35-l/pdf/a02v35n1.pdf>
- Chomba, Y. & Sánchez, M. (2013). Implementación de un Sistema de Costos por Procesos para mejorar la rentabilidad de la empresa C & D SAC Negocios Generales, Chiclayo 2013. Tesis para obtener el título de Contador Público. Universidad Señor de Sipán, Chiclayo.
- Díaz, P. (2014). En su tesis Costos totales del proceso de comercialización para fijar el costo unitario en la empresa automotores “San Lorenzo S.A.C” sucursal Lambayeque.
- Dorta, P. (2013). Transporte y Logística Internacional. Recuperado de: https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf
- Flores y Galán (2013). Propuesta de implementación de un Sistema de Costos por Procesos para mejorar la rentabilidad de la empresa JAIS SAC del distrito de Santa Rosa 2012. Tesis para obtener el título de Contador Público. Universidad Señor de Sipán, Chiclayo.
- Guajardo, G. (2013). Contabilidad Financiera. MCGRAW-HILL.

- Hau, W. (2011). En su publicación para énfasis logística, recuperado de: <http://www.logisticamx.enfasis.com/articulos/67229-analisis-del-costo-del-servicio-al-cliente-estrategia-competitiva->
- Hernández, M. (2014) en su tesis: "Uso de costos relevantes para la toma de decisiones gerenciales y su influencia en la utilidad de la empresa de Transportes Herrera E.I.R.L. Cajamarca 2014
- Hernández, R. Fernández, C. & Baptista, P. (2010). Metodología de la investigación. México. McGraw-Hill / Interamericana editores S.A. de CV. Quinta edición.
- Hernández, R. Fernández, C. & Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación. México. McGraw-Hill / Interamericana editores S.A. de CV. Sexta edición.
- Recuperado de:
<http://www.mediafire.com/download/7n8p2lj3ucs2r3r/Metodolog%C3%ADa+de+la+Investigaci%C3%B3n+-+sampleri+-+6ta+EDICION.pdf>
- Hornigren Charles T; Datar, Srikant M.; Foster, George. Contabilidad de Costos. Un enfoque gerencial. México: Pearson Educación, 2012.
- Hurel, G. (2015). En su tesis: "Implementación de un sistema de costeo variable como herramienta para la determinación del precio de venta en la empresa Servimarket Dispaka de la ciudad de Machala en el período 2012-2013
- Jaramillo, A. & Sarmiento, F. (2014). En su tesis Evaluación de costos operativos para determinar el costo real de servicio de la empresa FRIONORTE E.I.R.L. CHICLAYO 2013.
- Jiménez, W. (2010). Contabilidad de costos. Recuperado de: <http://www.sanmateo.edu.co/documentos/publicacion-contabilidad-costos.pdf>

Marulanda, O. (2009). Módulo, Curso: Costos y Presupuestos. Recuperado de: <http://www.upg.mx/wp-content/uploads/2015/10/LIBRO-44-Curso-costos-y-presupuestos.pdf>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2015). Guía de orientación al usuario de transporte terrestre. Lima: Impresos S.R.L. Pag 1-37. Recuperado de: http://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Terrestre_13072015.pdf.

Labajo, E. (2016). El método científico. Recuperado de: <https://www.ucm.es/data/cont/docs/107-2016-02-17-EI%20M%C3%A9todo%20Cient%C3%ADfico.pdf>

Lucana, M. (2015) Guía de orientación al usuario del transporte terrestre. Recuperado de: http://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Terrestre_13072015.pdf

López, H. (2011). Estructura del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte "LA MISERICORDIA SAC" DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Chiclayo.

Plasencia, M. (2014). Aplicación del planeamiento financiero y su influencia en la situación económica financiera en la empresa Transportes Codigen SAC Trujillo 2013. Trujillo, Perú: Universidad Privada del Norte. Recuperado de: <http://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/6483/Plasencia%20Franco%2C%20M%C3%B3nica%20Cecilia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Ramos, P. (2010). 10 estrategias para bajar costos en transporte.
Recuperado de:
<http://es.infor.com/99377/417613/10estrategiasSCMMundoLogistico.pdf>
- Reyes, Y. (2015). Clasificación de costos. Recuperado de :
[http://www.ingcomercial.ucv.cl/sitio/assets/publicaciones/Apuntes-
Docentes/ApunteDocenteClasificaciondeCostosYR.pdf](http://www.ingcomercial.ucv.cl/sitio/assets/publicaciones/Apuntes-Docentes/ApunteDocenteClasificaciondeCostosYR.pdf)
- Rodas, L. (2012) en su tesis: “Beneficios de implementar un sistema de costeo basado en actividades para mejorar la gestión estratégica de la empresa Molinos Selva en el departamento de Lambayeque”.
- Sáenz, A. & Hurtado, G. (2017). Contabilidad de costos. Recuperado de: <http://es.calameo.com/read/005378135456737dafe79>
- Sinisterra, G. Polanco, L. & Henao, H. (2016). Contabilidad sistema de información para las organizaciones. McGraw-Hill.
- Torres, G (2013). Tratado de contabilidad de costos por sectores económicos. Lima. Marketing Consultores S.A.
- Vásquez, C. (2015). Marco lógico de la investigación científica.
Recuperado de:
http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Metodo%20Cientifico_2015_2.pdf

ANEXOS

Anexo 1



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

GUIA DE ENTREVISTA

Dirigida a la administradora, contadora y coordinador de flota de F & E Transcom S.A.

Objetivo: Recolectar información acerca de los costos del servicio para observar la incidencia que tienen los costos unitarios en la empresa de transporte F & E Transcom S.A.-2017

ADMINISTRADORA

1. ¿Cuenta con distintos tipos de vehículos dependiendo de la mercadería, cuántos son, su costo por tonelada es igual?

2. ¿Cómo administra su bolsa de viaje?

3. ¿En que se basa para la cobranza del flete?

4. ¿Cuánto cobra por tonelada, de que depende?

5. ¿Con cuántos vehículos cuenta, cada cuanto tiempo renueva?

6. ¿Cada cuánto tiempo realizan la renovación de las bonificaciones y cuál es el monto?

7. ¿La empresa cuenta con local propio, cuanto se paga de autoevalúo o cual es el monto del alquiler?

8. ¿Tiene estructurados sus costos fijos, de qué manera?

9. ¿Tiene estructurados sus costos variables, de qué manera?

10. ¿Cómo determinan el costo del servicio?

CONTADORA

11. ¿Por los equipos obtenidos, cuanto es el pago por la transferencia de propiedad de la opción compra?

12. ¿Todos sus trabajadores se encuentran en planilla, les pagan sus beneficios sociales?

13. ¿Qué tipos de seguros pagan, cuáles son?

14. ¿Qué tipo de depreciación utilizan (depreciación normal o acelerada)?

15. ¿Cuánto es la cuota mensual de leasing?

16. ¿Cuánto es su consumo mensual en promedio de los servicios básicos?

17. ¿Sus vehículos cuentan con GPS, se paga anual o mensual?

18. ¿Cuál es el importe de las ventas cada mes?

19. ¿En el presente año el fenómeno del niño costero ha afectado a sus costos operativos (administrativos y de ventas)?

20. ¿Cuenta con financiamiento de vehículos, que tipo de financiamiento?

COORDINADOR DE FLOTA

21. ¿Por los nuevos vehículos obtenidos, cual es el monto generado por la compra de los equipos de seguridad?

22. ¿La empresa asume la estiba y desestiba del vehículo?

23. ¿Cuántos galones se tanquea para la realización del viaje, cuantos kilómetros se recorren en la ruta Chiclayo - Lima?

24. ¿Cada cuánto tiempo son llevados al taller los vehículos, de que depende?

25. ¿Cada cuánto tiempo se lleva al lavadero los vehículos, de que depende?

26. ¿Cuál es el monto de las revisiones técnicas del trato y la carreta de las unidades?

Anexo 2



GUIA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Aplicado a los libros contables de la empresa de transporte F & E
Transcom S.A. 2017

Objetivo: Recolectar información acerca de los costos del servicio de la
empresa de transporte F & E Transcom S.A.-2017

DATOS GENERALES

Ruta:	Lima - Chiclayo
KM (solo ida)	
Cantidad viajes al mes	
Tipo de camión	
Número de ejes	
Carga útil	

Fuente: Análisis documental. Septiembre, 2017.

COSTOS VARIABLES

Consumo del combustible

Combustible	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Compra de neumáticos

Neumáticos	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Consumo de aceites, filtros y lubricantes

Aceites, filtros y lubricantes	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo en mantenimiento y reparación

Mantenimiento y reparación	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Compra de repuestos y accesorios

Repuestos y accesorios	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por peajes

Peajes	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por parqueo de camión y cochera

Parqueo de camión y cochera	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por limpieza del vehículo

Limpieza del vehículo	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Fuente: Análisis documental. Setiembre, 2017.

Costo por alojamiento

Alojamiento	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por alimentación

Alimentación	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por movilidad

Movilidad	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Fuente: Análisis documental. Setiembre, 2017.

COSTOS FIJOS

Depreciación

Depreciación	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por los seguros

Seguro SOAT	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por los seguros

Seguro de mercaderías	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por los seguros

Seguro Oficinas	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por los seguros

Seguro SCTR	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por el GPS

Seguro GPS	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por el jornal del conductor y ayudante

Conductores	En planilla
Conductor 1	S/.
Conductor 2	S/.
Conductor 3	S/.
Conductor 4	S/.
Conductor 5	S/.
Conductor 6	S/.
Conductor 7	S/.
Conductor 8	S/.
Conductor 9	S/.
Conductor 10	S/.
Conductor 11	S/.
Conductor 12	S/.
Conductor 13	S/.
Conductor 14	S/.
Conductor 15	S/.
Conductor 16	S/.
Total	S/.
Ayudantes	Fuera de planilla
Ayudante 1	S/.
Ayudante 2	S/.
	S/.

Fuente: Análisis documental. Setiembre, 2017.

Costo por el sueldo del personal administrativo

Área Administrativa de la flota	En planilla	Fuera de planilla (RH).	
Gerente general	S/.		
Gerente de Operaciones	S/.		
Administradora	S/.		
Contador Externo	-	S/.	
Contadora Interna	S/.		
Asistente Contable	-	S/.	
Recepcionista	S/.		
Coordinador de Flota	S/.		
Supervisor de Flota	S/.		
Supervisor de Flota Norte	S/.		
Total	S/.	S/.	S/.

Costo por el teléfono /internet

Teléfono /Internet	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por la energía eléctrica

Energía eléctrica	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Fuente: Análisis documental. Setiembre, 2017.

Costo por el mantenimiento de la oficina-lima

Mantenimiento de la oficina	
Meses	Monto
Enero	S/.
Febrero	S/.
Marzo	S/.
Abril	S/.
Mayo	S/.
Junio	S/.
Julio	S/.
Agosto	S/.
Septiembre	S/.
Octubre	S/.
Noviembre	S/.
Diciembre	S/.
	S/.

Costo por el costo por artículo de oficina

Artículo de oficina	
Anual	Monto
Papel bond	S/.
Papel Lustre	S/.
Vinifand	S/.
Lapiceros, lápiz, etc.	S/.
hojas membretadas	S/.
otros	S/.
	S/.

Fuente: Análisis documental. Setiembre, 2017.

GASTOS FINANCIEROS

Costo por el leasing financiero

Leasing Financiero	
Valor del vehículo	Monto Anual
Tracto	\$/.
Carreta	\$/.
Total	\$/.

Costo por el interés de la deuda

Interés de la deuda	
Valor del vehículo BBVA	Monto Mensual
Cuota	\$/.
Interés	\$/.
IGV	\$/.
Portes	\$/.
Pago mensual	\$/.

Costo por el financiamiento del vehículo

Financiamiento de un Vehículo Tracto - Carreta	
N° Vehículos	Monto
Vehículo 1: (Tracto) B5D-701	S/.
Vehículo 2: (Semirremolque paletizado) TCZ-978	S/.
Valor del vehículo	S/.

Costo por el interés del financiamiento a largo plazo

Interés del Financiamiento a largo plazo	
Interés BBVA	Monto
Intereses 01/08/2016 al 05/08/2019	\$/.
Total intereses	\$/.

Fuente: Análisis documental. Setiembre, 2017.

Anexo 3

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Variables	Formulación Del Problema	Objetivos	Tipo de Investigación	Diseño de Investigación	Población Muestral	Instrumentos
<p>Dependiente</p> <p>Costos Unitarios</p> <p>Independiente</p> <p>Costo del Servicio</p>	<p>¿Cuál es la incidencia que tienen los costos unitarios en la determinación del costo del servicio en la empresa de transporte F & E Transcom S.A.- 2017?</p>	<p>Objetivo General:</p> <p>Determinar la incidencia de los costos unitarios en el costo del servicio de la empresa de transporte F & E Transcom S.A. Chiclayo-2017.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <p>Diagnosticar los costos unitarios de la empresa de transporte F & E Transcom S.A.</p> <p>Determinar los costos del servicio de la empresa de transporte F & E Transcom S.A.</p> <p>Diseñar los costos unitarios de la empresa de transporte F & E Transcom S.A.</p>	<p>El tipo de investigación utilizada es descriptiva propositiva, porque se determinará los costos del servicio y la incidencia de cada costo unitario que será presentado a la empresa de Transporte F & E Transcom S.A.</p>	<p>El diseño de investigación es no experimental</p>	<p>La población utilizada fueron todos los trabajadores de la empresa en el año 2017. Y todos los documentos contables de la empresa F & E Transcom S.A. Chiclayo desde el año 1998 al 2017.</p> <p>La muestra es aleatoria, siendo seleccionados la administradora, contadora y coordinador de flota. Y Todos los comprobantes de pago, y el estado de resultados de la empresa F & E Transcom S.A., Chiclayo en el año 2017.</p>	<p>Guía de entrevista</p> <p>Guía de análisis documental</p>

Anexo 4

Validaciones

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y Nombres del experto : *More Nunura Jaime Raiter*
 1.2 Grado Académico : *Contador Público Colegado*
 1.3 Institución donde labora : *Sipan Distribuciones SAC*
 1.4 Teléfono : *98 02 19 86 1*
 1.5 Email : *jaime_more0209@hotmail.com*
 1.6 Nombre del instrumento : *Guía de análisis documental*
 1.7 Autor (es) del Instrumento : *Yuris Marilú Delgado Fernández*

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Nº	INDICADORES	Deficiente	Bajo	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1	El instrumento considera la definición conceptual de la variable.					X
2	El instrumento considera la definición procedimental de la variable.					X
3	El instrumento tiene en cuenta la operacionalización de la variable.					X
4	Las dimensiones e indicadores corresponden a la variable.					X
5	Las preguntas o ítems derivan de las dimensiones e indicadores.					X
6	El instrumento persigue los fines del objetivo general.					X
7	El instrumento persigue los fines de los objetivos específicos.					X

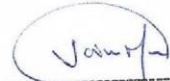
Jaime R
 CPC. Jaime R. More Nunura
 MAT 04-2176

8	Las preguntas o ítems miden realmente la variable.					X
9	Las preguntas o ítems están redactadas claramente.					X
10	Las preguntas o ítems siguen un orden lógico.				X	
11	El N° de ítems que se considera para cada indicador es el correcto.				X	
12	La estructura del instrumento es la correcta.					X
13	Los puntajes de calificación son adecuados.				X	
14	La escala de medición del instrumento utilizado es la adecuada.				X	
	Total	_____ puntos de una escala de 14 a 70 puntos				

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Observaciones: _____

Fecha:


 CPC. Jaime R. More
 MAT 04-2176

 Firma del Experto
 DNI N°

**FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS
JUICIO DE EXPERTOS**

I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y Nombres del experto : *More Nunura Jaime Rector*
 1.2 Grado Académico : *Contador Público Colegiado*
 1.3 Institución donde labora : *Sipan Distribuciones SAC*
 1.4 Teléfono : *980219861*
 1.5 Email : *jaimemore0209@hotmail.com*
 1.6 Nombre del instrumento : *Guía de entrevista*
 1.7 Autor (es) del Instrumento : *Yuris Marilú Delgado Fernández*

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Nº	INDICADORES	Deficiente	Bajo	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1	El instrumento considera la definición conceptual de la variable.					X
2	El instrumento considera la definición procedimental de la variable.				X	
3	El instrumento tiene en cuenta la operacionalización de la variable.				X	
4	Las dimensiones e indicadores corresponden a la variable.					X
5	Las preguntas o ítems derivan de las dimensiones e indicadores.					X
6	El instrumento persigue los fines del objetivo general.					X
7	El instrumento persigue los fines de los objetivos específicos.					X


 CPC. Jaime R. More Nunura
 MAT 04-2176

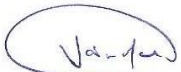
8	Las preguntas o ítems miden realmente la variable.					X
9	Las preguntas o ítems están redactadas claramente.					X
10	Las preguntas o ítems siguen un orden lógico.					X
11	El N° de ítems que se considera para cada indicador es el correcto.					X
12	La estructura del instrumento es la correcta.					X
13	Los puntajes de calificación son adecuados.					X
14	La escala de medición del instrumento utilizado es la adecuada.				X	
Total		_____ puntos de una escala de 14 a 70 puntos				

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Observaciones: _____

Fecha:

 Firma del Experto
 DNI N°



 CPC. Jaime R. More Nicuza
 MAT 04-2176

**FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS
JUICIO DE EXPERTOS**

I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y Nombres del experto : *Aldo Renato Roxas Torres*
 1.2 Grado Académico : *contador Público Colegiado*
 1.3 Institución donde labora : *Estudio contable - Asesoramiento externo - Brasa Roja, DL Negocios SAC*
 1.4 Teléfono : *940424451*
 1.5 Email : *rodriguez.associados@hotmail.com*
 1.6 Nombre del instrumento : *Guía de Entresista*
 1.7 Autor (es) del Instrumento : *Yuri Marilú Celgado Fernández*

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Nº	INDICADORES	Deficiente	Bajo	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1	El instrumento considera la definición conceptual de la variable.					X
2	El instrumento considera la definición procedimental de la variable.				X	
3	El instrumento tiene en cuenta la operacionalización de la variable.					X
4	Las dimensiones e indicadores corresponden a la variable.					X
5	Las preguntas o ítems derivan de las dimensiones e indicadores.					X
6	El instrumento persigue los fines del objetivo general.					X
7	El instrumento persigue los fines de los objetivos específicos.					X


 Aldo R. Roxas Torres
 CONTADOR PÚBLICO COLEGIADO
 Mat. 04 - 2951

8	Las preguntas o ítems miden realmente la variable.					X
9	Las preguntas o ítems están redactadas claramente.					X
10	Las preguntas o ítems siguen un orden lógico.				X	
11	El N° de ítems que se considera para cada indicador es el correcto.					X
12	La estructura del instrumento es la correcta.					X
13	Los puntajes de calificación son adecuados.				X	
14	La escala de medición del instrumento utilizado es la adecuada.					X
	Total	_____ puntos de una escala de 14 a 70 puntos				

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Observaciones: _____

Fecha: 07/10/2017


 Aldo B. Rosales Torres
 CONTADOR PÚBLICO COLEGIADO
 Mat. 04 - 2961

Firma del Experto
 DNI N° 41187168

**FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS
JUICIO DE EXPERTOS**

I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y Nombres del experto : Aldo Renato Rojas Torres
 1.2 Grado Académico : Contador Público Colegiado
 1.3 Institución donde labora : Estudio contable - asesoramiento externo - Braza Reja, DL Negocios SAC
 1.4 Teléfono : 948424451
 1.5 Email : Rodas.associados@hotmail.com
 1.6 Nombre del instrumento : Guía de Análisis documental,
 1.7 Autor (es) del Instrumento : Yuris Marilú Belgado Fernández

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Nº	INDICADORES	Deficiente	Bajo	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1	El instrumento considera la definición conceptual de la variable.					X
2	El instrumento considera la definición procedimental de la variable.				X	
3	El instrumento tiene en cuenta la operacionalización de la variable.					X
4	Las dimensiones e indicadores corresponden a la variable.					X
5	Las preguntas o ítems derivan de las dimensiones e indicadores.					X
6	El instrumento persigue los fines del objetivo general.					X
7	El instrumento persigue los fines de los objetivos específicos.					X


 CONTADOR PÚBLICO COLEGIADO
 M.E. 04 - 2001

8	Las preguntas o ítems miden realmente la variable.					X
9	Las preguntas o ítems están redactadas claramente.					X
10	Las preguntas o ítems siguen un orden lógico.					X
11	El N° de ítems que se considera para cada indicador es el correcto.					X
12	La estructura del instrumento es la correcta.					X
13	Los puntajes de calificación son adecuados.					X
14	La escala de medición del instrumento utilizado es la adecuada.					X
Total		_____ puntos de una escala de 14 a 70 puntos				

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Observaciones: _____

Fecha: 07/10/2017


 Alan C. Rosales Torres
 CONTADOR PÚBLICO COLEGIADO
 Mat. 04 - 2961

Firma del Experto
 DNI N° 41187168

**FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS
JUICIO DE EXPERTOS**

I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y Nombres del experto : *Vicuña Ramos Julio Cesar*
 1.2 Grado Académico : *Egresado de Maestría USAT y Cesar Vallejo. Contador Público Colegiado Certificado*
 1.3 Institución donde labora : *F&E Transcom S.A, Molino Satino, Sercom América SAC, Orino*
 1.4 Teléfono : *979967645*
 1.5 Email : *Juliovicuña@hotmail.com*
 1.6 Nombre del instrumento : *Guía de Entrevista*
 1.7 Autor (es) del Instrumento : *Yuri Marilú Delgado Fernández*

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Nº	INDICADORES	Deficiente	Bajo	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1	El instrumento considera la definición conceptual de la variable.					X
2	El instrumento considera la definición procedimental de la variable.					X
3	El instrumento tiene en cuenta la operacionalización de la variable.				X	
4	Las dimensiones e indicadores corresponden a la variable.				X	
5	Las preguntas o ítems derivan de las dimensiones e indicadores.					X
6	El instrumento persigue los fines del objetivo general.					X
7	El instrumento persigue los fines de los objetivos específicos.					X

8	Las preguntas o ítems miden realmente la variable.					X	
9	Las preguntas o ítems están redactadas claramente.					X	
10	Las preguntas o ítems siguen un orden lógico.					X	
11	El N° de ítems que se considera para cada indicador es el correcto.				X		
12	La estructura del instrumento es la correcta.					X	
13	Los puntajes de calificación son adecuados.					X	
14	La escala de medición del instrumento utilizado es la adecuada.					X	
	Total						_____ puntos de una escala de 14 a 70 puntos

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Observaciones: _____

Fecha: 02/10/2017


 C.P.C. Julio César Vicuña Ramos
 Matricula N° 1649
 Firma del Experto
 DNI N°

**FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS
JUICIO DE EXPERTOS**

I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y Nombres del experto : *Vicuña Ramos Julio Cesar*
 1.2 Grado Académico : *Egresado de Maestría USAT y Cesar Vallejo. Contador Público Coleg. Certif.*
 1.3 Institución donde labora : *Fje Transcom SA, Medino Latino. Sercom Arica SOC, DINO.*
 1.4 Teléfono : *979967645*
 1.5 Email : *JulioVicunas@hotmail.com*
 1.6 Nombre del instrumento : *Guía de Análisis Documental*
 1.7 Autor (es) del Instrumento : *Yuri Marilú Belgado Fernández*

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Nº	INDICADORES	Deficiente	Bajo	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1	El instrumento considera la definición conceptual de la variable.				X	
2	El instrumento considera la definición procedimental de la variable.				X	
3	El instrumento tiene en cuenta la operacionalización de la variable.					X
4	Las dimensiones e indicadores corresponden a la variable.					X
5	Las preguntas o ítems derivan de las dimensiones e indicadores.				X	
6	El instrumento persigue los fines del objetivo general.				X	
7	El instrumento persigue los fines de los objetivos específicos.				X	

8	Las preguntas o ítems miden realmente la variable.				X	
9	Las preguntas o ítems están redactadas claramente.				X	
10	Las preguntas o ítems siguen un orden lógico.				X	
11	El N° de ítems que se considera para cada indicador es el correcto.					X
12	La estructura del instrumento es la correcta.				X	
13	Los puntajes de calificación son adecuados.				X	
14	La escala de medición del instrumento utilizado es la adecuada.				X	
	Total	_____ puntos de una escala de 14 a 70 puntos				

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Observaciones: Todos los Costos Unitarios Se Retienen en la Contabilidad.
Sustentada o no, Tratan de Sustentar los gastos Sin Comp. de Pago 5%

Fecha: 02/10/2017

C.P.C. Julio César Picuña Ramos
 Matricula N° 1649

Firma del Experto
 DNI N°

**FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS
JUICIO DE EXPERTOS**

I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y Nombres del experto : *Guillermo Rodas Sánchez*
 1.2 Grado Académico : *Contador Público Mg. Investigación y Docencia universitaria*
 1.3 Institución donde labora : *Estudio contable*
 1.4 Teléfono :
 1.5 Email :
 1.6 Nombre del instrumento : *Guía de análisis documental*
 1.7 Autor (es) del Instrumento : *Yaris Marilú Delgado Fernández*

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Nº	INDICADORES	Deficiente	Bajo	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1	El instrumento considera la definición conceptual de la variable.					X
2	El instrumento considera la definición procedimental de la variable.					X
3	El instrumento tiene en cuenta la operacionalización de la variable.					X
4	Las dimensiones e indicadores corresponden a la variable.					X
5	Las preguntas o ítems derivan de las dimensiones e indicadores.					X
6	El instrumento persigue los fines del objetivo general.					X
7	El instrumento persigue los fines de los objetivos específicos.					X

8	Las preguntas o ítems miden realmente la variable.					X
9	Las preguntas o ítems están redactadas claramente.					X
10	Las preguntas o ítems siguen un orden lógico.					X
11	El N° de ítems que se considera para cada indicador es el correcto.				X	
12	La estructura del instrumento es la correcta.				X	
13	Los puntajes de calificación son adecuados.				X	
14	La escala de medición del instrumento utilizado es la adecuada.				X	
	Total	_____ puntos de una escala de 14 a 70 puntos				

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Observaciones: _____

Fecha: 08/10/2017


 GUILLERMO RODAS SANCHEZ
 MAG. CONTADOR PUBLICO
 MATRICULA N° 243
 CHICLAYO

 Firma del Experto
 DNI N° 16435611

**FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS
JUICIO DE EXPERTOS**

I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y Nombres del experto : *Guillermo Rojas Sánchez*
 1.2 Grado Académico : *Contador Público Mg. Investigación y Docencia Universitaria*
 1.3 Institución donde labora : *Estudio contable*
 1.4 Teléfono :
 1.5 Email :
 1.6 Nombre del instrumento : *Guía de entrevista*
 1.7 Autor (es) del Instrumento : *Yanis Marilú Delgado Fernández*

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Nº	INDICADORES	Deficiente	Bajo	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1	El instrumento considera la definición conceptual de la variable.					X
2	El instrumento considera la definición procedimental de la variable.					X
3	El instrumento tiene en cuenta la operacionalización de la variable.					X
4	Las dimensiones e indicadores corresponden a la variable.					X
5	Las preguntas o ítems derivan de las dimensiones e indicadores.					X
6	El instrumento persigue los fines del objetivo general.					X
7	El instrumento persigue los fines de los objetivos específicos.					X

8	Las preguntas o ítems miden realmente la variable.					X
9	Las preguntas o ítems están redactadas claramente.					X
10	Las preguntas o ítems siguen un orden lógico.					X
11	El N° de ítems que se considera para cada indicador es el correcto.					X
12	La estructura del instrumento es la correcta.					X
13	Los puntajes de calificación son adecuados.				X	
14	La escala de medición del instrumento utilizado es la adecuada.				X	
	Total	_____ puntos de una escala de 14 a 70 puntos				

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Observaciones: _____

Fecha: 08/10/2017



Firma del Experto
 GUILLERMO RODAS SANCHEZ DNI 16435611
 MAG. CONTADOR PÚBLICO
 MATRÍCULA N° 243
 CHICLAYO