



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

Costos de servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de
carga en el distrito de Los Olivos, Año 2019

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Contadora Pública

AUTORA:

Ibañez Ramos, Diana Janet (orcid.org/0000-0001-7375-5170)

ASESOR:

Mg. Alvarez Lopez, Alberto (orcid.org/0000-0003-0806-0123)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Finanzas

LIMA – PERÚ

2019

DEDICATORIA

El trabajo de investigación está dedicado a mi padre, hermanos por apoyarme en todo momento y mi madre que en vida no está, pero estaría orgullosa de mis logros que Dios los cuide siempre y a ella en su santa gloria.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi docente Alberto Álvarez, por su esfuerzo y sus palabras de motivación que fue motivación que ha sido de importancia para mi formación como investigadora y la Universidad Cesar Vallejo donde fuimos forjamos al saber.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

| | |
|---|-----|
| CARÁTULA..... | i |
| DEDICATORIA..... | ii |
| AGRADECIMIENTO..... | iii |
| ÍNDICE DE CONTENIDOS..... | iv |
| RESUMEN..... | v |
| ABSTRACT..... | vi |
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 7 |
| II.MÉTODO..... | 16 |
| 2.1 Tipo y diseño de la investigación..... | 16 |
| 2.2 Operacionalización de variables..... | 19 |
| 2.3 Población, muestra y muestreo..... | 20 |
| 2.4 Técnica e instrumento de recolección de datos, validez y confiabilidad..... | 20 |
| III. Resultados..... | 24 |
| IV. Discusión..... | 30 |
| V. CONCLUSIONES..... | 34 |
| VI. RECOMENDACIONES..... | 35 |
| VII.REFERENCIAS..... | 36 |
| ANEXOS..... | 42 |
| ANEXO 2: VALIDACION DE EXPERTOS..... | 72 |
| ANEXO 4: FIRMAS DE LOS EXPERTOS..... | 75 |
| ANEXO 5: PERMISO DE LE MUNICIPALIDAD DE LOS OLIVOS..... | 79 |
| ANEXO 6: RELACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA..... | 81 |
| ANEXO 7: BASE DE DATOS..... | 82 |
| ANEXO 8: ENCUESTA..... | 83 |
| RESULTADO DE TURNITIN..... | 85 |

RESUMEN

La presente investigación llevado por título costos de servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de los olivos, año 2019, teniendo como objetivo en determinar la relación entre los costos de servicios y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en los olivos, año 2019.

Según lo desarrollado en la siguiente investigación, se está considerando que es un diseño no experimental, donde en ella no accede a utilizar intencionalmente a las variables ya que, solo se visualiza para que sea analizado.

La población está compuesta por una población de 30 personas donde laboran en las empresas de transporte de carga en los olivos. En la recolección de datos fue la encuesta que se utilizó, donde fueron validado por los expertos de la universidad cesar vallejo y el coeficiente de Alfa de Cronbach. En la hipótesis para su validación se utilizó la prueba de Rho Spearman, donde la hipótesis planteada fue aceptada.

Como finalizar la investigación se concluyó que los costos de servicios tienen una relación con la rentabilidad, por los productos obtenidos, otorgando a las empresas de transporte de carga donde se les habla con claridad que llevando un control de costos muy eficiente, evitara diferencias en sus costos como a la vez sus gastos a la vez hallaran sus costos de maneras exactas en sus servicios.

Palabras clave: Servicios, costos, rentabilidad, transporte.

ABSTRACT

The present investigation carried out by the title Costs of services and profitability in freight transport companies in the district of Los Olivos, year 2019, with the objective of determining the relationship between the Costs of services and profitability in transport companies of load in Los Olivos, year 2019.

As developed in the following research, it is considered to be a non-experimental design, where it does not access to intentionally use the variables since, it is only visualized to be analyzed.

The population is made up of a population of 30 people where they work in freight transport companies in Los Olivos. In the data collection it was the survey that was used, where they were validated by the experts of the Cesar Vallejo University and the Cron Bach Alpha coefficient. In the hypothesis for its validation the Rho Spearman test was used, where the hypothesis proposed was accepted.

At the end of the investigation, it was concluded that the costs of services have a relation with the profitability, for the products obtained, granting to the freight transport companies where they are told clearly that by carrying out a very efficient cost control, they will avoid differences in their costs as well as your expenses at the same time you will find your costs in exact ways in your services.

Keywords: Services, costs, profitability, transport.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Realidad Problemática

Actualmente, constantes innovaciones, globalizaciones, adelantos tecnológicos y la competitividad del siglo XXI exigen a las empresas estar preparadas, innovar y mejorar continuamente los procesos en todas sus áreas, generar y obtener un posicionamiento de superioridad competitiva frente a sus rivales, por consecuencia muchas empresas tienden a fracasar, y están expuestas a disminuir su rentabilidad, estrictamente esto se debe a una inadecuada estructura para sus costos definida, en la cual esto ocasiona que los precios se transformen en inestables y a decrecer año tras año. La lucha en los precios y los costos arrasa con las empresas que no estén aptas para enfrentar dichos cambios y a la vez dificulta tener una larga vida útil empresarial, manteniendo una adaptación y encajar a los acontecimientos en su particularidad.

El transporte a nivel nacional e internacional es un factor de significativo para el crecimiento de las diferentes actividades económicas, se contrata estos medios para el traslado de mercaderías, insumos, etc. El servicio se da desde el lugar de salida hasta el lugar de llegada no solo es de manera terrestre sino también área, o marítima va depender de las distancias que se adquiere obtener la mercadería.

En el Perú, el transporte de carga se le considera como sectores primordiales en la cadena en logística, permitiendo acumular, movilizar, almacenar y por ultimo hacer la distribución de los artículos o productos hasta la dirección final. En el distrito Los Olivos de acuerdo con la información obtenida gracias a la Municipalidad de dicho distrito, se puede apreciar que si hay movimiento de transporte de carga. Viendo de manera general se quiere hallar, dado que en la actualidad se basan en costear de manera empírica la cual no se ajusta a su necesidad determinado de manera incorrecta sus costos y la rentabilidad en las entidades. Por otro lado, los costos fijos, variables, el control de ellos se considera, pues una inadecuada administración de ello traería por consecuencia alteración de los costos y utilidades no reales, por ello se va demostrar que al determinar sus costos de manera eficaz no tendrán dificultades en su rentabilidad y a la vez pueda permitir a tomar decisiones a futuro.

1.2 Trabajos Previos

Falcon (2015), en su tesis que lleva por título “El costo de la producción y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Orecao S.A, Canton Quevedo, 2012” Su objetivo general es determinar sus costos de producción y la incidencia en la rentabilidad de la empresa Orecao S.A., Canton Quevedo, 2012. Concluyo que en esta empresa uso sus registros de costos trascendentales, en pocas palabras que sus costos son anotados conforme se van produciendo sus pagos, por ello la normal internacional no se ve aplicada que se hace referencia a la NIC 41 “Activos biológicos” donde hace mención que se debe de registrar la producción en el punto de cosecha como inventarios que están disponibles para la venta.

Bernal (2015), en su tesis que lleva el título “Propuesta de sistemas de costos ABC para la compañía de transporte pesado JP Auquilla SA. Su objetivo general fue en determinar el costo del producto elaborado en la empresa mediante la inspección adecuada y de manera oportuna de los diversos elementos del costo. Se concluyó que dicha empresa no tiene estructurada de costeo, donde en ello va poder identificar de manera correcta los costos que se dan en sus actividades en el traslado de mercadería. Sus costos son originados por el gerente. Esta empresa maneja las informaciones contables de una forma superficial, donde no le da acceso en aportar estrategias y a la vez en las tomas de decisiones de sus financiamientos.

Palacios (2016), en su tesis que lleva el título” los costos variables y su incidencia en el margen de contribución”. Su objetivo fue en analizar que sus costos variables y ula incidencia de su margen que contribuye en la empresa Servientrega Ecuador SA con el propósito de hallar respuestas que le accedan el aumento de las utilidades y así optimizarse en sus recursos. Dio por concluir que después de realizar las encuestas con los que fueron involucrados en este proceso se vio que la alta gerencia si tienen esa capacidad del proceso, pero no tienen acceso a un sistema de costeo que les permitan establecer una eficaz distribución de sus costos para que luego así tomen sus decisiones correspondientes. Solo cuenta con informaciones en el excel pero a una estructura o método de costos donde establece y permitan tomar acciones correctamente.

Aguirre (2015). En su tesis “Análisis de costos del servicio de mantenimiento para camiones de carga pesada y diseño de estrategias de post-venta caso AUTEK SA”. Su objetivo general fue trazar estrategias importantes en relación al análisis de sus costos de los servicios de mantenimiento de la empresa y optimizar el servicio de los clientes y mejorar a la vez sus ventas. Concluyo que la estructura de costeo señala que en una unidad de los servicios una probabilidad de sus gastos indirectos y la mano de obra deben de asociarse un 50% donde no va directo con la materia prima, pues esta estructura los materiales son facturados inmediato de manera separada, donde se ve de manera verdadera el servicio. Con la medida que va aumentando las operaciones y se eleven las ventas de los servicios estos tienen una mirada para bajar

Lara (2017), en su tesis que lleva por título “Costos de Servicios de transporte de carga y fijación de los fletes de la empresa de transporte de carga Leiva H. EIRL-Cusco, 2016”. Su objetivo general fue Constituir sus costos de sus servicios en el transporte de carga y sujeción de los fletes en la empresa Transporte de carga Leiva H. eirl – Cusco, 2016. En su tesis concluyo que la empresa Leiva dedicada en el rubro de transporte sostiene que los costos de servicios de manera práctica, el dueño no aplica la estructura de costos donde refleja los fletes, dado esto mantienen unos ingresos de 118% sobreestimado, obviamente que esto es muy perjudicial y no acepta establecerse con las capacidades de sus fletes donde inciden en la decisión de sus costos.

Terrones (2015), su tesis lleva por título “Implementación de un sistema de costos por proceso en su producción de banano orgánico para mejorar de la rentabilidad de la asociación de pequeños agricultores y ganaderos el algarrobal de Moro”. El objetivo general fue en implementar una estructura de costos por procesos para su producción de Banano Orgánico para el mejoramiento de su rentabilidad de dicha asociación. Dio por concluido que la asociación de los agricultores no se adaptó al sistema de costos, donde ha calculado de manera errónea los costos de sus producciones. Esta asociación al no contar con dicha estructura no estaba tomando en cuenta los costos de las semillas del banano.

Santos (2016) Su tesis que lleva el título “Propuesta de un plan estratégico para mejorar la rentabilidad de la empresa de transporte Ave Fenix Sac”. Su objetivo principal fue en desarrollar su plan estratégico donde permite que la empresa aproveche las perspectivas en su crecimiento

y su apogeo económico, dando prioridad principalmente en Trujillo y Piura para que haya una mejora en su rentabilidad. Dando por concluido que aplicaron este plan estratégico propuesto y los resultados obtenidos permiten las perspectivas en su crecimiento y su apogeo económico para la mejoría de su rentabilidad.

Atahualpa (2015) su tesis lleva por título “Los costos de servicios y su relación en la rentabilidad de la empresa de servicios ROA Ingenieros Sac”. Teniendo por objetivo general en determinar qué manera sus costos de servicios se relacionan en la rentabilidad de la empresa de servicios ROA Ingenieros Sac, Lima 2014. Dando por concluido que en el año 2013 estaba en pleno incremento en su utilidad neta de 11.23% que equivalía a S/. 719,578.00 que en ese tiempo se debió de implementar una estructura de Costos ya que estaba creciendo económicamente o aumentar su rentabilidad.

Asencio (2016) en su tesis “Sistemas de costos por órdenes de producción y su incidencia en la determinación del costo y precio en la construcción losa de concreto y cerco metálico-terminal Salaverry, distrito de Salaverry, año 2016” Su objetivo principal fue en determinar los costos y su precio proyectado en la construcción losa concreto y cerco metálico en Salaverry, año 2016. Concluyo por la falta de estructura en la empresa mostrándose que sus costos se hallan de manera antigua, a la vez en el área de contabilidad los documentos no le dan mucha importancia, por lo general se muestra su utilidad bruta errado.

1.3 Teorías relacionadas al tema Según

Choy Zevallos:

Los costos de servicios, es la confrontación de los costos que se obtuvieron de la prestación de los servicios, como actividades comunes ordinarias lo cual se requiere de técnicas y procesos, donde se tomaran en cuenta que los gastos como el pago de los personales, sus insumos y algunos otros recursos utilizables para facilitar estos servicios, que se va ser calificado por ser impalpable y de adquisición rápido (2012, p.5).

Para Caballero Bustamante:

Conocer la rentabilidad de los inversionistas, accediendo analizar los rendimientos de las organizaciones en la relación al nivel de las ventas en dinero, ya sea sus activos o sus inversiones, construyendo así una organización muy eficaz con una posición financiera donde permitan a las

empresas u organizaciones ganen utilidades, reinvertiendo o pagando dividendos, determinando ya sea bueno, malo del manejo de la gerencia (2008, p.E1)

La rentabilidad se puede definir que es la unión de la utilidad y la inversión necesario, midiendo la existencia de la administración de las empresas declarada en sus utilidades captadas de sus ventas emitidas en a la utilización de sus inversiones, (America Zamorra, 20018, p.5).

Costos fijos

Son aquellas que se asocian con las inversiones en plata, equipo y la organización básica de ella. Los costos están incluido la depreciación de sus instalaciones de la planta (como edificio y equipo), los impuestos de la propiedad, seguro y los sueldos de la gerencia y todo el personal (Rojas, R. 2007, p.11).

Costo variable

Costo variable es cuando cambia las relaciones directas con el nivel de todas sus actividades como los vehículos en este caso las grandes cantidades de todas sus actividades que se controla atreves del kilometraje en su recorrido para el servicio (Torres, 2013 p.522).

Impuesto vehicular

El impuesto al patrimonio vehicular, todos los años, graba a las propiedades de los vehículos ya sea según su modalidad como automóviles, camionetas, camiones, buses y ómnibus. La tasa del impuesto es 1% de la base disponible (Servicio de Administración Tributaria, 2018)

Seguro vehicular

El seguro es muy obligatorio es una póliza donde cubra, los daños de los pasajeros, también ocasionado por el vehículo. En cortas palabras, entra en actividad de todos tipos como accidentes, robos, incendios o ya sea cualquier otro daño que pueda ocurrir el vehículo (SOAT, 2019)

Depreciación

Para calcular la depreciación se realiza de acuerdo a las normas tributarias dentro del país. Por ejemplo en inmuebles es 5% anuales en cambio en el rubro de vehículos terrestre (a excepción del ferrocarril) es de 20% anuales (Diario RPP, 2018).

Licencia de conducción

Es uno de los requisitos que el chofer tiene que tener, su licencia dependiendo la categoría y a la vez el tipo de vehículo que se usara (Torres, 2013, p.521).

Costo de combustible

Es dependiendo al tipo de vehículo, tipo del motor y la ruta que realizara el transporte de la mercadería. En la mayoría de veces el tipo de combustible que usan es el petróleo (Costos y precios de transporte de carga, p.151)

Costo de mantenimiento vehicular

Los costos de mantenimiento vehicular se tienen que tener en cuenta ya que los vehículos de carga requieren de constante revisión, sus ajustes, engrases para que tenga un buen funcionamiento (Diario RPP, 2018).

Costo de peaje

Se le denomina peajes a los pagos que se efectúa como un derecho para que así pueda circular en las carreteras, a la vez le permite al estado costear los gastos de las vías derivados en su uso. (Artículo Semana Económica, 2019)

Costo de administración

El pago del conductor está conformado por el sueldo base que recibe por la prestación de servicio, las prestaciones de ley deberán ser pagadas y a la vez los viáticos como factor de los costos variables por cada servicio (Morales, V. 2011, p.41).

Utilidad

Es la cantidad determinado de un servicio teniendo en el la mayor o menos capacidad en satisfaces a las necesidades. Cuando es mayor es cuando sea menor las existencias del bien en su poderío (Mora, 2009, p.205).

Inversión

Para la economía por el lado de inversión es el destino de los medios financieramente, desde los pagos de las deudas. Se podría decir que es la adquisición de los bienes de servicios produciendo bienes de consumos y otros bienes (Mora, 2009, p. 144).

Inversiones a corto plazo

Consiste en los documentos a corto plazo, sus acciones se venden con más facilidad, pues estas inversiones se pueden mantener de manera temporal, en vez de que tengan el dinero y en ello se puedan convertir de manera rápida en efectivo (Armijo y Barrera, 2011, p. 35).

Activos fijos

Los derechos durables que se obtuvieron para ser explotados por la compañía, como los inmuebles, materiales, equipamiento, etc. Donde serán comercializados y no convertidos en líquido en el primer año (Revista Harvard Deusto, 2017).

Liquidez

Una de las razones financiera e la liquidez donde mide la extensión de la organización donde se cubrirá sus deudas en corto plazo inmediatamente, donde cubrirá sus deudas en base a su disponibilidad como caja, bancos, valores negociables (Fernández, 2012, p.24).

Capital

El capital de inversión, es una de las formas de financiar proporcionando la mayor parte de las organizaciones. El capital de inversión es bienvenido como una de las fuentes de financiamiento para las PYMES y MYPES (Armijos y Barrera, 2011, p.37). Utilidad bruta

La utilidad bruta es la resta de los ingresos de la organización y sus costos de todas sus ventas en el periodo determinado (Artículo Quipukamayoc, p.16).

Utilidad operativa

La utilidad operativa viene de comparar los ingresos y los egresos operacionales, tener un resultado positivo resulta ser rentable para la empresa (Artículo EMPRENDE FX.COM. p.1).

Utilidad neta

Las utilidades netas de las empresas son los resultados después de restar y sumar las utilidades operacionales, gastos e ingresos no operacionales, luego los impuestos y la reserva legal, dando así como resultado las utilidades netas dando así si la respuesta es positiva es porque si hubo una buena rentabilidad (Revista de la empresa, 2016).

1.4 Marco conceptual Costos

“Son los recursos que se utilizan en las corporaciones se espera en la obtención de beneficios a futuro”. (Giraldo, D. 2015, p.140).

Suministros

“Son los insumos que participan en todo las producciones o comercialización, como en los mantenimientos de las unidades” (Chambergo, I. 2014, p.220)

Costo variable

Según Torres define que: “Costo variable es cuando cambia las relaciones directas con el nivel de todas sus actividades como los vehículos en este caso las grandes cantidades de todas sus actividades que se controla a través del kilometraje en su recorrido para el servicio” (p.522).

1.5 Formulación de problema

Problema general: ¿De qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019?

Problemas específicos

¿Cómo los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019?

¿Cómo la rentabilidad se relaciona con los costos variables en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019?

¿Cómo los costos de servicios se relacionan con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019?

1.6 Justificación de la investigación

Conveniencia: En la siguiente investigación es importante donde nos va permitir en saber la importancia de los costos de servicios así a su vez obteniendo una rentabilidad que será de beneficioso.

Relevancia social: En el parte económico, las compañías de transporte de carga van a originar un incremento económico durante el largo de sus inversiones. Los trabajadores tendrán mejor su estabilidad financiera.

Intervenciones prácticas: En la siguiente investigación va responder a cualquier preocupación de los problemas armados a inicios, es por ello que será de ayuda, resolviendo toda dificultad de la población estudiada a la vez aportando el desarrollo social y económico del país.

Valor teórico: Los productos de la investigación dará a ver los costos de servicios y alguna intervención financiera para ver cómo influye en ello en la segunda variable.

1.7 Hipótesis

Hipótesis general

Los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019

Hipótesis específicas

Los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019

La rentabilidad se relaciona con costos variables en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019

Los costos de servicios se relacionan con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

1.8 Objetivos Objetivo

general

Analizar de qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019

Objetivos específicos

Determinar cómo los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019

Precisar como la rentabilidad se relaciona con los costos variables en las empresas de transporte de carga en el distrito en el distrito de Los Olivos, año 2019

Explicar cómo los costos de servicios se relacionan con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019

II. MÉTODOLÓGIA

2.1 Tipo y diseño de la investigación

En la siguiente investigación enmarcará adentro del sentido cuantitativo, para analizar la relación de los costos de servicios y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019 se realizarán pruebas y análisis estadísticos.

Tipo de estudio

El tipo de estudio que se busca es básico, la finalidad es de obtener diferentes informaciones para que así su base se construya de conocimientos. (Muñoz, 2016, p. 220)

Nivel de estudio Correlacional:

Para esta investigación científica se va usar la investigación correlacional, porque se va implementar y a la vez medir el nivel de la relación entre las variables, posteriormente a la ejecución de la prueba de hipótesis. (Hernández, et. al, 2018, p. 89)

Diseño de estudio No experimental:

En este diseño no se va ser la manipulación por ningún motivo las variables que se expone, esto se debe que la investigación se va analizar los fenómenos tal cual se presenten en el contexto del objeto de estudio sin generar algún cambio al tratar de obtener la relación de ambas variables. (Hernandez, et. al, 2018, p .87)

La siguiente investigación tiene un diseño no experimental, no va ser manipulada por la variable en este caso costos de servicios ni la rentabilidad en las empresas de transporte de carga.

Variables

Descripción de la variable 1

Los costos de servicios, es la confrontación de los costos que se obtuvieron de la prestación de los servicios, como actividades comunes ordinarias lo cual se requiere de técnicas y procesos, donde se tomaran en cuenta que los gastos como el pago de los personales, sus insumos y algunos otros recursos utilizables (Choy, 2012, p.5).

Dimensiones:

- Costos fijos • Costos variables

Indicadores:

- Impuesto vehicular
- Seguro vehicular
- Depreciación
- Licencia de conducción • Costos de combustible

- Costo de mantenimiento
- Costo de peaje
- Costo de administración

Descripción de la variable 2

La rentabilidad se puede definir que es la unión de la utilidad y la inversión necesario, midiendo la existencia de la administración de las empresas declarada en sus utilidades captadas de sus ventas emitidas en a la utilización de sus inversiones, (America Zamorra, 20018, p.5).

Dimensiones:

- Inversión
- Utilidad

Indicadores:

- Inversiones a corto plazo
- Activos fijos tangibles
- Liquidez
- Capital
- Utilidad bruta
- Utilidad operativa
- Utilidad neta

2.2 Operacionalización de variables

Tabla 01

| "COSTOS DE SERVICIOS Y LA RENTABILIDAD EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA EN EL DISTRITO DE LOS OLIVOS, AÑO 2019" | | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|--|---|------------------|---------------------------|--|----------|--------------------|
| HIPOTESIS | VARIABLES | DEFINICION CONCEPTUAL | OPERACIONAL | DIMENSIONES | INDICADORES | | | |
| GENERAL | VARIABLE 1: COSTO DE SERVICIOS | "El costo de servicios, es la verificación de los costos obtenidos de la prestación de los servicios, actividades comunes o ordinarias, donde se requiere de técnicas y procesos, donde se tiene que tomar en cuenta que los gastos como pagar al personal, los insumos y algunos otros recursos utilizables para facilitar dichos servicios, que se va a calificar por ser impalpable y de consumo rápido" (Choy, 2012, p. 5). | los costos de servicios es un factor determinante, las características tecnológicas de una empresa rara vez se ven en su verdadera perspectiva a menos que se consideren sus bases económicas | COSTO FIJOS | Impuesto vehicular | | | |
| Los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019 | | | | | Seguro vehicular | | | |
| | | | | | Depreciación | | | |
| | | | | | Licencia de conducción | | | |
| ESPECIFICOS | | | | COSTOS VARIABLES | Costo de combustible | | | |
| | | | | | Costo de mantenimiento | | | |
| | | | | | Costo de peajes | | | |
| | | | | | Costo de administración | | | |
| Los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019 | VARIABLE 2: RENTABILIDAD | "La rentabilidad es la relación que existe entre la utilidad y la inversión necesaria para lograrla, ya que mide tanto la efectividad de la gerencia de una empresa, demostrada por las utilidades obtenidas de las ventas realizadas y utilización de inversiones" (America Zamorra, 2008, p.5) | Relación existente entre la utilidad que proporciona una determinada operación o cosa y la inversión o el esfuerzo que se ha hecho; cuando se trata del rendimiento financiero; se suele expresar en porcentajes. | INVERSION | Inversiones a corto plazo | | | |
| -La rentabilidad se relaciona con costos variables de las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019 | | | | | Activos fijos tangibles | | | |
| | | | | | Liquidez | | | |
| | | | | | Capital | | | |
| -Los costos servicios se relacionan con las utilidades de las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019 | | | | | | | UTILIDAD | Utilidad bruta. |
| | | | | | | | | utilidad operativa |
| | | | | | Utilidad neta. | | | |

Fuente: Elaboración propia

2.3 Población, muestra y muestreo

2.3.1 Población

La población de esta investigación, compuesta en 33 personas, las cuales representan a 10 empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019; información obtenida según la oficina de licencias de la Municipalidad de Los Olivos.

2.3.2 Muestra

La muestra busca ser representativa es por ello que se considerara a la contabilidad, administración, área de costos. La muestra se realizara mediante la siguiente formula

$$n = \frac{z^2 * p * q * N}{E^2 * (N-1) + z^2 * p * q}$$

El resultado de muestra obtenido fue 30.46 n: Tamaño de muestra, N: Tamaño de población, z: Nivel de confianza (1.96), E: El máximo error (5%=0.05), p: es la proporción de la población que será medido (0.05) q: es la proporción de la población que no será medido.

2.4 Técnica e instrumento de recolección de datos, validez y confiabilidad

La encuesta será la técnica que será utilizada y el cuestionario será el instrumento donde en él se encuentra las preguntas para una determinada población con el propósito de juntar datos de información por este medio antes de que haya sido diseñado. (Hernandez, et. al,2018, p.117)

Para que el instrumento de medición sea válido y verificar si sinceramente mide la variable que pretende medir, el instrumento fue expuesto al juicio de tres expertos.

Tabla 02: Relación de expertos

| Expertos | Opinión |
|---------------------------------|-----------|
| Dr. Esteves Pacrazaman Ambrocio | Aplicable |
| Mg. Diaz Diaz Donato | Aplicable |
| Dr. Walter Ibarra Fretell | Aplicable |

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, Hernández et al. (2018), indica los valores del Alpha de Cronbach con la finalidad de dar confiabilidad al instrumento de medición y por ende continuar con la investigación, se someterá a la técnica de Alpha de Cronbach (p.207).

Método de análisis de datos: El siguiente trabajo de investigación se va lograr en elaborar las tablas de frecuencia usando el programa de SPSS versión 25.

La recolección, proceso y análisis de datos, se aplicara: Confiabilidad, Distribución de frecuencias (tablas y gráficos). Para la muestra de resultados, se aplica: Prueba de normalidad, Correlacional de Spearman. Dichas apreciaciones y conclusiones resultantes del análisis permitirán fundamentar la respuesta al problema formulada al inicio de la presente investigación.

Aspectos éticos: El estudio de investigación se tomó en cuenta los principios de la ética y con prudencia la información dada por las empresas de transporte de carga.

Análisis de confiabilidad de costos de servicios

Como ya se comentó anteriormente, para este proceso de lo que es la validación de este instrumento se usara la técnica de Alpha de Cronbach donde se demostrara la confiabilidad de la variable, el software estadístico del SPS S de versión 25.

Tabla 03: Estadística Fiabilidad

Costos de servicios

| Afa de Cronbach | N de elementos |
|-----------------|----------------|
| ,788 | 11 |

Fuente: Elaboración

propia

El presente trabajo de investigación se observa que para confirmar que la escala, tiene su significado que es regular, entonces el valor que se obtuvo están dentro de lo establecido dando como resultado 0,788, donde se concluye que el instrumento es regular y a la vez aceptable.

Para la segunda variable es el mismo proceso de validación con Cronbach en el SPSS 25.

Tabla 04: Análisis de Fiabilidad de Rentabilidad

| Afa de Cronbach | Afa de Cronbach basada en elementos estandarizados | N de elementos |
|-----------------|--|----------------|
| ,732 | ,732 | 9 |

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se observó que, el resultado que se obtuvo fue de 0,732 ya que es mayor de 0,700 entonces se da por concluido que el instrumento es de manera regular y a la vez aceptable.

Costos de servicios y rentabilidad.

La relación entre las dos variables, la técnica de Alpha de Cronbach para que se determine la confiabilidad de las dos variables en el sistema del Software estadístico del SPSS.

Tabla 05: Análisis de Fiabilidad Costos de servicios y rentabilidad.

| Estadísticas de fiabilidad | |
|----------------------------|----------------|
| Alfa de Cronbach | N de elementos |
| ,854 | 20 |

Fuente: Elaboración propia

Los resultados fueron de 0,854 ya que es mayor de 0,700 teniendo el significado de regular pues entonces se da por concluido que el instrumento es de manera regular y a la vez aceptable

III. Resultados

Cuando utiliza esta normalidad, dividiéndose en dos tipos Kolmogorov-Smirnov y Shapiro-Wilk. Ahora en la investigación la muestra de 30 encuestados, se realizara esta prueba de Shgapiro – Wilk. Para esta prueba se tomara en cuenta si el <p valor> diera como respuesta menor a 0.05, automáticamente no acepta la (Ho) y aceptaría (Ha). Tabla 06 Costos de Servicios

| Pruebas de normalidad | Kolmogorov-Smirnova | | | Shapiro-Wilk | | |
|-----------------------|---------------------|----|------|--------------|----|------|
| | Estadístico | Gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| Costos de Servicios | ,208 | 30 | ,002 | ,882 | 30 | ,003 |

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia

Para la variable Costos de servicios, el <p valor> es menor a 0.05 por lo tanto se determina donde la población no es normal pues de debe de utilizar la prueba no paramétrica.

Tabla 07 Prueba de normalidad de la dimensión Costos fijos

| Pruebas de normalidad | Kolmogorov-Smirnova | | | Shapiro-Wilk | | |
|-----------------------|---------------------|----|------|--------------|----|------|
| | Estadístico | Gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| Costos Fijos | ,134 | 30 | ,180 | ,944 | 30 | ,004 |

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia

Para la dimensión costos fijos de la variable costos de servicios el valor <p> es menor a 0,05. Dando por concluido que la población no es normal

Tabla 08 Prueba de normalidad de la dimensión Costos Variables

| Pruebas de normalidad | Kolmogorov-Smirnova | | | Shapiro-Wilk | | |
|-----------------------|---------------------|----|------|--------------|----|------|
| | Estadístico | gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| COSTOS VARIABLES | ,181 | 30 | ,013 | ,904 | 30 | ,010 |

a. Corrección de significación de Lilliefors

Para la dimensión costos variables de la variable costos de servicios el valor <p> es menor a 0,05. dando por concluido que la población no es normal y por ello se deberá utilizar la prueba no paramétrica.

Tabla 09 Prueba de normalidad de la variable Rentabilidad

| Pruebas de normalidad | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|----|------|--------------|----|------|
| | Kolmogorov-Smirnov ^a | | | Shapiro-Wilk | | |
| | Estadístico | gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| RENTABILIDAD | ,217 | 30 | ,001 | ,886 | 30 | ,004 |

a. Corrección de significación de Lilliefors.

Fuente: Elaboración propia

Para la variable Rentabilidad el <p valor> es menor a 0.05 por lo tanto se concluye que la población no es normal pues de debe de utilizar la prueba no paramétrica

Tabla 10 Prueba de normalidad de la dimensión Inversión

| Pruebas de normalidad | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|----|------|--------------|----|------|
| | Kolmogorov-Smirnov ^a | | | Shapiro-Wilk | | |
| | Estadístico | gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| INVERSION | ,160 | 30 | ,049 | ,948 | 30 | ,004 |

a. Corrección de significación de Lilliefors.

Fuente: Elaboración propia

La dimensión Inversión de mi variable costos de servicios el valor <p> es menor a 0.05. es concluye la población no es normal y por ello se deberá utilizar la prueba no paramétrica.

Tabla 11 Prueba de normalidad de la dimensión Utilidad

| Pruebas de normalidad | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|----|------|--------------|----|------|
| | Kolmogorov-Smirnov ^a | | | Shapiro-Wilk | | |
| | Estadístico | gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| UTILIDAD | ,228 | 30 | ,000 | ,883 | 30 | ,003 |

a. Corrección de significación de Lilliefors.

Fuente: Elaboración propia

La dimensión Utilidad el valor <p> es menor a 0.05. es dando por concluido que la población no es normal y por ello se deberá utilizar la prueba no paramétrica.

Correlación de Rho Spearman

Se va a comprobar la hipótesis por medio de esta prueba ya que el producto de esta prueba indicaron donde las variables y sus respectivas dimensiones tienen consigo una población no es normal, es asimétrica es por ellos que se utiliza la prueba no paramétrica que es el coeficiente de Correlación Rho de Spearman, en ello demostrara su nivel de la relación entre las variables. Para la aceptación de la hipótesis alterna, debe estar por debajo del 0,05 suprimiendo de inmediato la hipótesis nula.

Hernandez. (2018) resalta que la correlación de Rho Spearman “Es la medición de las correlaciones de las variables en un nivel de medición ordinal, en otras palabras que las unidades de la muestra que puedan tener un orden por rangos” (p. 355).

Tabla 12. Interpretación de los niveles de correlación según RHO Spearman

| Rango | Interpretación |
|------------------|-----------------------------------|
| De -0.91 a -1.00 | Correlación negativa perfecta |
| De -0.76 a -0.90 | Correlación negativa muy fuerte |
| De -0.51 a -0.75 | Correlación negativa considerable |
| De -0.11 a -0.50 | Correlación negativa media |
| De -0.01 a -0.10 | Correlación negativa débil |
| 0.00 | Correlación nula |
| De +0.01 a +0.10 | Correlación positiva débil |
| De +0.11 a +0.50 | Correlación positiva media |
| De +0.51 a +0.75 | Correlación positiva considerable |
| De +0.76 a +0.90 | Correlación positiva muy fuerte |
| De +0.91 a +1.00 | Correlación positiva perfecta |

Fuente: Elaboración propia

Prueba de hipótesis general

Ho: No existe relación entre Los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

Ha: Existe relación entre los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

Tabla 13. Correlación de Spearman de la hipótesis general costos de servicios y rentabilidad.

| | | COSTOS DE SERVICIOS | RENTABILIDAD |
|-----------------|-----------------------------|---------------------|--------------|
| Rho de Spearman | COSTOS DE SERVICIOS | | |
| | Coefficiente de correlación | 1,000 | ,586** |
| | Sig. (bilateral) | . | ,001 |
| | N | 30 | 30 |

| | | | |
|--------------|-----------------------------|--------|-------|
| RENTABILIDAD | Coefficiente de correlación | ,586** | 1,000 |
| | Sig. (bilateral) | ,001 | . |
| | N | 30 | 30 |

Fuente: Elaboración propia

Si el “p valor” es inferior al menor de significancia $<0,05>$ se acepta la (Ha) y en seguida se rechaza la hipótesis nula (Ho); pero si vemos que “p valor” es mayor al nivel de significancia $<0,05>$, se acepta la hipótesis nula (Ho) y se rechaza la hipótesis alterna (Ha). El coeficiente de Correlación de Rho de Spearman (Rho) mas 0.01, por lo tanto será una correlación positiva, en caso fuera de lo contrario sería de una correlación negativa. Al obtener como resultado un valor de sig 0,001 $<0,05$ se rechaza la hipótesis nula (Ho), en pocas palabras si hay relación entre la variable 1 y variable 2; a la vez el valor de Rho de Spearman (Rho = 0,586) donde indica que existe una correlación positiva considerable. Por ello se acepta hipótesis alterna: Existe relación entre los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019

Prueba de hipótesis de especifica n° 1

Ho: No existe relación entre los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

Ha: Existe relación entre los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

Tabla 14: Correlación de Spearman de la hipótesis especifica 1

| | | COSTOS DE SERVICIOS | DE INVERSION |
|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------|-----------------|
| Rho de COSTOS Spearman SERVICIOS | DE Coeficiente de correlación | 1,000 | ,539** |
| | Sig. (bilateral) | . | ,002 |

| | | | |
|-----------|----------------------------|--------|-------|
| INVERSION | N | 30 | 30 |
| | Coeficiente de correlación | ,539** | 1,000 |
| | Sig. (bilateral) | ,002 | . |
| | N | 30 | 30 |

Fuente: Elaboración propia

Si “p valor” es menor al nivel de significancia, aceptando la (Ha) y en seguida rechazar la (Ho); vemos que “p valor” es mayor al nivel de significancia, se acepta la hipótesis nula (Ho) y se rechaza la hipótesis alterna (Ha). El coeficiente de Correlación de Rho de Spearman (Rho) de +0.01, por lo tanto será una correlación positiva. Al obtener como resultado un valor de sig 0,002 <0,05 se rechaza la hipótesis nula (Ho), a la vez el valor de Rho de Spearman (Rho = 0,539) indicando una correlación positiva considerable. Se acepta (Ha): Existe relación entre los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

Prueba de hipótesis específica n° 2

Ho: No existe relación entre la rentabilidad se relaciona con los costos variable en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

Ha: Existe relación entre la rentabilidad se relaciona con los costos variables en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

Tabla 15. Correlación de Spearman de la hipótesis específica 2

| | | Rentabilidad | Costo variable |
|-----------------|---|--------------|----------------|
| Rho de Spearman | RENTABILIDAD de Coeficiente correlación | 1,000 | ,578** |

| | | | |
|-------------------|----------------------------------|--------|-------|
| | Sig. (bilateral) | . | ,001 |
| | N | 30 | 30 |
| COSTO VARIABLE | de Coeficiente correlación | ,578** | 1,000 |
| E | Sig. (bilateral) | ,001 | . |
| | N | 30 | 30 |

Fuente: Elaboración Propia Si el

“p valor” es menor al nivel de significancia, entonces se aceptara la (Ha) y en seguido rechazar la (Ho); vemos que “p valor” es mayor al nivel de significancia, se acepta la hipótesis nula (Ho) y se rechaza la hipótesis alterna (Ha). El coeficiente de Correlación de Rho de Spearman (Rho) debe ser mayor a +0.01, para obtener una correlación positiva. Al obtener como resultado un valor de sig 0,001 <0,05 se rechaza la hipótesis nula Ho, y se acepta Ha, a la vez el valor de Rho de 0,578, donde apunta la existencia de una correlacion positivamente considerable enseguida se acepta Ha: Existe relación entre la rentabilidad se relaciona con los costos variables en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019
Prueba de hipótesis específica n° 3

Ho: No existe relación entre los costos de servicios se relacionan con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

Ha: Existe relación entre los costos de servicios se relacionan con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

Tabla 16 Correlación de Spearman de la hipótesis específica 3

| | | COSTOS DE SERVICIOS | UTILIDAD |
|---------------------|----------------------------|------------------------|----------|
| COSTOS DE SERVICIOS | Coeficiente de correlación | 1,000 | ,619** |

| | | | |
|-----------------|-----------------------------|--------|-------|
| Rho de Spearman | Sig. (bilateral) | . | ,000 |
| | N | 30 | 30 |
| UTILIDAD | Coefficiente de correlación | ,619** | 1,000 |
| | Sig. (bilateral) | ,000 | . |
| | N | 30 | 30 |

Fuente: Elaboración propia

Si “p valor” es menor al nivel de significancia, aceptando la (Ha) y en seguida rechazar la (Ho); vemos que “p valor” es mayor al nivel de significancia, se acepta la hipótesis nula (Ho) y se rechaza la hipótesis alterna (Ha). El coeficiente de Correlación de Rho de Spearman (Rho) de +0.01, por lo tanto será una correlación positiva. Al obtener como resultado un valor de sig 0,000 <0,05 se rechaza la hipótesis nula (Ho), y se acepta Ha, a la vez el valor de Rho de 0,619 donde apunta la existencia de una correlacion positivamente considerable enseguida se acepta la (Ha). Por ello se acepta hipótesis alterna

Hipótesis alterna (Ha): Existe relación entre los costos de servicios se relacionan con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019.

IV. Discusión

Después de haber obtenido todos los productos de la investigación se puede dar conocer esta discusión, a la vez la interpretación sobre el tema de la investigación.

También es importante en señalar que el objetivo general de la investigación donde el objetivo de manera general es de analizar de qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019

Para la prueba de autenticidad del instrumento de la investigación que se realizó a través de la prueba estadístico Alfa de Cronbach, con el propósito de definir el nivel de confiabilidad, usando el software estadístico SPSS versión 25°, donde se obtuvo como resultados de 0,788 para la primera variables Costos de Servicios y para la segunda variable Rentabilidad fue 0,732 resultados extraídos después de las encuestas realizadas.

La relación de las dos variables, ósea los 20 ítems, donde la primera variable estuvo compuesta por 11 ítems mientras la segunda variable fue de 9 ítems, con un nivel de confiabilidad 0,854, donde se ubica siendo un valor elevado según la escala de valoración de Hernández et al. (2018) y a la vez es confiable y aceptable para ser aplicada, es decir debe de ser aproximado a + 1 teniendo sus valores mínimos de 0,700.

HIPOTESIS GENERAL

Los costos de servicio tienen relación con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos año, 2019. Los resultados obtenidos de la validación se encuestaron a 30 personas que trabajan en las empresas en el rubro de transporte en el distrito de Los Olivos.

La tabla 20 señala donde el 46,7% de las personas que se encuestaron si están de acuerdo que el impuesto vehicular constituye un costo fijo siempre en cuando el vehículo sea de la misma empresa mas no terciarios.

En la tabla 25 el producto porcentual que se halaron de la encuesta que se realizó al gerente, contador y administrador de las organizaciones de transporte de carga en el distrito Los Olivos 2019, el 50% están totalmente de acuerdo que los costos de los combustibles pueden variar dentro de los costos de servicios según sea el volumen y la distancia al momento de realizar el servicio.

Para la validación de la hipótesis general de la presente investigación donde coeficiente de la Correlación de Spearman, tuvo como resultados ($Rho = 0,586$) donde señala la existencia

de la correlación + positivamente considerable. Al obtener como resultado un valor de sig 0,000 <0,05 rechazando a (Ho), en pocas palabras si hay relación entre las dos variables.

Dado a estos resultados, entonces nos convalida que el estudio realizado por Atahualpa (2015), quien realizo una indagación de costos de servicios y su rentabilidad de la empresa de servicio ingenieros SAC, dio por concluido en su investigación que por la falta del sistema de costeo estaba afectando a la rentabilidad no llevaban a la vez un control donde puedan ver con detalles sus costos y gastos.

HIPÓTESIS ESPECIFICA N° 1

Los Costos de Servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019. La obtención de los resultados se aplicó como instrumento la encuesta donde se encuestaron a 30 personas que trabajan en las empresas de transporte de carga en dicho distrito.

En tabla 24 se observa que los resultados porcentuales que el 50% está de acuerdo que los costos de mantenimiento de las unidades de carga forman de los costos de servicio en de las compañías de carga, cuanto más largo sea la trayectoria, el vehículo sufre más desgaste es por ello que si se debe de considerar los mantenimientos en los costos de servicios.

En la tabla 33 se observa que los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta, donde el 46,7% están de acuerdo que las inversiones en activos fijos es una de las inversiones más significativas en las compañías de transportes de carga donde ellas utilizaran para el desarrollo económico. Ahora para la validación de la hipótesis especifica n°1 el trabajo de investigación por medio del coeficiente de la Correlación de Spearman, obteniendo un resultado del valor (Rho= 0,539) donde indica que existe una correlación positiva considerable, y el nivel de significancia dio como respuesta un valor de (sig. 0,002 < 0,05) es por ello que se aceptó la hipótesis alterna y la hipótesis nula se rechaza. Los resultados dan confirmación a la investigación hecho por Aguirre (2015) donde en su investigación que realizo acerca de los análisis de sus costos de servicios de mantenimiento para los camiones de carga pesada y diseñando estrategias de post-ventas en AUTEK SA, llegando a la conclusión que la estructura de costos señala que es de importancia tenerlos porque en ello se

observa los servicios con una probabilidad de sus gastos indirectos y la mano de obra deben pues esta estructura los materiales son facturados.

HIPÓTESIS ESPECIFICA N° 2

La rentabilidad con los costos variables en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019. Para llegar a la validación para obtener los resultados se aplicó como instrumento la encuesta donde se encuestaron a 30 personas que laboran en las empresas de transporte de carga en dicho distrito.

En la tabla 24, los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 43,3% están totalmente de acuerdo que los costos de los combustibles se consideran que este dentro de los costos de servicio al momento que realicen un servicio como el traslado de la mercadería a su destino, porque gracias a los combustibles, el camión podrá llegar a su punto de llegada.

En la tabla 26, los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 50% está de acuerdo que los costos de mantenimiento de las unidades de carga forman parte de los costos de servicio en las empresas de transporte de carga. Cada medio de transporte tiene que pasar por un proceso de mantenimiento para que pueda cumplir con sus funciones y trayendo beneficio a quien lo ocupe en ello. Para ser validada la hipótesis específica del trabajo de investigación, el coeficiente de Correlación de Spearman obtuvo ($Rho = 0,578$) donde señala la existencia de la correlación positivamente considerable, también al obtener como resultado un valor de sig. $0,001 < 0,05$ se rechaza la hipótesis nula (H_0), en pocas palabras si hay relación entre la variable 1 y variable 2; Por ello se acepta hipótesis alterna y se rechaza la nula. Los resultados afirman que la investigación hecha por Palacios (2016), sobre los costos variables y su incidencia en su margen de contribución, donde concluye que después de realizar las encuestas con los que fueron involucrados en este proceso se vio que la alta gerencia si tienen esa capacidad del proceso, pero no tienen acceso a un sistema de costeo que les permitan establecer una eficaz distribución de sus costos para que luego así tomen sus decisiones correspondientes.

HIPÓTESIS ESPECIFICA N° 3

Los costos de servicios se relacionan con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año. Para llegar a la validación para obtener los resultados se aplicó como instrumento la encuesta donde se encuestaron a 30 de los personales entre ellos al contador, administrador y área de costos, donde trabajan en las compañías de transporte de carga en dicho distrito. Dando un enfoque en los resultados más resaltantes donde corroboren la relación con mi hipótesis específica.

En la tabla 37 el resultado porcentual obtenido de las encuestas que se realizó al gerente, contador y administrador de las compañías en el rubro de transporte de carga en el distrito investigado, año 2019, el resultado fue de 46,7% consideran totalmente de acuerdo que la utilidad bruta es el resultado de las ventas menos los costos de ventas. Su uso en la utilidad bruta es para estimar la capacidad de soporte y proyección que tiene los productos en los mercados; y en la tabla 39 los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta, se obtuvo que el 40% que están totalmente de acuerdo y a la vez de acuerdo que la utilidad neta es el resultado final donde se ve si la rentabilidad fue de manera razonable.

Para la validación de la hipótesis de la presente investigación obteniendo como resultado un de sig $0,000 < 0,05$ donde fue rechazado la (H_0) y aceptándose la hipótesis alterna, en pocas palabras si se relacionan la primera variable y la segunda variable; a la vez el valor de Rho de Spearman ($Rho = 0,619$) donde indica que existe una correlación positiva considerable. Los resultados se confirman que el estudio que realizo Santos (2016) en la formulación de un plan estratégico en el mejoramiento de su rentabilidad en la empresa de transporte Ave Fenix SAC. Dando por concluido que aplicaron planes estratégicos propuestos y los resultados obtenidos permitieron a la compañía en aprovechar sus perspectivas de desarrollar y el esplendor económico del país para la mejoría de su rentabilidad.

V. CONCLUSIONES

Luego de las informaciones obtenidas, donde el instrumento que se uso fue la entrevista al contador, administrador y área de costos de compañías de transporte de carga en distrito los olivos, donde se dio comparaciones con los resultados porcentuales, de ello salió la discusión en base también a los antecedentes. Luego se dieron las siguientes conclusiones.

1. De acuerdo a los porcentajes que se obtuvieron, se determinó que los Costos de Servicio tiene una relación con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, los costos de servicios se entienden como gastos, pero a la vez incluyendo un margen de utilidad beneficios es decir teniendo un incremento en su rentabilidad.
2. Se concluye y determinando que los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, pues si teniendo una estructura de costos donde es de mucha importancia tendrán un buen rendimiento económico porque en ello se observa a los costos como los costos de mantenimiento de los camiones que a la vez son parte de las inversiones de sus activos fijos.
3. Se determinó que la rentabilidad tiene relación con los costos variables de las compañías de transporte de carga en el distrito de Los Olivos. Donde estos costos variables es los gastos que varían por sus actividades de las empresas. Si la alta gerencia si tienen esa capacidad del proceso, deberían de tener acceso a una estructura de costeo estableciendo una eficaz distribución de los costos donde luego así tomen sus decisiones correspondientes.
4. Se concluyó que los costos de servicios tienen relación con las utilidades de las compañías de dicho sector de transporte de carga. Donde su uso en la utilidad bruta es para estimar la capacidad de soporte y proyección que tiene los productos en los mercados; como empresa deben de manejarlo de manera responsable sus utilidades y así no tener complicaciones a futuro

VI. RECOMENDACIONES

Para dar por concluido el trabajo de investigación se propuso a continuación las recomendaciones

1. Ante esta situación del problema general, se da por recomendado que las compañías en el sector de transporte, opten por una estructura de costeo de servicios para que puedan llevar con más detalles sus costos y gastos realizados al momento de realizar sus servicios, y así de esa manera incrementara su rentabilidad.

2. A todas las organizaciones en el rubro de transporte de carga se le recomienda que los vehículos pasen por un proceso de manteniendo, para evitar contratiempos en el trayecto y no llegar en el día o la hora destinada y de esa manera no quedar mal con el cliente. Y a la vez que dichos costos de mantenimientos deben ser reflejadas en su respectiva estructura.
3. La alta gerencia tiene la capacidad de los procesos, entonces para que sigan llevando un buen control deberían de tener acceso a una estructura de costeo donde les permitan un establecimiento eficaz distribuyendo sus costos, luego así tomen sus decisiones correspondientes.
4. Todas las organizaciones de transporte de carga deben de manejar muy responsable sus utilidades, como disminuir sus costos y gastos; manejando bien su capital y incrementando más servicios de traslado de mercadería. Asi de esa manera tendrá buenos resultados en sus utilidades

VII. REFERENCIAS

1. Aguirre, M.C. (2015). Análisis de costos de servicios de mantenimiento para camiones de carga pesada y diseño de estrategias de Post- Venta Caso AUTEK (tesis de pregrado). Universidad Politécnica Salesiana, Ecuador
2. Armijo, G.L. & Barrera, C.C. (2011) Análisis de los costos y la rentabilidad con respecto de la inversión en los servicios que ofrecen las unidades de la cooperativa de transportes Loja, propuesta de mejoramiento. Universidad Nacional de Loja, Loja, Ecuador
3. Article ResearchGate. (2017). First cost calculation methods for road freight transport activity. Transport and Telecommunication, Vol. 17. Recovered from: https://www.researchgate.net/publication/316531743_First_Cost_Calculation_Methods_for_Road_Freight_Transport_Activity

4. Asencio, I.B. & Toro, B.C. (2016) Sistema de costos ordenes de producción y su incidencia en la determinación del costo y precio en construcción losa de concreto y cerco metálico terminal Salaverry, distrito de Salaverry, año 2016 (tesis pregrado). Universidad Privada Antenor Orrego, Trujillo, Peru
5. Atahualpa, A.J. (2015) Los costos de servicios y su relación en la rentabilidad de la empresa de servicios de la rentabilidad de la empresa de servicios ROA ingenieros SAC (tesis pregrado). Universidad Nacional del Callao, Callao, Peru
6. Bernal, Z.E. (2015). Propuesta de sistemas de costos ABC para la compañía de transporte pesado JP Auquilla S.A (tesis de pregrado). Universidad Politecnica Salesiana Sede Cuenca, Cuenca, Ecuador.
7. Carrasco D., S. (2016). Metodología de la Investigación Científica (2a. ed.). Lima: Editorial San Marcos
8. Chambergo, I. (2014). Contabilidad de costos para la toma de decisiones. Breña, Peru: Pacifico Editores SAC
9. Choy, Z.E. (2012) El dilema de los costos en las empresas de servicios. *Quipukamayoc*. Recuperado de: <http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/article/view/3852/3085>
10. Costos y precios de transporte de carga (S.f.) Recuperado de: <http://www.edutecne.utn.edu.ar/transporte/costos.pdf>
11. Cuevas, C. (2001), Contabilidad de Costos. Enfoque gerencial (2º ed.) Bogotá – Pearson Educación de Colombia
12. Deloitte Article (2019) Cost and profitability management. Recovered from: <https://www2.deloitte.com/ch/en/pages/financial-services/solutions/cost-andprofitabilitymanagement.html>
13. Eberhard, R. & Calabrese, L. (2017). Trade facilitation, transport costs and the Price of trucking services in East Africa. Recovered from: <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/11690.pdf>

14. Ediciones Caballero Bustamante. (2008). Interpretación de los Ratios de Liquidez y Rentabilidad de la Empresa. 23/09/2015, de Ediciones Caballero Bustamante.
Recuperado de:
http://www.caballerobustamante.com.pe/plantilla/lab/Liquidez_y_Rentabilidad.pdf
15. EMPRENDE FX.COM. (sf) Utilidad operativa ¿Qué es?-Formula. Recuperado de:
<https://emprendefx.com/utilidad-operativa/>
16. Emprende Hoy (02 de enero 2018) ¿Qué es la depreciación? (02 de enero 2018). RPP Noticias. Recuperado de: <https://rpp.pe/campanas/branded-content/que-es-ladepreciacion-noticia-1097535>
17. Emprende Hoy (03 de Enero 2018) ¿Qué son los costos de mantenimiento? (03 de Enero 2018). RPP Noticias. Recuperado de: <https://rpp.pe/campanas/brandedcontent/que-son-los-costos-de-mantenimiento-noticia-1097637>
18. Falcón A.G. (2015). El costo de la producción y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Orecao S.A canton Quevedo 2012” (tesis de pregrado). Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Quevedo, Ecuador.
19. Giraldo, D. (2015). Diccionario para contadores. Peru: Editorial Efecaat EIRL
20. Goodwill, D. (2017) The basic of freight transportation financial management Canadian Shipper.com. Recored from:
<https://www.canadianshipper.com/blogs/basicsfreighttransportation-financial-management/>
21. Hernández, S., Fernández, C., & Baptista, P. (2018). Metodología de la investigación. México: McGrawHill

22. Lara, S.J. (2017). Costos de servicios de transporte de carga y fijación de los fletes de la empresa de transporte de carga Leiva H. E.I.R.L. – Cusco, Periodo 2016 (tesis de pregrado) Universidad Andina del Cusco, Perú
23. Macchi, P. (sf). Transport Price and Costs: The Need to Revisit Donors' Policies in Transport in Africa Recored from: <http://ibread.org/bread/sites/default/files/0809conf/Raballand.pdf>
24. Mora E.A. (2009) Diccionario de Contabilidad, Auditoría y Control de Gestión. Lima, Perú: Ecobook
25. Morales, V. (2011). El camino de los conductores de camiones de carga. Santiago: Editorial María Eugenia Meza, Edición Diciembre, 2011. Recuperado de: https://www.dt.gob.cl/portal/1629/articles-100038_recurso_1.pdf
26. Palacios, M.J. (2016). Los costos variables y su incidencia en el margen de contribución (tesis de pregrado). Universidad Laica Vicente Roca Fuerte de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.
27. Ramírez, V.P. (2018). Costo de capital y rentabilidad en empresas de transporte terrestre de pasajeros. *Quipukamayoc*. Recuperado de: <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/article/view/14865>
28. Revista de la empresa (2016). Utilidad Neta
Recuperado de: <http://revistadelaempresa.com/el-estado-de-resultados/>
29. Ricardo Visiers (02 de diciembre, 2017). El activo fijo, tipos y características. EAE Business School Harvard Ceusto. Recuperado de: <https://retos-directivos.eae.es/elactivofijo-tipos-y-caracteristicas/>
30. Rodrigue, J. & Nottebom T. (2017). The geography of transport Systems New York. recovered from: https://transportgeography.org/?page_id=5268

31. RTS FINANCIAL, (2019). How to Calculate Cost per Mile for Your Trucking Company? Accounting. Recovered from: <https://www.rtsinc.com/guides/truckingcalculationsformulas>
32. Russell, D. & Ruamsook, K. (2019). The real impact of high transportation costs Recorded from: <https://www.supplychainquarterly.com/topics/Logistics/20140311-thereal-impactof-high-transportation-costs/>
33. Santos, G.C. & García, R.E. (2017) Propuesta de mejora en la gestión logística de carga para reducir los costos operacionales en la empresa de transportes Ave Fénix sac. de la ciudad de Trujillo (tesis de pregrado). Universidad Privada del Norte, Trujillo, Perú.
34. SEMANA Económica (09 de Enero 2019) ¿Cómo se calculan las tarifas de los peajes en el Perú? Chirinos D. Recuperado de <https://semanaeconomica.com/sectorempresas/transporte/196593-como-se-calculanlas-tarifas-de-los-peajes-en-el-peru>
35. Servicio de Administración Tributaria (2018) Información del impuesto vehicular. Recuperado de: <https://www.sat.gob.pe/websitev9/TributosMultas/ImpuestoVehicular/Informacion>
36. SOAT Y seguro vehicular: ¿en que se diferencian? (01 de agosto del 2017). América Noticias. Recuperado de: <https://www.americatv.com.pe/noticias/autos/soat-ysegurovehicular-que-se-diferencian-n286332>
37. Terrones, L.U. (2016) Implementación de un sistema de costos por procesos en su producción de banano orgánico para mejorar de la rentabilidad de la asociación de pequeños agricultores y ganaderos el algarrobal de Moro (tesis de pregrado). Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, Perú.
38. Torres, G. (2013). Tratado de contabilidad de Costos por sectores económicos. Lima : Editorial Marketing Consultores SA, 2da Edición Marzo, 2013

39. Zamora, A.I. (2008). Rentabilidad y ventaja comparativa: un análisis de los sistemas de producción de guayaba en el estado de Michoacan (Maestría en Ciencias en Comercio Exterior). Universidad Michoacana de San Nicolas de Hidalgo, México.

40. Muñoz, C. (2016). Metodología de la Investigación.

Recuperado de:

https://books.google.com.pe/books?id=DflcDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=metodolog%C3%ADa+de+la+investigaci%C3%B3n+2015&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiCtdmb7PriAhWMwFkKHSnuD_sQ6AEIKDAA#v=onepage&q&f=false

ANEXOS

Anexo 1: Tablas

Tabla 17 : Alpha de Cronbach

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right)$$

Donde:

α : Coeficiente de confiabilidad

S_i^2 : Es la varianza del ítem i ,

S_T^2 : Es la varianza de la suma de todos los ítems

k : Es el número de preguntas o ítems.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 18 Costos de servicios

Estadísticas de total de elemento

| | nza de escala to se ha suprimido | Correlación total d to se ha elementos suprimido | Correlación múltiple al cuadrado | Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido | |
|---|--|--|--|--|------|
| El impuesto vehicular constituye un costo fijo dentro de las operaciones de transporte de carga | 19,67 | 26,920 | ,347 | ,311 | ,782 |
| El seguro vehicular forma parte del costo del servicio en las operaciones de transporte | 19,63 | 27,964 | ,273 | ,386 | ,788 |
| La depreciación muestra el desgaste de las unidades de transporte formando parte del | 19,50 | 27,017 | ,366 | ,443 | ,780 |

| | | | | | |
|---|-------|--------|------|------|------|
| costo de servicio | | | | | |
| La licencia de conducción, forman parte de los costos de servicios, se trata de la licencia profesional | 19,60 | 27,559 | ,205 | ,541 | ,798 |
| Los costos de los combustibles se consideran dentro de los costos de servicios al trasladar la mercadería | 19,47 | 23,499 | ,535 | ,569 | ,761 |
| Los costos de los combustibles pueden variar dentro de los costos de servicios según sea el volumen de la carga | 19,70 | 22,907 | ,681 | ,833 | ,742 |
| Los costos de mantenimiento de las unidades de carga forman parte de los costos de servicio en las empresas de transporte de carga. | 19,50 | 23,638 | ,637 | ,651 | ,749 |
| Los costos de mantenimiento de planta forman parte de los costos de servicio | 19,47 | 24,533 | ,516 | ,489 | ,763 |
| Los peajes están dentro de los costos de servicios al momento de trasladar una mercadería a su destino. | 19,57 | 25,978 | ,442 | ,779 | ,772 |

| | | | | | |
|--|-------|--------|------|------|------|
| Los costos de la administración se contabilizan, formando parte de los costos variables en la empresa de transporte de carga | 19,50 | 25,707 | ,419 | ,290 | ,775 |
| Los costos de servicio por vigilancia forman parte de los costos variables | 19,40 | 26,455 | ,431 | ,560 | ,774 |

Fuente: Elaboración propia por medio del programa SPSS versión 25

Tabla 18 Rentabilidad

| Estadísticas de total de elemento | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|------------------------|----------------------------------|---|
| | Media de escala si el elemento se ha suprimido | anza de escala elemento se ha imido | Correlación t elei cor | Correlación múltiple al cuadrado | Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido |
| Las inversiones a corto plazo son más dificultosas en generar alta rentabilidad sin asumir excesivo riesgos | 14,50 | 13,086 | ,404 | ,459 | ,709 |
| Las inversiones a corto plazo afecta la rentabilidad de la empresa de transporte de carga | 14,33 | 14,713 | ,176 | ,375 | ,744 |
| La inversión en activos fijos es una de las inversiones más significativas en las empresas de transporte de carga | 14,23 | 12,185 | ,492 | ,411 | ,691 |
| La decisión de invertir en mejoras, renovación de activos es rentable para la empresa | 14,63 | 14,102 | ,370 | ,438 | ,715 |
| La liquidez indica la capacidad en la empresa, para cumplir con sus obligaciones | 14,20 | 14,234 | ,209 | ,425 | ,743 |

| | | | | | |
|---|-------|--------|------|------|------|
| El capital usada por la empresa forma parte de las inversiones para su mejoramiento | 14,47 | 13,637 | ,342 | ,399 | ,719 |
| La utilidad bruta es el resultado de las ventas menos los costos de ventas | 14,50 | 12,534 | ,506 | ,532 | ,689 |
| La utilidad operativa es el resultado de los ingresos operacionales menos los costos y gastos operacionales de la empresa | 14,33 | 12,851 | ,500 | ,491 | ,692 |
| La utilidad neta es el resultado final donde se ve si la rentabilidad fue razonable | 14,40 | 11,972 | ,699 | ,601 | ,657 |

Fuente: Elaboración propia por medio del programa SPSS versión 25

Tabla 19 costos de servicios y rentabilidad

| Estadísticas de total de elemento | | | | | |
|--|--|---|--|----------------------------------|---|
| | Media de escala si el elemento se ha suprimido | Varianza de escala si el elemento se ha suprimido | Correlación total de elementos corregida | Correlación múltiple al cuadrado | Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido |
| El impuesto vehicular constituye un costo fijo dentro de las operaciones de transporte de carga | 35,87 | 68,395 | ,513 | ,750 | ,845 |
| El seguro vehicular forma parte del costo del servicio en las operaciones de transporte | 35,83 | 72,351 | ,252 | ,677 | ,854 |
| La depreciación muestra el desgaste de las unidades de transporte formando parte del costo de servicio | 35,70 | 70,976 | ,336 | ,683 | ,851 |

| | | | | | |
|--|-------|--------|------|------|------|
| La licencia de conducción, forman parte de los costos de servicios, se trata de la licencia profesional | 35,80 | 72,234 | ,169 | ,690 | ,859 |
| Los costos de los combustibles se consideran dentro de los costos de servicios al trasladar la mercadería | 35,67 | 65,402 | ,514 | ,804 | ,845 |
| Los costos de los combustibles pueden variar dentro de los costos de servicios según sea el volumen de la carga. | 35,90 | 63,197 | ,729 | ,917 | ,834 |
| Los costos de mantenimiento de las unidades de carga forman | 35,73 | 66,133 | ,579 | ,781 | ,841 |

| parte de los costos de | servicio en las empresas de transporte de carga | | | | |
|---|---|--------|------|------|------|
| La decisión de invertir en mejoras, renovación de activos es rentable para la empresa | 36,13 | 71,499 | ,363 | ,645 | ,850 |
| La liquidez indica la capacidad en la empresa, para cumplir con sus obligaciones | 35,70 | 71,114 | ,281 | ,766 | ,854 |
| La capital usada por la empresa forma parte de las inversiones para su mejoramiento | 35,97 | 71,964 | ,237 | ,836 | ,855 |
| La utilidad bruta es el resultado de las ventas menos los costos de ventas | 36,00 | 68,138 | ,499 | ,818 | ,845 |
| La utilidad operativa es el resultado de los ingresos operacionales menos los costos y gastos operacionales de la empresa | 35,83 | 68,626 | ,506 | ,774 | ,845 |
| La utilidad neta es el resultado final donde se ve si la rentabilidad fue razonable | 35,90 | 66,024 | ,738 | ,777 | ,836 |

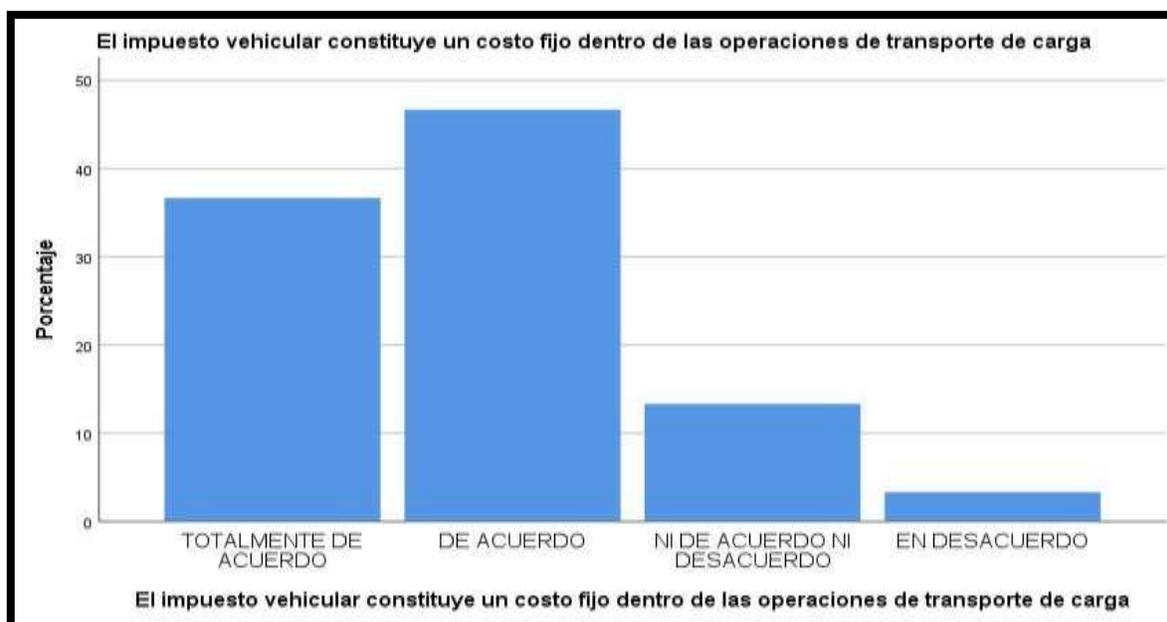
Fuente: Elaboración propia resultados obtenidos del programa SPSS versión 25

Tabla 20 Ítem 01

| El impuesto vehicular constituye un costo fijo dentro de las operaciones de transporte de carga | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 11 | 36,7 | 36,7 | 36,7 |
| | DE ACUERDO | 14 | 46,7 | 46,7 | 83,3 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 4 | 13,3 | 13,3 | 96,7 |
| | EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: *Elaboración propia*

Grafico 1 ítem 01



Fuente: *Elaboración propia*

Interpretación:

De la encuesta realizada al personal de las empresas de transporte de carga por carretera, se obtuvo como resultado que el 46,7% de los encuestados si están de acuerdo que el impuesto vehicular constituye un costo fijo siempre en cuando el vehículo sea de la misma empresa mas

no terciarios, un 13,3% tienen dudas que los impuestos vehiculares se aplique como costos de servicios y el 3.3% está en desacuerdo quizás por la falta de conocimiento del tema.

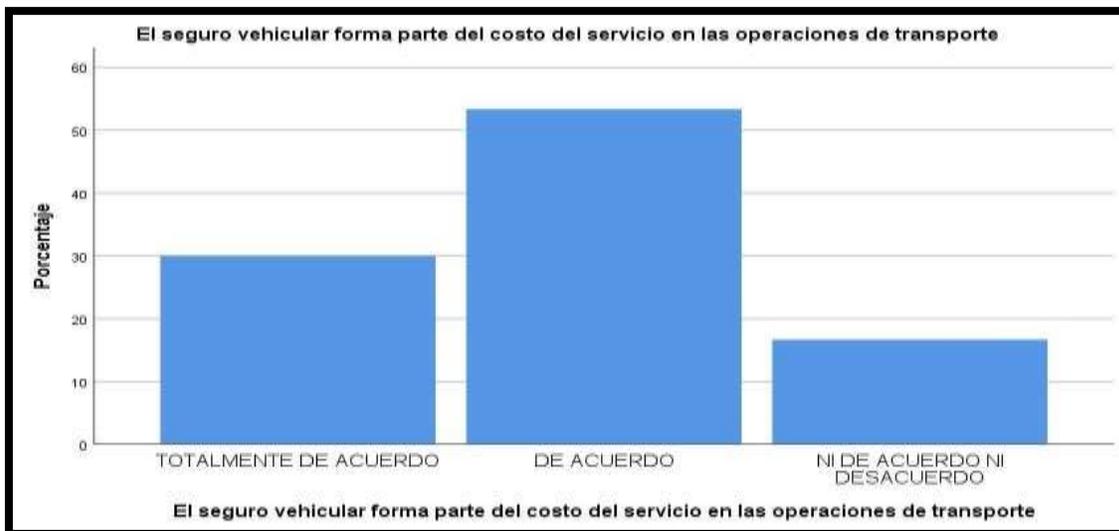
Ítem 02

Tabla 21 Ítem 02

| El seguro vehicular forma parte del costo del servicio en las operaciones de transporte | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 9 | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| | DE ACUERDO | 16 | 53,3 | 53,3 | 83,3 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 5 | 16,7 | 16,7 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 2 ítem 2



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

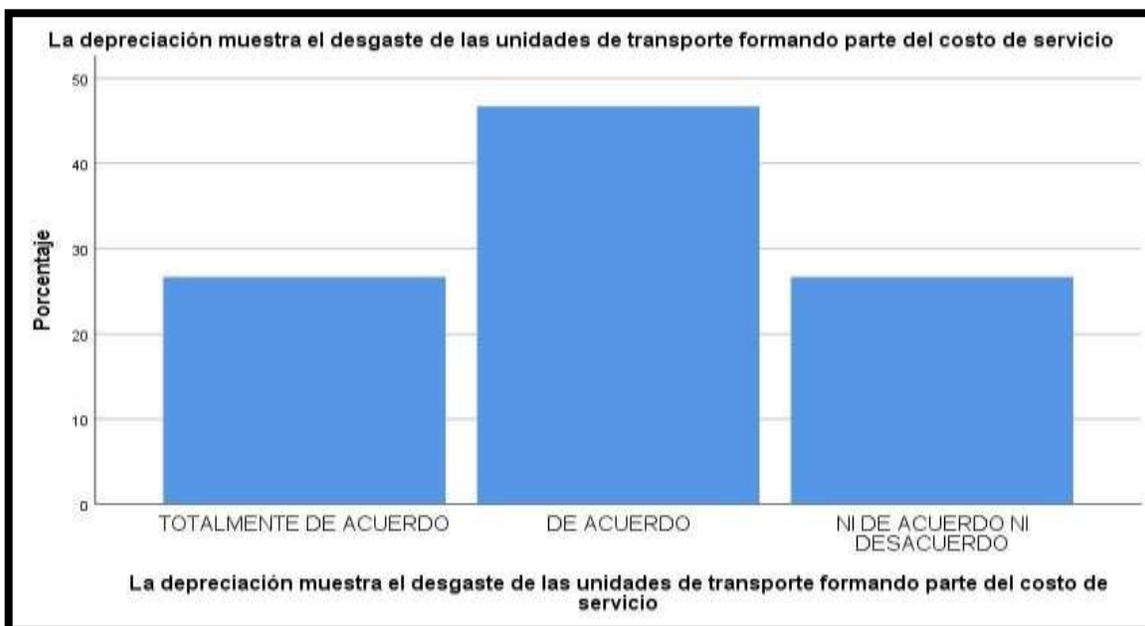
Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, que el 53.3% se encuentran de acuerdo que consideran que el seguro vehicular forma parte de los costos de servicios en las operaciones de transporte que a la vez es de suma importancia en caso si haya algún accidente o daños. El 16,7% están indeciso que se considere como un costo de servicio quizás por falta de conocimiento del tema.

Tabla 22 ítem 03

| La depreciación muestra el desgaste de las unidades de transporte formando parte del costo de servicio | | | | | |
|---|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 8 | 26,7 | 26,7 | 26,7 |
| | DE ACUERDO | 14 | 46,7 | 46,7 | 73,3 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 8 | 26,7 | 26,7 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Grafica 3 ítem 3



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, que el 46,7% se encuentran de acuerdo que consideran que la depreciación muestra el desgaste de las unidades de transporte y a la vez que forma parte de los costos de servicio, mientras el 26,7% aun está en duda que la depreciación forme parte de los costos de servicio.

Tabla 23 ítem 4

| La licencia de conducción, forman parte de los costos de servicios, se trata de la licencia profesional | | | | | |
|---|-----------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 11 | 36,7 | 36,7 | 36,7 |
| | DE ACUERDO | 13 | 43,3 | 43,3 | 80,0 |

| | | | | | |
|--|--------------------------|----|-------|-------|-------|
| | NI DE ACUERDO NI | 5 | 16,7 | 16,7 | 96,7 |
| | DESACUERDO | | | | |
| | TOTALMENTE EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Grafica nro 4 ítem 4



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, que el 43.3% consideran que la licencia de conducción forma parte de los costos de servicio siempre en cuando los vehículos sea de la misma empresa y mientras el 3.3% que solo es una pequeña muestra porcentual están en desacuerdo.

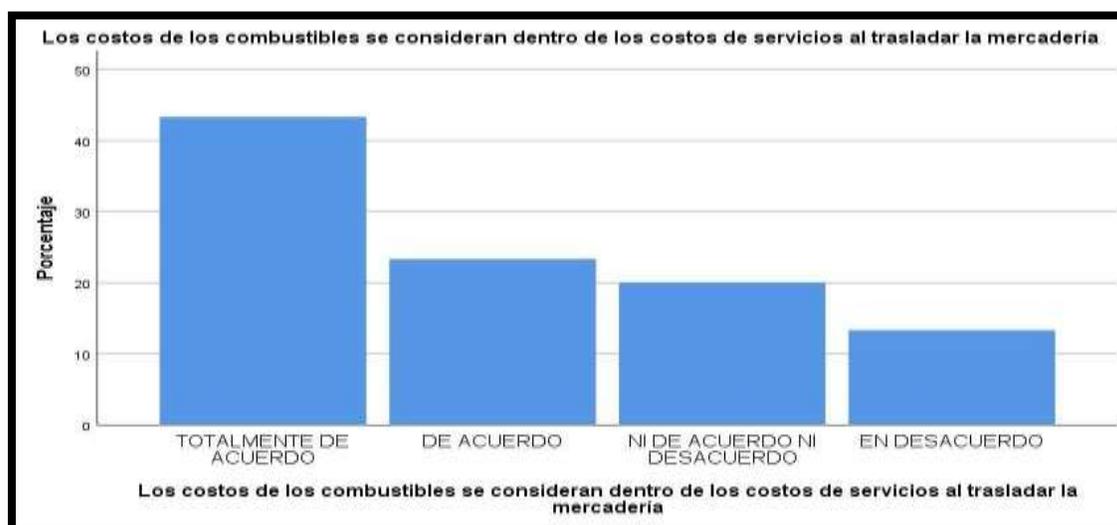
Tabla nro 24 ítem 5

Los costos de los combustibles se consideran dentro de los costos de servicios al trasladar la mercadería

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 13 | 43,3 | 43,3 | 43,3 |
| | DE ACUERDO | 7 | 23,3 | 23,3 | 66,7 |
| | NI DE ACUERDO NI | 6 | 20,0 | 20,0 | 86,7 |
| | DESACUERDO | | | | |
| | EN DESACUERDO | 4 | 13,3 | 13,3 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 5 ítem 5



Fuente: Elaboración propia

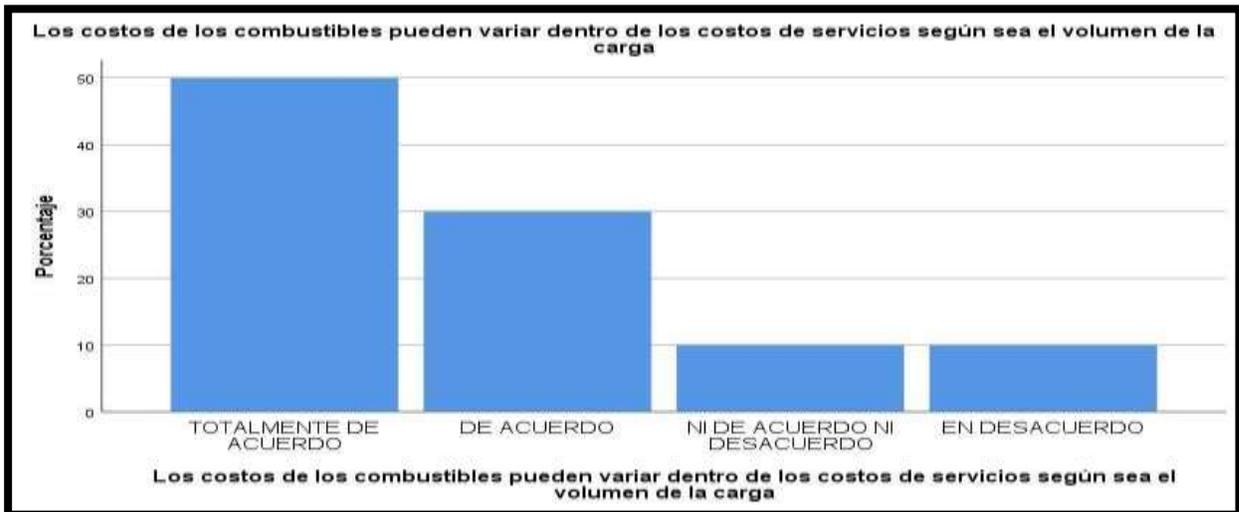
Interpretación

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 43,3% están totalmente de acuerdo que los costos de los combustibles se consideran que este dentro de los costos de servicio al momento que realicen un servicio como el traslado de la mercadería a su destino mientras el 13,3% consideran que los costos de combustibles no se considera dentro de los costos de servicios ya que esas empresas no cuentan con vehículos propios sino usan a terciarios y al momento que facturan consideran el precio final según el conductor o la persona que realice el servicio. Tabla nro 25 ítem 06

| Los costos de los combustibles pueden variar dentro de los costos de servicios según sea el volumen de la carga | | | | | |
|---|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE | 15 | 50,0 | 50,0 | 50,0 |
| | ACUERDO | | | | |
| | DE ACUERDO | 9 | 30,0 | 30,0 | 80,0 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 3 | 10,0 | 10,0 | 90,0 |
| | EN DESACUERDO | 3 | 10,0 | 10,0 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 6 ítem 06



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

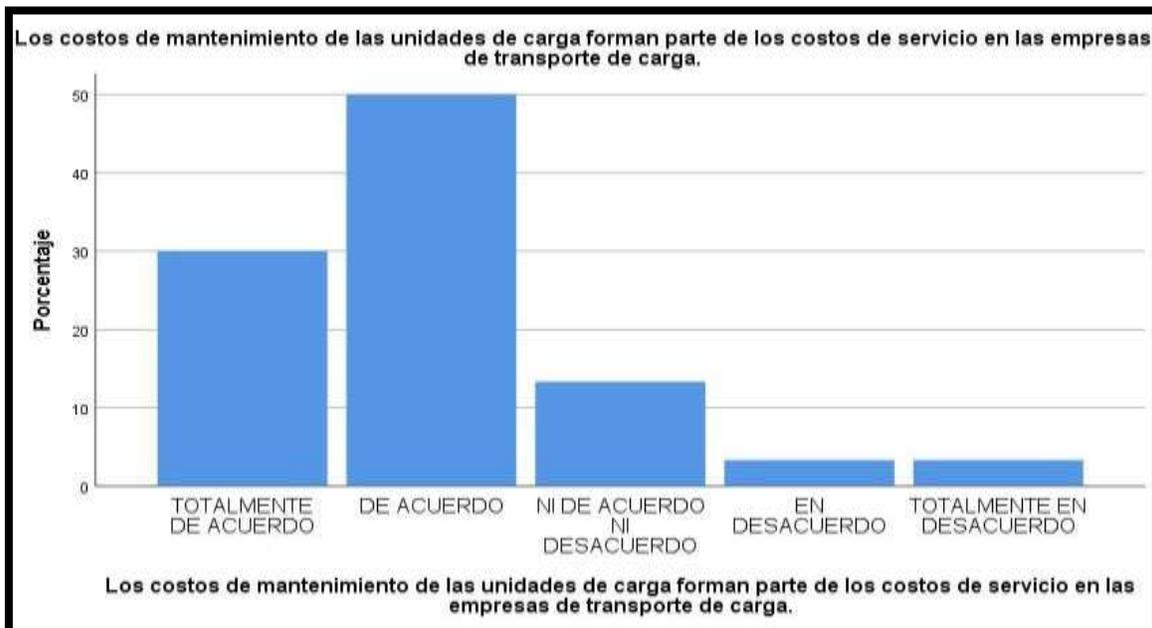
Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 50% están totalmente de acuerdo que los costos de los combustibles pueden variar dentro de los costos de servicios según sea el volumen y la distancia al momento de realizar el servicio mientras el 10% están en desacuerdo quizás porque desconoce el tema de la cantidad que se utiliza en el trayecto del viaje.

Tabla 26 ítem 7

| Los costos de mantenimiento de las unidades de carga forman parte de los costos de servicio en las empresas de transporte de carga. | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 9 | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| | DE ACUERDO | 15 | 50,0 | 50,0 | 80,0 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 4 | 13,3 | 13,3 | 93,3 |
| | EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 96,7 |
| | TOTALMENTE EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 7 ítem 07



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 50% está de acuerdo que los costos de mantenimiento de las unidades de carga forman parte de los costos de servicio en las empresas

| Los costos de mantenimiento de planta forman parte de los costos de servicio | | | | | |
|--|---------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE | 10 | 33,3 | 33,3 | 33,3 |

de transporte de carga, mientras el 3,3% no están de acuerdo quizás desconoce del tema o es una de las empresas que usan vehículos terciarios.

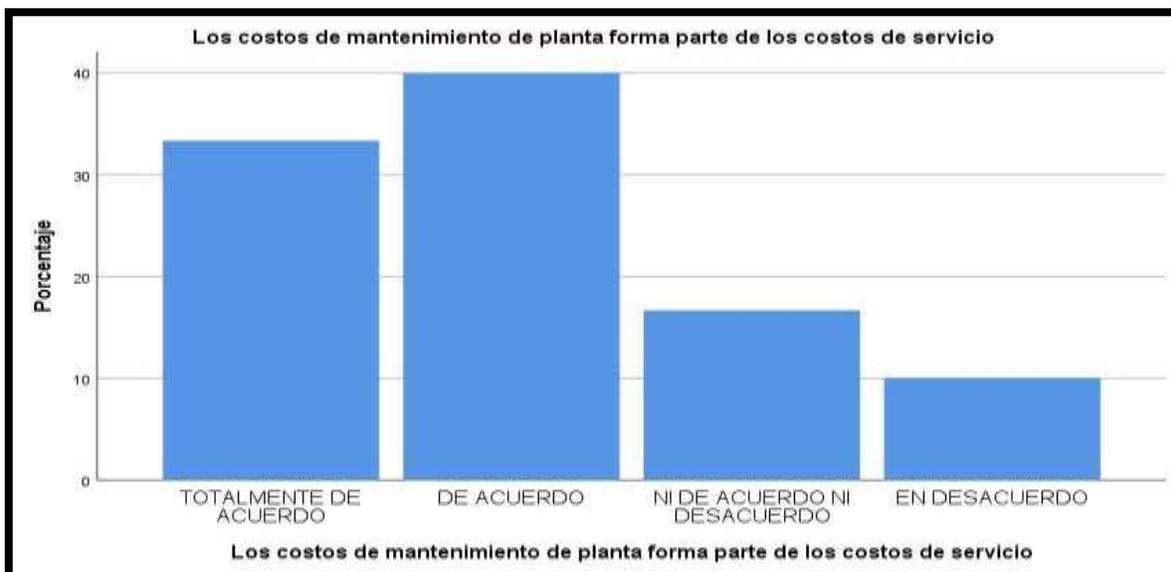
Tabla nro 27 ítem 8

| | | | | | |
|--|---------|--|--|--|--|
| | ACUERDO | | | | |
|--|---------|--|--|--|--|

| | | | | |
|-----------------------------|----|-------|-------|-------|
| DE ACUERDO | 12 | 40,0 | 40,0 | 73,3 |
| NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 5 | 16,7 | 16,7 | 90,0 |
| EN DESACUERDO | 3 | 10,0 | 10,0 | 100,0 |
| Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 9 ítem 09



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 40% sostiene que los costos de mantenimiento forman parte de los costos de servicio ya que en muchas de ellas guardan los vehículos dentro de la empresa y el área de almacenamiento deben estar bien reservados y mientras el 10% desconoce el tema.

Tabla 28 ítem n°9

| Los peajes están dentro de los costos de servicios al momento de trasladar una mercadería a su destino. | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE | 10 | 33,3 | 33,3 | 33,3 |
| | ACUERDO | | | | |
| | DE ACUERDO | 13 | 43,3 | 43,3 | 76,7 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 6 | 20,0 | 20,0 | 96,7 |
| | EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 9 ítem 09



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

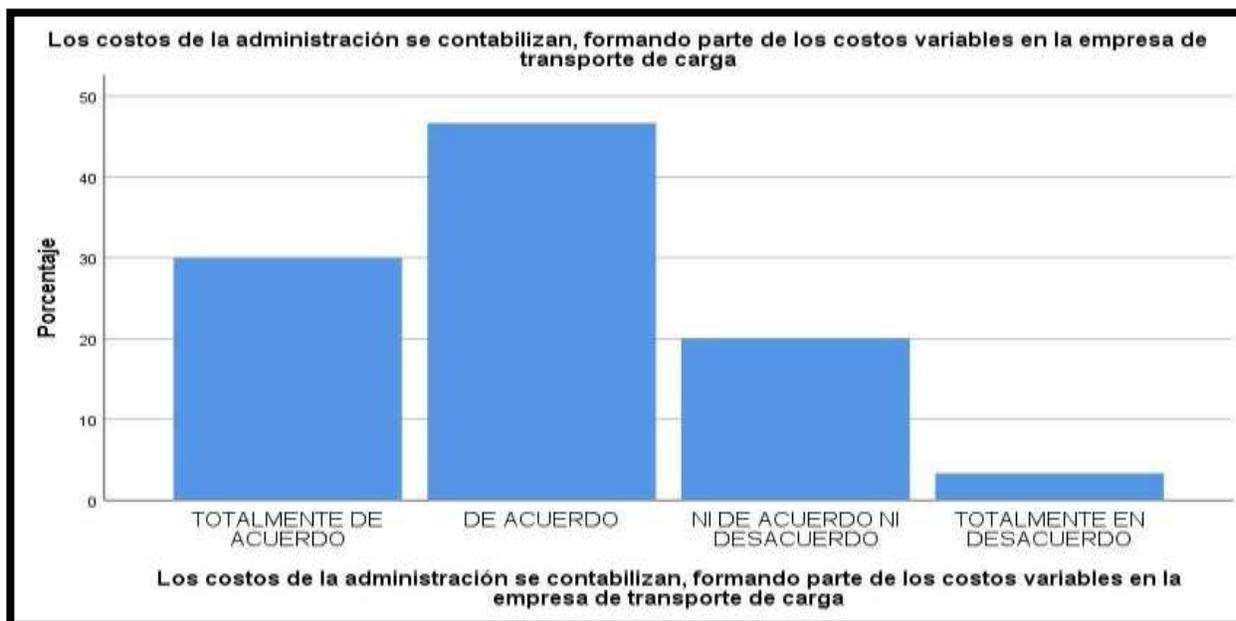
Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 43,3% consideran que los peajes forman parte de los costos de servicios al momento que traslade la mercadería ya que realizan los envíos a provincia y el 3,3% no consideran porque solo realizan servicio dentro de Lima.

Tabla 29 ítem 11

| Los costos de la administración se contabilizan, formando parte de los costos variables en la empresa de transporte de carga | | | | | |
|---|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 9 | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| | DE ACUERDO | 14 | 46,7 | 46,7 | 76,7 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 6 | 20,0 | 20,0 | 96,7 |
| | TOTALMENTE EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 10 Item 10



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 46.7% es tan totalmente de acuerdo que los costos de la administración se contabilizan, formando parte de los costos variables de las empresas y el 3.3% están en desacuerdo quizás por desconocer el tema.

Tabla 30 ítem 11

| Los costos de servicio por vigilancia forman parte de los costos variables | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 6 | 20,0 | 20,0 | 20,0 |
| | DE ACUERDO | 16 | 53,3 | 53,3 | 73,3 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 7 | 23,3 | 23,3 | 96,7 |

| | | | | |
|---------------|----|-------|-------|-------|
| EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |
| Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 11 ítem 11



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 53,3 % están de acuerdo que los costos de servicios por vigilancia forman parte de los costos variables, ya que en cada empresa por su seguridad tienen que acceder a esos servicios y así evitar cualquier perjuicio o amenaza ante la empresa mientras el 3,3 % están en desacuerdo porque no cuentan con estos servicios.

Tabla 31 ítem 12

| Las inversiones a corto plazo son más dificultosas en generar alta rentabilidad sin asumir excesivos riesgos | | | | | |
|---|-----------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 15 | 50,0 | 50,0 | 50,0 |

| | | | | | |
|--|-----------------------------|----|-------|-------|-------|
| | DE ACUERDO | 10 | 33,3 | 33,3 | 83,3 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 4 | 13,3 | 13,3 | 96,7 |
| | EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: *Elaboración propia*

Gráfico 12 ítem 12



Fuente: *Elaboración propia*

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, el 50% están totalmente de acuerdo que las inversiones a corto plazo son más difíciles en generar alta rentabilidad mientras el 3.3% consideran que están en desacuerdo con el ítem mencionado.

Tabla n° 32 ítem 13

| Las inversiones a corto plazo afectan la rentabilidad de la empresa de transporte de carga | | | | |
|---|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| | | | | |

| | | | | | |
|--------|-----------------------------|----|-------|-------|-------|
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 9 | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| | DE ACUERDO | 17 | 56,7 | 56,7 | 86,7 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 3 | 10,0 | 10,0 | 96,7 |
| | EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: elaboración propia

Grafica 13 ítem 13



Fuente: Elaboración propia Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, donde el 56,7% están de acuerdo que las inversiones a corto plazo afectan la rentabilidad de la empresa de transporte de carga mientras un porcentaje menor de 3,3% que están en desacuerdo quizás desconocen el tema de las inversiones a corto plazo que beneficio traen a la empresa.

Ítem 14

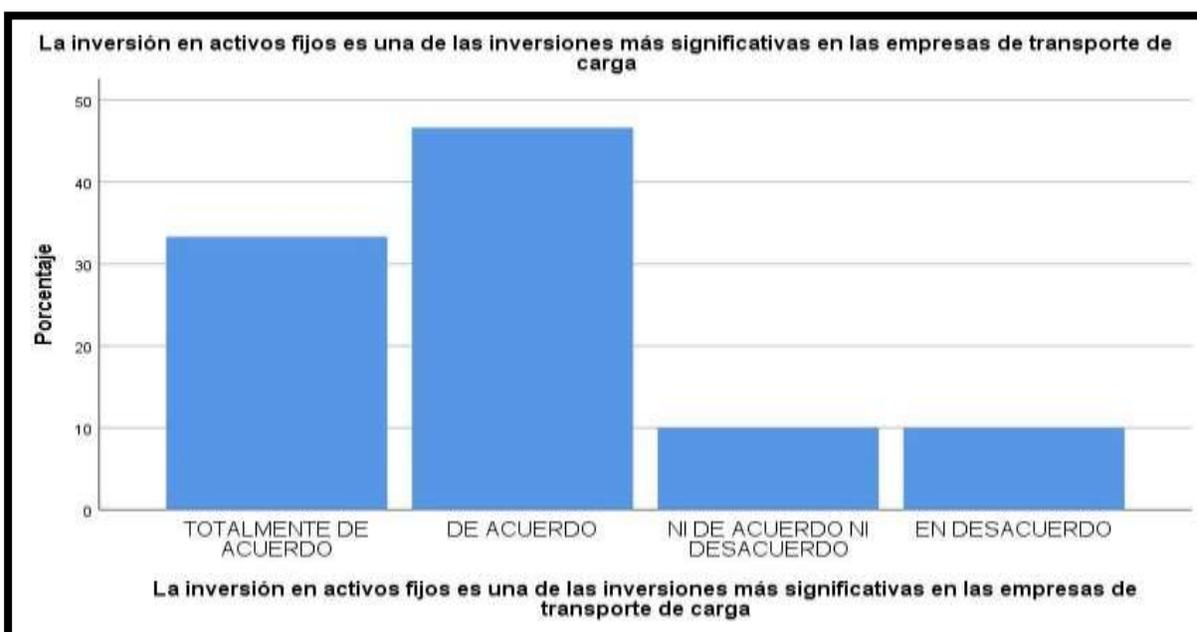
Tabla 33 ítem 14

| La inversión en activos fijos es una de las inversiones más significativas en las empresas de transporte de carga | | | | |
|--|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| | | | | |

| | | | | | |
|--------|-----------------------------|----|-------|-------|-------|
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 10 | 33,3 | 33,3 | 33,3 |
| | DE ACUERDO | 14 | 46,7 | 46,7 | 80,0 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 3 | 10,0 | 10,0 | 90,0 |
| | EN DESACUERDO | 3 | 10,0 | 10,0 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 14 ítem 14



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, donde el 46,7% están de acuerdo que las inversiones en activos fijos es una de las inversiones más significativas en las empresas de transporte de carga ya que ellas se utilizarán para el desarrollo económico, mientras tanto el 10% están en desacuerdo por lo mismo que son empresas que contratan a terciarios y desconocen el tema de inversiones en activos fijos.

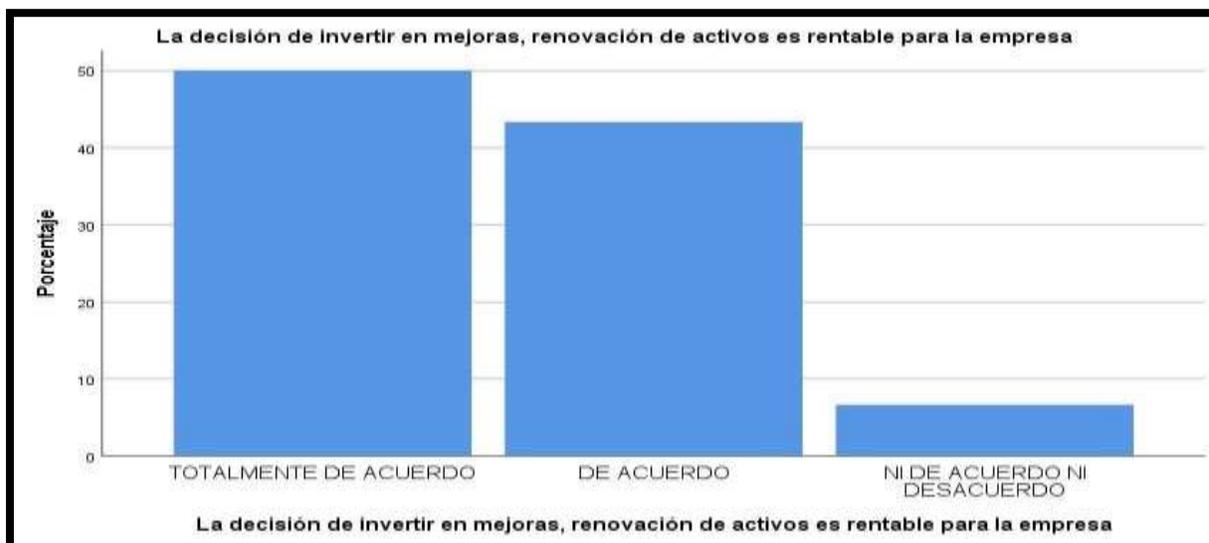
Tabla 34 ítem 15

| |
|--|
| La decisión de invertir en mejoras, renovación de activos es rentable para la empresa |
|--|

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 15 | 50,0 | 50,0 | 50,0 |
| | DE ACUERDO | 13 | 43,3 | 43,3 | 93,3 |
| | NI DE ACUERDO NI | 2 | 6,7 | 6,7 | 100,0 |
| | DESACUERDO | | | | |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 15 ítem 15



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, donde el 50% están totalmente de acuerdo que las decisiones en invertir en mejoras, renovación de activos es de manera muy rentable para la empresa y así evitara estar reparando muchas veces que sea necesario porque una máquina que esta nuevo tiene para muchos años de utilidad pero si es lo contrario ya tiene demasiados años de utilidad más serán los gastos porque están propensos a malograrse muy seguido ya no es lo mismo y no tienen mucha fuerza.

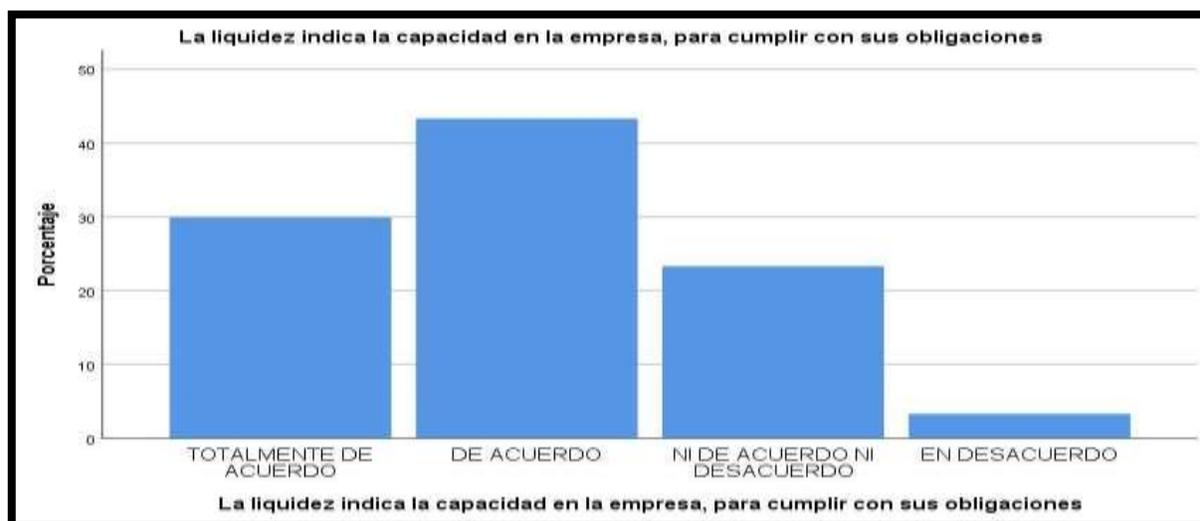
Tabla 35 ítem 16

| La liquidez indica la capacidad en la empresa, para cumplir con sus obligaciones | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 9 | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| | DE ACUERDO | 13 | 43,3 | 43,3 | 73,3 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 7 | 23,3 | 23,3 | 96,7 |
| | EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: *Elaboración propia*

| | | | | | |
|--|-------|----|-------|-------|--|
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |
|--|-------|----|-------|-------|--|

Grafica 16 item 16



Fuente: *Elaboración propia*

Interpretación:

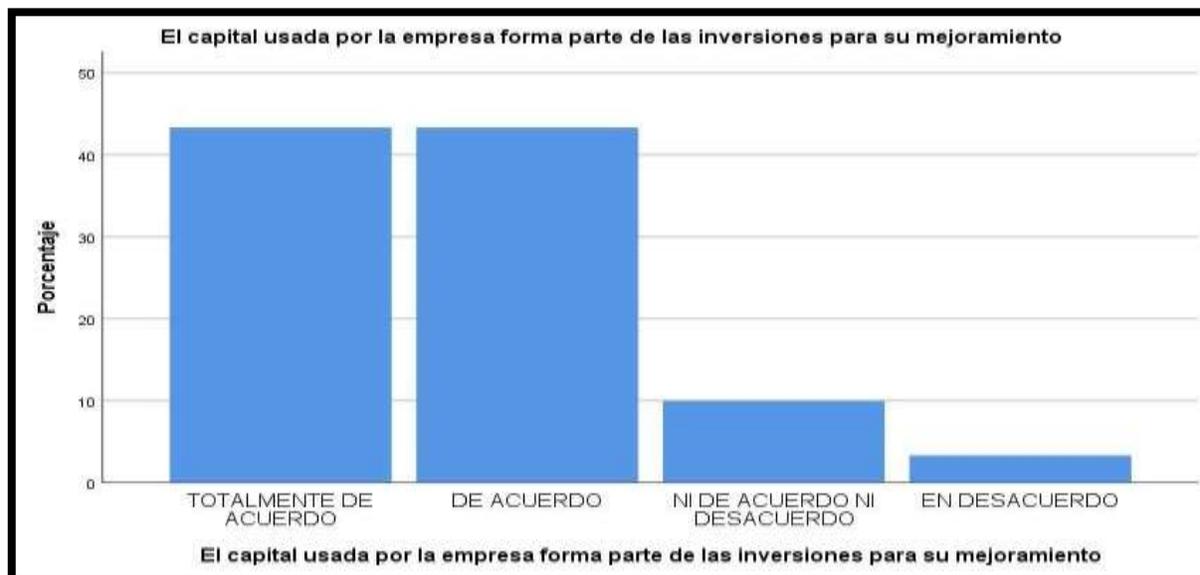
Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, se observa que el 43,3% están de acuerdo que la liquidez indica la capacidad de la empresa para que cumpla con sus obligaciones porque sin liquidez la empresa no tendrá buena rentabilidad mientras el 3,3% están en desacuerdo quizás porque no tienen conocimiento del tema.

Item 17
 Tabla 36 item 17

| El capital usada por la empresa forma parte de las inversiones para su mejoramiento | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 13 | 43,3 | 43,3 | 43,3 |
| | DE ACUERDO | 13 | 43,3 | 43,3 | 86,7 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 3 | 10,0 | 10,0 | 96,7 |
| | EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |

Fuente: *Elaboración propia*

Gráfico 17 item 17



Fuente: *Elaboración propia* Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, se obtuvo que el 43,3% están totalmente de acuerdo y a la vez de acuerdo que el capital usado por la empresa forma parte de las inversiones

para su mejoramiento, mientras que el 3,3% están en desacuerdo ya que manejan de otra manera el capital de su empresa.

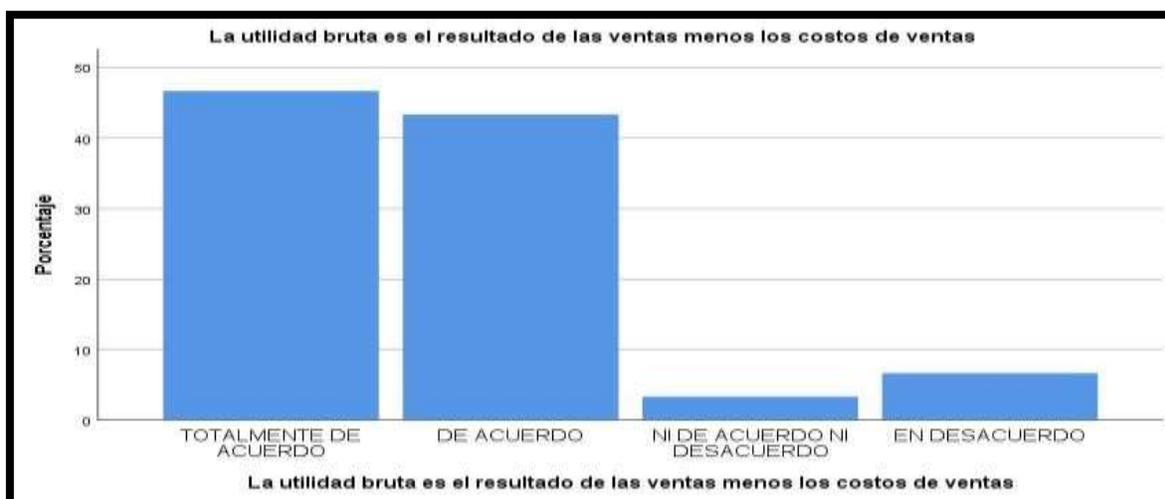
Item 18

Tabla 37 ítem 18

| La utilidad bruta es el resultado de las ventas menos los costos de ventas | | | | | |
|---|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 14 | 46,7 | 46,7 | 46,7 |
| | DE ACUERDO | 13 | 43,3 | 43,3 | 90,0 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 93,3 |
| | EN DESACUERDO | 2 | 6,7 | 6,7 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 18 ítem 18



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, se obtuvo que el 46,7% están totalmente de acuerdo, 43,3% que están de acuerdo es decir ambos porcentajes sostiene que la utilidad bruta es el resultado de las ventas menos los costos de ventas, mientras que el 6,7% están en desacuerdo porque no tienen conocimiento del tema ya que el contador de aquellas empresas son de manera externa y el dueño desconoce esos temas contables.

Tabla 38 ítem 19

| La utilidad operativa es el resultado de los ingresos operacionales menos los costos y gastos operacionales de la empresa | | | | | |
|---|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 10 | 33,3 | 33,3 | 33,3 |
| | DE ACUERDO | 15 | 50,0 | 50,0 | 83,3 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 4 | 13,3 | 13,3 | 96,7 |
| | EN DESACUERDO | 1 | 3,3 | 3,3 | 100,0 |

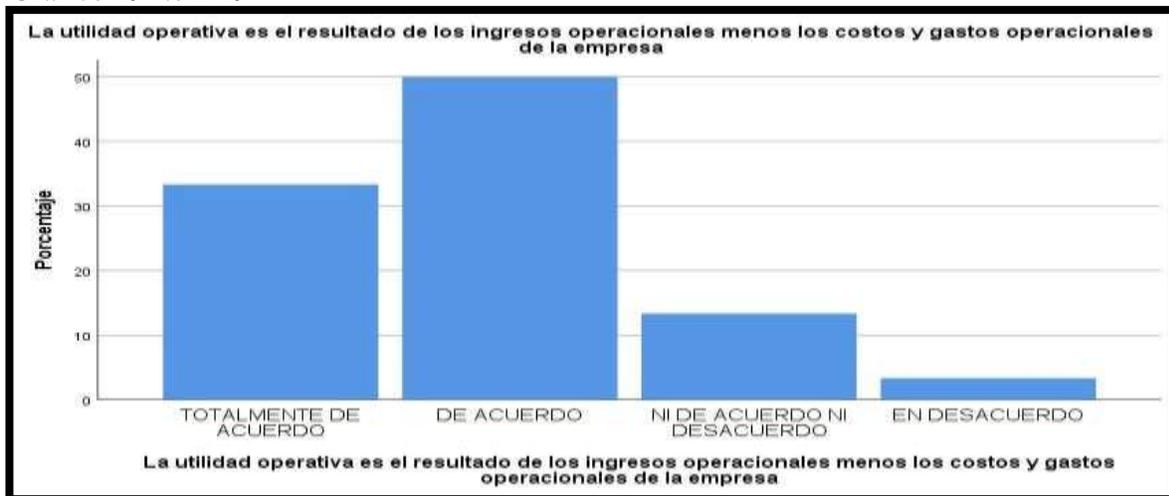
| | | | | | |
|--|-------|----|-------|-------|--|
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |
|--|-------|----|-------|-------|--|

Tabla n°39 ítem 20

| La utilidad neta es el resultado final donde se ve si la rentabilidad fue razonable | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
| Válido | TOTALMENTE DE ACUERDO | 12 | 40,0 | 40,0 | 40,0 |
| | DE ACUERDO | 12 | 40,0 | 40,0 | 80,0 |
| | NI DE ACUERDO NI DESACUERDO | 6 | 20,0 | 20,0 | 100,0 |
| | Total | 30 | 100,0 | 100,0 | |

Interpretación:

Gráfico 19 ítem 19

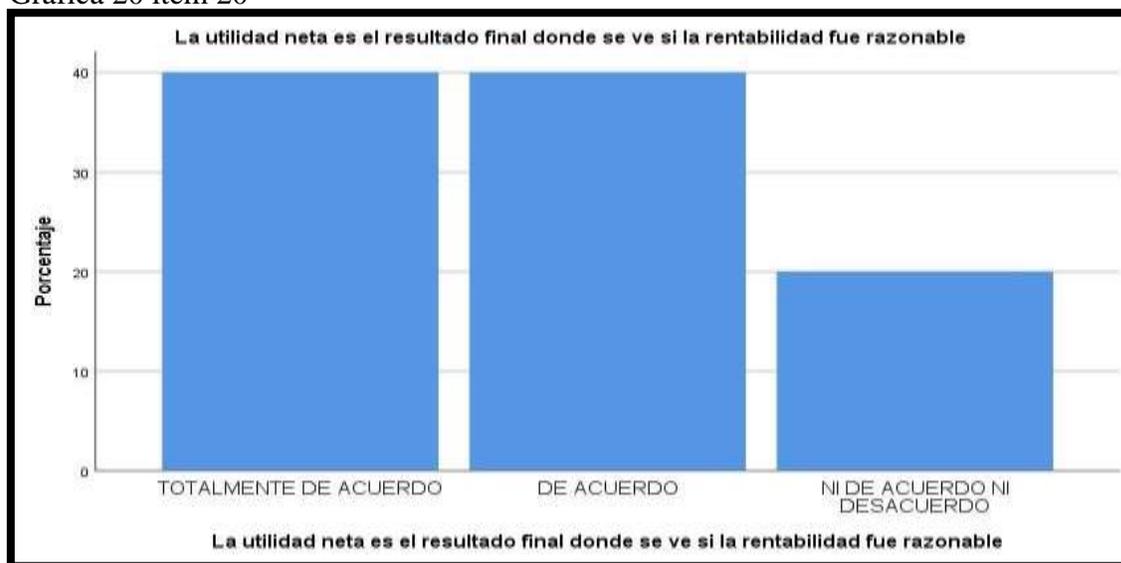


Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, se obtuvo que el 50% están de acuerdo que la utilidad operativa es el resultado de los ingresos operacionales menos sus costos y los gastos operacionales de la empresa mientras el 3,3% están en desacuerdo por que no tienen conocimiento del tema ya que el contador de aquellas empresas son de manera externa y el dueño desconoce esos temas contables.

Grafica 20 ítem 20



Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Los resultados porcentuales obtenidos de la encuesta que se realizó al personal de las empresas de transporte de carga del distrito de Los Olivos 2019, se obtuvo que el 40% que están totalmente de acuerdo y a la vez de acuerdo que la utilidad neta es el resultado final donde se ve si la rentabilidad fue razonable mientras el 20% están indecisos por el tema que la contabilidad lleva de manera externa y el dueño desconoce los temas.

ANEXO 2: VALIDACION DE EXPERTOS



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor(a)(ita) *S. Díaz Oíaz Donato*

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que siendo docente de pregrado de la UCV, en la sede Lima norte requiero validar el instrumentos con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi investigación.

El título nombre de mi proyecto de investigación es Costo de servicios y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito del Callao, Año 2019 y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- Matriz de operacionalización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.

Firma

Ibañez Ramos Diana Janet

D.N.I: 77801073

DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE LAS VARIABLES Y DIMENSIONES

Variable 01

COSTO DE SERVICIOS

Según **Copy**:

Los costos de servicios, es la confrontación de los costos que se obtuvieron de la prestación de los servicios, como actividades comunes o ordinarias lo cual se requiere de técnicas y procesos, donde se tomaran en cuenta que los gastos como el pago de los personales, sus insumos y algunos otros recursos utilizables para facilitar estos servicios, que se va ser calificado por ser impalpable y de adquisición rápido (p.5).

Dimensiones de las variables:

Dimensión 1

COSTO FIJOS:

Según Cuevas (2001):

Son aquellas que se relacionan con la inversión en la planta, equipo y la estructura básica de la firma. Ejemplos de estos costos incluyen la depreciación de las instalaciones de planta (edificios y equipos), impuestos sobre la propiedad raíz, seguros y los salarios de la alta gerencia y personal directivo. (Pg. 41)

Dimensión 2

COSTOS VARIABLES

Los costos son variables si se considera un tiempo suficiente largo y un volumen suficientemente largo y grande. Los costos variables son aquellos por adquisición y mantenimiento de carreteras, instalaciones de terminales, equipo de transporte y la administración del transportista. (Pg.185)

Variable 02:

TITULO: Rentabilidad

Definición

"La rentabilidad es la relación que existe entre la utilidad y la inversión necesaria para lograrla, ya que mide tanto la efectividad de la gerencia de una empresa, demostrada por las utilidades obtenidas de las ventas realizadas y utilización de inversiones" (America Zamora, 2008)

Dimensión 4
INVERSION

"Para la economía el término inversión supone cualquier destino dado a los medios financieros, comprendiendo tanto el pago de deudas como la adquisición de bienes. Es sinónimo de compra de bienes de capital o servicios para producir bienes de consumo u otros bienes de capital" (Mora, 2009, p. 144)

Dimensión 5
UTILIDAD

"Es la mayor o menos capacidad que posee una cantidad dada de un determinado bien o servicio para satisfacer una necesidad. Ésta es tanto mayor cuanto menor sea la disponibilidad del bien en mi poder, y generalmente decrece al aumentar la cantidad disponible del bien" (Mora, 2009, p. 205).

ANEXO 3: FIRMAS DE LOS EXPERTOS

| | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--|--|--|--|--|
| | alta rentabilidad sin asumir excesivo riesgos | | | | | | |
| b | Las inversiones a corto plazo afecta la rentabilidad de la empresa de transporte de carga | | | | | | |
| c | La inversión en activos fijos es una de las inversiones más significativas en las empresas de transporte de carga | | | | | | |
| d | La decisión de invertir en mejoras, renovación de activos es rentable para la empresa | | | | | | |
| e | La liquidez indica la capacidad en la empresa, para cumplir con sus obligaciones | | | | | | |
| f | El capital usada por la empresa forma parte de las inversiones para su mejoramiento | | | | | | |
| DIMENSION 4 | | | | | | | |
| 4 | Utilidad | | | | | | |
| a | La utilidad bruta es el resultado de las ventas menos los costos de ventas | | | | | | |
| b | La utilidad operativa es el resultado de los ingresos operacionales menos los costos y gastos operacionales de la empresa | | | | | | |
| c | La utilidad neta es el resultado final donde se ve si la rentabilidad fue razonable | | | | | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador. *Diaz Diaz Doroteo* DNI: *08762350*

Especialidad del validador: *tributario*

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

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

17 de *09* del 20*19*

[Firma]

 Firma del Experto Informante.

| | | | | | | | | | |
|-------------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| b | Las inversiones a corto plazo afecta la rentabilidad de la empresa de transporte de carga | | | | | | | | |
| c | La inversión en activos fijos es una de las inversiones más significativas en las empresas de transporte de carga | | | | | | | | |
| d | La decisión de invertir en mejoras, renovación de activos es rentable para la empresa | | | | | | | | |
| e | La liquidez indica la capacidad en la empresa, para cumplir con sus obligaciones | | | | | | | | |
| f | El capital usada por la empresa forma parte de las inversiones para su mejoramiento | | | | | | | | |
| DIMENSION 4 | | | | | | | | | |
| 4 | Utilidad | | | | | | | | |
| a | La utilidad bruta es el resultado de las ventas menos los costos de ventas | | | | | | | | |
| b | La utilidad operativa es el resultado de los ingresos operacionales menos los costos y gastos operacionales de la empresa | | | | | | | | |
| c | La utilidad neta es el resultado final donde se ve si la rentabilidad fue razonable | | | | | | | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: Estevan Páezomán Ambraco Teodoro DNI: 12846910

Especialidad del validador: Doctor Administración Financiera

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

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

20 de 09 del 2019



Firma del Experto Informante.

| | | | | | | | |
|---|---|--|--|--|--|--|--|
| | alta rentabilidad sin asumir excesivo riesgos | | | | | | |
| b | Las inversiones a corto plazo afecta la rentabilidad de la empresa de transporte de carga | | | | | | |
| c | La inversión en activos fijos es una de las inversiones más significativas en las empresas de transporte de carga | | | | | | |
| d | La decisión de invertir en mejoras, renovación de activos es rentable para la empresa | | | | | | |
| e | La liquidez indica la capacidad en la empresa, para cumplir con sus obligaciones | | | | | | |
| f | El capital usada por la empresa forma parte de las inversiones para su mejoramiento | | | | | | |
| | DIMENSION 4 | | | | | | |
| 4 | Utilidad | | | | | | |
| a | La utilidad bruta es el resultado de las ventas menos los costos de ventas | | | | | | |
| b | La utilidad operativa es el resultado de los ingresos operacionales menos los costos y gastos operacionales de la empresa | | | | | | |
| c | La utilidad neta es el resultado final donde se ve si la rentabilidad fue razonable | | | | | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Hay suficiencia

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

Apellidos y nombres del juez validador: Walter Ibarra Prefell DNI: 06098355

Especialidad del validador: Doc.Tor. Contabilidad

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

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

21 de 09 del 2019



Firma del Experto Informante.

ANEXO 4: MATRIZ DE CONSISTENCIA

| MATRIZ DE CONSISTENCIA | | | |
|--|---|--|--|
| "COSTOS DE SERVICIOS Y LA RENTABILIDAD EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA EN EL DISTRITO DE LOS OLIVOS, AÑO 2019" | | | |
| PROBLEMAS | OBJETIVOS | HIPÓTESIS | METODOLOGÍA |
| GENERAL | GENERAL | GENERAL | <ol style="list-style-type: none"> 1. MÉTODO DE INVESTIGACION Cuantitativo 2. TIPO DE ESTUDIO Aplicada 3. DISEÑO DE ESTUDIO No experimental Descriptivo-Correlacional 4. POBLACION Está constituida por 33 personas que es 10 empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019 MUESTRA Está constituida por 10 empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019. 5. TÉCNICA Encuesta 6. INSTRUMENTOS Encuesta |
| ¿De qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? | Analizar de qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? | Los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? | |
| ESPECIFICOS | ESPECIFICOS | ESPECIFICOS | |
| <ul style="list-style-type: none"> - ¿Cómo los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? - ¿Cómo la rentabilidad se relaciona con los costos variables en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? - ¿Cómo los costos de servicios se relaciona con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? | <ul style="list-style-type: none"> -Determinar cómo los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? -Explicar cómo la rentabilidad se relaciona con los costos variables en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? -Precisar como los costos de servicios se relaciona con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? | <ul style="list-style-type: none"> - Los costos de servicios se relacionan con las inversiones en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? - La rentabilidad se relaciona con los costos variables en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? Los costos de servicios se relaciona con las utilidades en las empresas de transporte de carga en el distrito de los Olivos, año 2019? | |

Fuente: Elaboración propia

ANEXO 5: PERMISO DE LE MUNICIPALIDAD DE LOS OLIVOS



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LOS OLIVOS
GERENCIA DE DESARROLLO ECONÓMICO
SUBGERENCIA DE LICENCIAS COMERCIALES Y ANUNCIOS E INSPECCIONES TÉCNICAS DE
SEGURIDAD EN EDIFICACIONES
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

MEMORANDUM N°268-2019-MDLO/GDE/SGLCATSE

A : Ing. ALAN JHON ALEGRE CUBA
Subgerente de Atención de Ciudadano y Gestión Documental

DE : Abg. ALLISON ELVIRA VERGARAY HUERTA
Subgerente de Licencias Comerciales y Anuncios e Inspecciones Técnicas de Seguridad en Edificaciones

ASUNTO : ACCESO A LA INFORMACION

REF : REQUERIMIENTO DE INFORMACIÓN N° 547-2019-MDLO/SG/SGACYGD
EXP. E-24640-2019

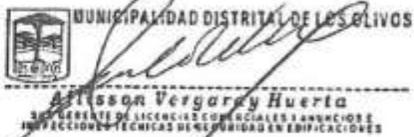
FECHA : Los Olivos, 16 de Octubre del 2019

Me dirijo a usted, saludándolo cordialmente, en atención al Requerimiento de la referencia a través del cual solicita a esta Subgerencia se remita la información requerida mediante el EXP.E-24640-2019 sobre Acceso a la Información Pública.

Al respecto se le informa que de acuerdo a las funciones establecidas de esta Subgerencia las cuales se encuentran en el Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad de Los Olivos, aprobado por Ordenanza 491-2019-CDLO, se realizó la búsqueda en el Sistema Informático HIBOUDTRAM, revisión efectuada según datos consignados en el expediente en mención, se adjunta anexo copia (2) de la información de Empresas de Transporte de Carga.

Se procede a remitir en devolución el EXP. E-24640-2019 para los fines que estime pertinentes.

Atentamente,



Av. Carlos A. Izaguirre Nro. 813 - Los Olivos
Teléfono 321 4547 Anex. 2110

623



MUNICIPALIDAD
DISTRITAL DE
LOS OLIVOS

| | | |
|------------|--|----------------|
| | SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA | N° DE REGISTRO |
| FORMULARIO | <small>(Texto Único Ordenado de la Ley N° 27808, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobada por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM)</small> | |

I. FUNCIONARIO RESPONSABLE DE ENTREGAR LA INFORMACIÓN:

Sugerencia de Atención al Ciudadano y gestión documental

II. DATOS DEL SOLICITANTE:

| | | | |
|----------------------------------|---------------|--|--------------------|
| APELLIDOS Y NOMBRES/RAZÓN SOCIAL | | DOCUMENTO DE IDENTIDAD | |
| <i>Ibáñez Ramos Diana Janner</i> | | <i>D.N.I./L.M.C.E./OTRO</i> <i>71861673</i> | |
| DOMICILIO | | | |
| AV./CALEJÓN/PSJ. | N° DPTO./INT. | DISTRITO | URBANIZACIÓN |
| <i>Av. 1001</i> | <i>150</i> | <i>Los Olivos</i> | <i>Ran. Rosale</i> |
| PROVINCIA | DEPARTAMENTO | CORREO ELECTRÓNICO | TELÉFONO |
| <i>Lima</i> | <i>Lima</i> | <i>ibanezramos@gmail.com</i> | <i>995411951</i> |

III. INFORMACIÓN SOLICITADA:

*Solicito información de los empresas de transporte de
carga por carretera que cuentan con licencia de
funcionamiento al año 2018 - 2019*

IV. DEPENDENCIA DE LA CUAL SE REQUIERE LA INFORMACIÓN:

Desarrollo económico

V. FORMA DE ENTREGA DE INFORMACIÓN (marcar con una "X")

| | | | | | | | | | |
|--------------|-------------------------------------|----------|--------------------------|----|--------------------------|--------------------|--------------------------|------|--------------------------|
| COPIA SIMPLE | <input checked="" type="checkbox"/> | DISQUETE | <input type="checkbox"/> | CD | <input type="checkbox"/> | CORREO ELECTRÓNICO | <input type="checkbox"/> | OTRO | <input type="checkbox"/> |
|--------------|-------------------------------------|----------|--------------------------|----|--------------------------|--------------------|--------------------------|------|--------------------------|

| | |
|----------------------------------|---------------------------|
| APELLIDOS Y NOMBRES | FECHA Y HORA DE RECEPCIÓN |
| <i>Ibáñez Ramos Diana Janner</i> | |
| FIRMA <i>Diana Janner</i> | |

OBSERVACIONES

17.20 *03*

NOTA: PRESENTAR EN ORIGINAL Y COPIA

ANEXO 6: RELACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA



MUNICIPALIDAD DISTRITAL
DE LOS OLIVOS

REPORTE DE LICENCIA DE FUNCIONAMIENTO EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA

| ITEM | N° RUC | Nombre de establecimiento | Dirección de establecimiento | Giro |
|------|-------------|---|--|-----------------------|
| 1 | 20302935841 | EMPRESA DE TRANSPORTES QUILLA S.A.C. | JR. EL LATON NRO. 5652 URB. IND. INFANTAS LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 2 | 20377137087 | TRANSPORTES VOLAMER S.R.L.TDA. | JR. CONSTELACION NRO. 282 URB. SOL DE ORO (ALT SENATI PANAMERICANA NORTE) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 3 | 20379372741 | SOCORRO CARGO EXPRESS S.A. | CAL SAN ANDRES NRO. 6020 URB. INDUSTRIAL MOLTALUA LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 4 | 20411192254 | TRANSPORTES PRINCIPE AZUL S.R.L. | AV. ALFREDO MENDIOLA NRO. 5454 URB. INDUSTRIAL INFANTAS (A 3 CDRAS DEL OVALO NARANJAL) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 5 | 20421866302 | TRANSPORTES Y SERVICIOS CARRAN E.I.R.L. | AV. CARLOS DZAGUIRRE MZA. H LOTE. 2 COD. CAJABAMBA (A MEDIA CURA AV. UNIVERSITARIA-36) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 6 | 20430127200 | TRANSPORTES Y SERVICIOS VALLEJO S.A.C. | AV. GERARDO UNGER NRO. 5519 (KM 19 DE PAN NORTE) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 7 | 2047723223 | TRANSPORTES GLOBAL CARGO S.A.C. | AV. ANTONIO DE MAYOLO NRO. 1340 INT. 301 URB. LOS PINARES | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 8 | 20477767673 | TRANSPORTES VASQUEZ S.A.C. | JR. MANCO CAPAC NRO. 7302 URB. EL TREBOL LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 9 | 20488211201 | UTARO S.R.L. | AV. UNIVERSITARIA NORTE MZ - A LT - 17A, LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 10 | 20488429419 | EMPRESA DE TRANSPORTES TANIA S.R.L. | AV. CANTA CALLAO MZA. W3 LOTE. 41 URB. LOS NARANJOS (FRENTE A LA AV. TANTAMAYO) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 11 | 20493066734 | TRANSPORTES FUENCABRAL E.I.R.L. | CAL LOS HORRONS NRO. 182 URB. INDUSTRIAL INFANTAS (ESFALDA HOSP. MUNI. LOS OLIVOS) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 12 | 20511593060 | ROBLES Y MENDOZA INVERSIONES S.A.C. | AV. ALFREDO MENDIOLA NRO. 6785 INT. 201 LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 13 | 20512037802 | H.A.M. CARGO Y COURIER EXPRESS SOCIEDAD ANONIMA CERRADA | JR. VICTOR LARCO HERRERA NRO. 3958 URB. PANAMERICANA NORTE (ALT CURA S C DZAGUIRRE /ITE MUNIC L OLIV) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 14 | 20513150511 | GRUPO COYS S.A.C. CARGO | CALLAS GOLONDRINAS NRO. 126 ASC. LOS NOGALES LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 15 | 20517690318 | T & G PERU S.A.C. T & G PERU S.A.C. | JR. ARMANDO BLONDIELL NRO. 308 URB. VILLASOL 2DA ETAPA LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 16 | 20523363841 | TRANSPORTES & SERVICIOS CARGO S.A.C. | CALLE ESTARDO MZA. A LOTE. 30 Z.I. INFANTAS (TERCERA ETAPA) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 17 | 20523380347 | EEMERSON SAC | URB. PRO 2DA ET.5TO.SEC19 MZA. CS LOTE. 11 URB. PRO (URB.PRO 2DA ET 5TO. SECTOR 39) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 18 | 20537878194 | GRUPO SAGRADO CORAZON DE JESUS SOCIEDAD ANONIMA | AV. BETANCOURT MZA. C LOTE. 37 A.H. LOS OLIVOS DE PRO (ALT. OVALO INFANTAS) LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 19 | 20548977212 | RCC OPERADOR LOGISTICO E.I.R.L. | JR. LA PRUDENCIA NRO. 7927 URB. PRO 3RA ETAPA LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |
| 20 | 20551841945 | EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA Y MERCANCIA RVJ S.A.C. | MZA. E LOTE. 18 LOS TULIPANES LIMA - LIMA - LOS OLIVOS | EMPRESA DE TRANSPORTE |

ANEXO 7: BASE DE DATOS

Sin título de [Conjunto de datos] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

| | Nombre | Tipo | Anchura | Decimales | Etiqueta | Valores | Perdidos | Columnas | Alineación | Medida | Rol |
|----|----------|----------|---------|-----------|---------------------|---------------|----------|----------|------------|---------|---------|
| 1 | ITEM1 | Númérico | 8 | 0 | El impuesto ve... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 2 | ITEM2 | Númérico | 8 | 0 | El seguro vehic... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 3 | ITEM3 | Númérico | 8 | 0 | La depreciación... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 4 | ITEM4 | Númérico | 8 | 0 | La licencia de c... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 5 | ITEM5 | Númérico | 8 | 0 | Los costos de l... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 6 | ITEM6 | Númérico | 8 | 0 | Los costos de l... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 7 | ITEM7 | Númérico | 8 | 0 | Los costos de ... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 8 | ITEM8 | Númérico | 8 | 0 | Los costos de ... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 9 | ITEM9 | Númérico | 8 | 0 | Los peajes est... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 10 | ITEM10 | Númérico | 8 | 0 | Los costos de l... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 11 | ITEM11 | Númérico | 8 | 0 | Los costos de ... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 12 | ITEM12 | Númérico | 8 | 0 | Las inversiones... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 13 | ITEM13 | Númérico | 8 | 0 | Las inversiones... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 14 | ITEM14 | Númérico | 8 | 0 | La inversión en ... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 15 | ITEM15 | Númérico | 8 | 0 | La decisión de i... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 16 | ITEM16 | Númérico | 8 | 0 | La liquidez indi... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 17 | ITEM17 | Númérico | 8 | 0 | El capital usad... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 18 | ITEM18 | Númérico | 8 | 0 | La utilidad brut... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 19 | ITEM19 | Númérico | 8 | 0 | La utilidad oper... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 20 | ITEM20 | Númérico | 8 | 0 | La utilidad neta... | {1, TOTALM... | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 21 | VAR00001 | Númérico | 8 | 0 | COSTOS DE S... | Ninguno | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 22 | VAR00002 | Númérico | 8 | 0 | RENTABILIDAD | Ninguno | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 23 | VAR00003 | Númérico | 8 | 0 | INVERSION | Ninguno | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 24 | VAR00004 | Númérico | 8 | 0 | UTILIDAD | Ninguno | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |
| 25 | VAR00005 | Númérico | 8 | 0 | COSTO FIJ | Ninguno | Ninguno | 8 | Derecha | Ordinal | Entrada |

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unícode ON

Dirección 04:06 p.m. 03/12/2019

ANEXO 8: ENCUESTA

| Encuesta para medir la relación de los costos del servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Los Olivos, año 2019 | | | | | | | | | | | |
|--|---|------------|----------------|-------------|------------|---------------|----------|--------------------------|---|---|---|
| GENERALIDADES: | | | | | | | | | | | |
| -La presente encuesta es de manera anónima y confidencial | | | | | | | | | | | |
| -Marque con un aspa (X) la alternativa que refleje su opinión de manera objetiva | | | | | | | | | | | |
| PREGUNTA GENERALES | | | | | | | | | | | |
| Años de experiencia | 1-5 años | | 5-10 años | | 10-15 años | | 15 a mas | | | | |
| Especialidad | Contabilidad | | Administración | | Costos | | U otros | | | | |
| VALORIZACION DE LIKERT | | | | | | | | | | | |
| Totalmente De acuerdo | 5 | De acuerdo | 4 | Indiferente | 3 | En desacuerdo | 2 | Totalmente En desacuerdo | 1 | | |
| N° | ITEMS | | | | | | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 1 | El impuesto vehicular constituye un costo fijo dentro de las operaciones de transporte de carga | | | | | | | | | | |
| 2 | El seguro vehicular forma parte del costo del servicio en las operaciones de transporte | | | | | | | | | | |
| 3 | La depreciación muestra el desgaste de las unidades de transporte formando parte del costo de servicio | | | | | | | | | | |
| 4 | La licencia de conducción, forman parte de los costos de servicios, se trata de la licencia profesional | | | | | | | | | | |
| 5 | Los costos de los combustibles se consideran dentro de los costos de servicios al trasladar la mercadería. | | | | | | | | | | |
| 6 | Los costos de los combustibles pueden variar dentro de los costos de servicios según sea el volumen de la carga | | | | | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|--|--|--|--|--|
| 7 | Los costos de mantenimiento de las unidades de carga forman parte de los costos de servicio en las empresas de transporte de carga. | | | | | |
| 8 | Los costos de mantenimiento de planta forman parte de los costos de servicio | | | | | |

| | | | | | | |
|----|---|--|--|--|--|--|
| 9 | Los peajes están dentro de los costos de servicios al momento de trasladar una mercadería a su destino. | | | | | |
| 10 | Los costos de la administración se contabilizan, formando parte de los costos variables en la empresa de transporte de carga. | | | | | |
| 11 | Los costos de servicio por vigilancia forman parte de los costos variables Los costos de servicio por vigilancia forman parte de los costos variables | | | | | |

Variable 2

| | | | | | | |
|----|---|--|--|--|--|--|
| 12 | -Las inversiones a corto plazo son más dificultosas en generar alta rentabilidad sin asumir excesivos riesgos | | | | | |
| 13 | Las inversiones a corto plazo afectan la rentabilidad de la empresa de transporte de carga | | | | | |
| 14 | La inversión en activos fijos es una de las inversiones más significativas en las empresas de transporte de carga | | | | | |
| 15 | La decisión de invertir en mejoras, renovación de activos es rentable para la empresa | | | | | |
| 16 | La liquidez indica la capacidad en la empresa, para cumplir con sus obligaciones | | | | | |
| 17 | La capital usada por la empresa forma parte de las inversiones para su mejoramiento | | | | | |
| 18 | La utilidad bruta es el resultado de las ventas menos los costos de ventas | | | | | |
| 19 | La utilidad operativa es el resultado de los ingresos operacionales menos los costos y gastos operacionales de la empresa | | | | | |
| 20 | La utilidad neta es el resultado final donde se ve si la rentabilidad fue razonable | | | | | |

Fuente: Elaboración propia

COMPROBANTE DE PAGO



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C.
R.U.C. 20164113532
AV. LARCO 1770 - URB. SAN ANDRES STA ETAPA -
VICTOR LARCO - LA LIBERTAD
UCV CAMPUS LIMA NORTE
Av. Alfredo Mendiola 6232 - Los Olivos - Lima - Lima
BOLETA DE VENTA ELECTRONICA
BH07 - N° 0050198

Código : 6700280426
Nombres : IBÁÑEZ RAMOS DIANA JANET
Unidad : CONTABILIDAD
Programa : PREGRADO REGULAR

Cant. x Prec. Unit.
Descripción

| | | |
|---------------------------------------|----|----------|
| 1.00 x 2,000.00 | | 2,000.00 |
| CARPETA DE TESIS Y TITULO PROFESIONAL | | |
| TOTAL | | 2,000.00 |
| EXONERADA | S/ | 0.00 |
| INAFECTA | S/ | 2,000.00 |
| GRAVADA | S/ | 0.00 |
| I.G.V (18 %) | S/ | 0.00 |
| TOTAL | S/ | 2,000.00 |

Emisión : 09/12/2019 Venc. : 09/12/2019
Estado : CANC. T.C. : 3.38
VENTA CONTADO

CORDOVA CAHUANA RICARDO ANTONIO (RCAHUANAC)

09/12/2019 17:25:15

Representación impresa del comprobante de venta electrónico
puede consultar el documento en www.ucv.edu.pe
Autorizado mediante resolución N° 062-005-0000021/SUNAT



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

Yo, ALVAREZ LOPEZ, ALBERTO docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES y Escuela Profesional de CONTABILIDAD de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, revisor(a) de la tesis titulada **“COSTOS DE SERVICIO Y LA RENTABILIDAD EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA EN EL DISTRITO DE LOS OLIVOS, AÑO 2019”**, de la estudiante **IBÁÑEZ RAMOS, DIANA JANET**, constato que la investigación tiene un índice de similitud del 28% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

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

Lima, 11 de diciembre del 2019



Mg. ALVAREZ LOPEZ, ALBERTO

| | | | | | |
|---------|----------------------------|--------|---------------------|--------|---------------------------------|
| Elaboró | Dirección de investigación | Revisó | Responsable del SGC | Aprobó | Vicerrectorado de Investigación |
|---------|----------------------------|--------|---------------------|--------|---------------------------------|