



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD**

**Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa
privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Contador Público**

AUTORES:

Luza Iquiapaza, Jhony Jhonathan (orcid.org/0009-0001-8875-2500)

Mamani Apaza, Nayuo Dona Jhou (orcid.org/0009-0005-9402-0284)

ASESOR:

Dr. Alcantara Molina, Carlos Jesus (orcid.org/0009-0009-3428-1000)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Finanzas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2024

Dedicatoria

El presente trabajo lo dedicamos a nuestros padres por el apoyo que recibimos desde el primer momento que nos motivaron a seguir creciendo profesionalmente y lograr nuestras metas

Agradecimiento

Agradecer a la Universidad César Vallejo por permitirnos titular en esta prestigiosa universidad y crecer profesionalmente logrando este objetivo.



Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ALCANTARA MOLINA CARLOS JESUS, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de CONTABILIDAD de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ATE, asesor de Tesis titulada: "Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022", cuyos autores son MAMANI APAZA NAYUO DONA JHOU, LUZA IQUIAPAZA JHONY JHONATHAN, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo 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.

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

LIMA, 05 de Enero del 2024

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ALCANTARA MOLINA CARLOS JESUS DNI: 08211680 ORCID: 0009-0009-3428-1000	Firmado electrónicamente por: AMOLINACJ el 11- 01-2024 16:56:09

Código documento Trilce: TRI - 0721610



Declaratoria de Originalidad de los Autores

Nosotros, MAMANI APAZA NAYUO DONA JHOU, LUZA IQUIAPAZA JHONY JHONATHAN estudiantes de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de CONTABILIDAD de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ATE, declaramos bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022", es de nuestra autoría, por lo tanto, declaramos que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. Hemos mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombres y Apellidos	Firma
JHONY JHONATHAN LUZA IQUIAPAZA DNI: 72133047 ORCID: 0009-0001-8875-2500	Firmado electrónicamente por: JHLUZAIQ el 08-01-2024 09:22:52
NAYUO DONA JHOU MAMANI APAZA DNI: 75252711 ORCID: 0009-0005-9402-0284	Firmado electrónicamente por: NAMAMANIAP el 08-01-2024 09:38:22

Código documento Trilce: TRI - 0726638

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Declaratoria de Autenticidad del Asesor.....	iv
Declaratoria de Originalidad de los Autores.....	v
Índice de contenidos.....	vi
Índice de tablas.....	vii
Índice de gráficos.....	viii
Resumen.....	ix
Abstract.....	x
I INTRODUCCIÓN.....	1
II MARCO TEÓRICO.....	4
III METODOLOGÍA.....	22
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	22
3.2 Variables y Operacionalización.....	22
3.3 Población, Muestra y Muestreo.....	23
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	24
3.5 Procedimientos.....	24
3.6 Método de análisis de datos.....	25
3.7 Aspectos éticos.....	25
IV RESULTADOS.....	26
V DISCUSIÓN.....	37
VI CONCLUSIONES.....	40
VII RECOMENDACIONES.....	42
REFERENCIAS.....	43
ANEXOS.....	47

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 ESTADÍSTICA DE FIABILIDAD -----	26
Tabla 2 ESTADÍSTICOS -----	27
Tabla 3 VARIABLE INDEPENDIENTE: ESCALA DE VALORACIÓN -----	28
Tabla 4 ESTADÍSTICO -----	30
Tabla 5 variable dependiente: Escala de valoración-----	30
Tabla 6 Escala de valoración -----	31
Tabla 7 Prueba de normalidad -----	34
Tabla 8 Correlación -----	35

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 de la variable Costos -----29

Gráfico 2 de la Variable Rentabilidad-----31

RESUMEN

La presente investigación que tiene por título, Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022, tuvo como propósito identificar si los propietarios de las unidades vehiculares manejaban un sistemas de determinación de costos y rentabilidad que le permitiera evaluar la eficiencia de sus actividad empresariales, para esto se desarrolló una estructura de tipo aplicada, no experimental; dado que, se recogieron los datos tal y como se presentaban sin intervención de los investigadores, sobre una muestra de 52 individuos a quienes se les ejecutó una encuesta; asimismo, la data obtenida se procesó en el software SPSS, a fin de encontrar si existía una asociación entre las variables costos y rentabilidad, resultando según la prueba estadística de SPEARMAN la ausencia de un vínculo significativo.

***Palabras Clave:* Costos, rentabilidad , servicio de transporte.**

ABSTRACT

The purpose of this research, entitled Determination of costs and profitability of a private urban transport service company Juliaca 2022, was to identify whether the owners of the vehicle units managed a system for determining costs and profitability that would allow them to evaluate the efficiency of their business activity, for this purpose an applied, non-experimental structure was developed; The data were collected as they were presented without the intervention of the researchers, on a sample of 52 individuals to whom a survey was executed; also, the data obtained were processed in SPSS software, in order to find if there was an association between the variables costs and profitability, resulting according to the SPEARMAN statistical test the absence of a significant link.

Keywords: Costs, profitability, transportation service.

I INTRODUCCIÓN

Algunas empresas privadas de transporte urbano no administran bien sus costos y gastos, generando una rentabilidad menor a la que podrían obtener administrando mejor sus egresos. Toda compañía ejecuta una o diversas actividades económicas, con el fin de lograr beneficios económicos rentables y remunerar la inversión efectuada por sus accionistas, el Banco Central de Reserva del Perú (2011) considera a la rentabilidad como: la facultad de un activo para originar ingresos - utilidades y la asociación entre el monto de la inversión y los beneficios que se obtienen luego de haber deducido las comisiones e impuestos (p. 170)

El rubro de transporte urbano de pasajeros es considerado como una actividad económica muy importante hoy en la economía peruana, porque su principal función es movilizar a los individuos, desde un punto de origen hacia un destino, según la necesidad de movilizarse que tengan, es decir, por razones de negocio, estudios, salud, etc.

Este tópico de estudio, se da tanto a nivel nacional como internacional, de esta manera, da a conocer que el servicio de transporte urbano, es una de las muchas actividades importantes para cada país y resulta fundamental para la economía de cada uno de ellos, debido a que, es primordial y resulta una necesidad económica el trasladarse de un lugar a otro; por otro lado, resulta vital, promover el crecimiento e impulsar la economía, consecuentemente, disminuir la pobreza y coronar los objetivos de desarrollo del milenio, debido a esto, se identifica la necesidad de investigar la consecuencia del uso innecesario y consumo improductivo de algunos factores productivos, como son el tiempo, el dinero, el esfuerzo de las personas, entre otros.

Esta indagación se ha enfocado principalmente en el análisis de esta actividad económica, en la ciudad de Juliaca, y ha dejado en evidencia, la gestión de los costos y rentabilidad, mediante la administración de los ingresos en base a la inversión efectuada por parte de los accionistas, propietarios de las unidades.

La realidad observada en opinión de muchos usuarios, es que el servicio de transporte urbano, no es de los mejores calificados en la región y el mundo, debido a esto, se ha efectuado esta investigación para conocer la eficiencia o ineficiencia de la gestión por parte de los propietarios de unidades vehiculares de una empresa de servicios de transporte de la ciudad de Juliaca, en el año 2022.

En relación a lo anteriormente mencionado, se plantean las siguientes preguntas como problema general, en esta investigación: ¿Cuál es la relación de la determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022? Como problemas específicos: ¿Cómo se determina los costos en una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022? ¿Cómo se determina la rentabilidad en una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022? Y por último ¿Cómo se relaciona la determinación de costos y la rentabilidad en una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022?

De estas preguntas se genera el objetivo general de esta investigación: Establecer la relación de los costos con la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022. También los objetivos específicos: Establecer la determinación de los costos de una empresa privada de servicios de transporte urbano de Juliaca 2022, Establecer la determinación de la rentabilidad de una empresa privada de transporte urbano Juliaca 2022 y, por último, establecer la relación de la determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022.

De igual modo, se plantea la siguiente Hipótesis general: Existe una relación significativa entre la determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transportes urbano Juliaca 2022. También la hipótesis nula: No existe una relación significativa entre la determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transportes urbano Juliaca 2022.

El estudio pretende mejorar el establecimiento de costos y la rentabilidad de una compañía privada de servicios del sector transporte urbano propiciando la identificación de los principales rubros de costos y la administración de estos en una entidad privada que brinda servicios de transporte privado urbano 2022 en relación a la rentabilidad que genera esta prestación de servicios en la ciudad de Juliaca, departamento de Puno, en el año 2022.

Según la página web Population city se estima que a la fecha de este estudio, la población de la ciudad de Juliaca, se debe situar por encima de los 300,000 habitantes, estimación que se toma de manera referencial, debido a que las últimas cifras oficiales registradas, datan del censo efectuado en 2017 efectuado por el Instituto Nacional de Estadística (INEI) de manera nacional, mencionando este, que la población de Juliaca, estaba por encima de los 270,000 habitantes, por esta razón y debido a que hay una diferencia de por lo menos 05 años en los datos, se menciona el dato poblacional del año 2022.

Este proyecto se desarrolló, enfocando su valor y utilidad para futuros investigadores y emprendedores del rubro, ya que les permitirá identificar los aspectos técnicos de la gestión de los costos, los ingresos y el efecto sobre su rentabilidad.

Por lo tanto, este estudio será de gran beneficio para un mejor desarrollo de la administración y gestión de empresas de servicios de transporte urbano.

Asimismo, se constituye como un documento de consulta para alumnos universitarios, especialistas y cualquier otro individuo que se incorpora al ámbito empresarial en el área de transporte urbano.

II MARCO TEÓRICO

(Esleider, 2019) El trabajo se creó como una indagación descriptiva y analizó los estados financieros, el establecimiento de costos y cómo afectaban la rentabilidad de la compañía. Su estructura fue mixta, es decir, cualitativo-cuantitativo, y se utilizaron métodos teóricos, analíticos-sintéticos, deductivos, históricos, lógicos y empíricos para identificar los inconvenientes de la empresa TRANSREINAMARSA S.A.

La indagación tiene como principal aporte la utilización de ratios financieros en la elección de decisiones de la gerencia y los socios, informando sobre la posición económica de la compañía y la identificación de estrategias para aumentar la rentabilidad. Además, la investigación también describe una estrategia para implementar un modelo de costos de servicios, que permita a los socios o gerentes conocer el valor real invertido en la prestación de servicios y establece un límite de rentabilidad.

Las conclusiones que se mencionan en esta investigación, son las siguientes: No existe una identificación de costos eficiente, no se utiliza indicadores de rentabilidad, de los estados financieros, y por ultimo no se tiene un modelo de costos, que permita relacionar los costos con la rentabilidad obtenida.

(Álvarez & Pérez, 2020) En su pesquisa denominada "Estudio del costo del servicio y su impacto en las ganancias en una entidad de transportes chilena", el indagador asevera que pretendió "Establecer el costo del servicio ofertado y cuantificar su impacto en la ganancia de la entidad estudiada". Asimismo, los autores indican no ser necesario utilizar la muestra, pero si el instrumento para la correcta obtención de datos, llegando a las siguientes conclusiones:

El costo por la prestación de servicio, realiza un efecto a favor de la utilidad, indicando que, a un costo superior, menor será la utilidad y menor costo, superior será la utilidad, así mismo da a conocer que identifico los costos por los servicios que prestan y observó actualmente que no se efectúa ningún método de costos.

Casa Unancha (2017) Según su tesis "Costos de servicio de una compañía de transporte Unancha S.A.C., 2016", la empresa actualmente tiene algunos costos e ingresos sobre los cuales no tiene un control adecuado, lo que lleva a la gestión de insumos. El objetivo de la pesquisa fue examinar los costos de servicio de la compañía objeto de estudio. La técnica empleada fue la siguiente: Debido a que no manipula directamente las variables, el diseño no es experimental, lo que nos permite observar su comportamiento. El objetivo es estudiar y analizar los datos recopilados por esta empresa y determinar sus costos de servicio, por lo que utiliza un enfoque cuantitativo brindando sus resultados en la siguiente conclusión al preparar los costos del servicio; Se alega que la empresa no tiene un orden establecido en sus operaciones y carece de una supervisión adecuada sobre sus operaciones limitándolo para sacar el porcentaje real de establecer r los costos de la empresa Unancha S.A.C.

Gamarra y Solórzano (2021), En su indagación denominada "Costos de servicios y su vínculo con la rentabilidad de una entidad del sector transporte, período 2020 - Huaraz", explican que su objetivo fue descubrir la influencia del costo ponderado de capital en la rentabilidad de las compañías estudiadas en el lapso 2012 - 2016. Efectuando un diseño correlacional y considerando como población a 428 empresas, mientras que la muestra fue 38. Los datos se recopilaron mediante encuestas a los empleados de esas empresas. Los hallazgos alcanzados exponen que las entidades se financiaron por capital en el quinquenio mencionado con crédito directo 15.32% a un costo de 9.97% anual y arrendamiento financiero 41.34% y a un costo de 8.70% anual.

Medrano et al. (2022) pretende encontrar el efecto del establecimiento de costos en la rentabilidad en entidades de transporte de Huaraz, 2019. Siendo de tipo no experimental, deductiva y contando con una población finita. Los hallazgos investigativos indican su valor significativo ($\alpha = 0.05$) lo que señala de acuerdo al paso d) de la prueba que se debe aceptar la hipótesis nula, como resultado, al 95% de confianza, dando a conocer que estadísticamente los costos operativos influyen de forma negativa en la rentabilidad de la compañía estudiada.

Torres Gálvez (2019), en su indagación sobre "Propuesta de una estructura de costo de servicio de transporte para optimizar la rentabilidad de una empresa chiclayana".

Se argumenta que después de implementar un sistema de costeo por órdenes en la prestación de servicios, se obtuvieron resultados que mostraron un costo cercano a la realidad. Se argumenta que, según el Estado de Resultados, la empresa obtuvo una rentabilidad del 14%, mientras que, utilizando el sistema de costos de la compañía, se obtuvo una rentabilidad del 42%. Esto demuestra una diferencia del 28% en las cifras resultantes, lo que expone que el sistema de costeo por órdenes es deficiente.

Flores & Blanco (2021), su estudio "Impacto del establecimiento de costos operativos en la rentabilidad económica y financiera de entidades del rubro transporte en Puno, 2021" pretendía establecer los costos operativos, utilidad económica y financiera de una compañía del sector transporte.

La muestra de esta investigación de tipo descriptivo consistió en cuatro empresas de servicios de transporte. La entrevista fue el método utilizado y como instrumento el cuestionario a fin de recopilar datos. Se llegó a la conclusión de que los gastos operativos presentan una mínima diferencia en el ingreso mensual de la entidad, lo que indica una diferencia de S/29.78 en comparación con la empresa.

Gutiérrez Pacara (2017), en su pesquisa denominada "Estudio De Costos y rentabilidad en compañías de transporte de Juliaca-Azángaro, 2015", examinó los costos operativos de las entidades de transporte y calculó su rentabilidad, encontrando así el grado de incidencia entre las constantes estudiadas. Hallando lo siguiente: a) Las compañías de transporte analizadas tienen estructuras de costos similares, pero podemos demostrar que no son iguales, como se evidencia al final de nuestro estudio; y b) Caracol S.C.R.L. obtiene una mayor rentabilidad en la misma ruta en comparación con Cuevas S.C.R.L.

Yapo calle, Rosmery Rudy (2020) en su indagación Costos de Servicio y la rentabilidad de una entidad del rubro transporte de Sicuani se propuso como finalidad establecer los costos del servicio de transporte urbano y la rentabilidad de la entidad, aplicando una estructura básica, cuantitativo y no experimental, puesto

que no se manipulo las constantes, fue transversal y descriptivo. Los hallazgos fueron sacados de los apuntes de sus ingresos de cada propietario de cada vehículo y donde algunos no indicaban cuanto gastaban, solo trabajaban sin saber sus ingresos y gastos relacionados al servicio. Según las encuestas realizadas se determinó que según ROE (Rentabilidad Financiera) de 94% quiere decir que la mayoría fue financiada por préstamos de entidades financieras y de esta forma ha tenido un incremento positivo en su rentabilidad financiera y como ROA (Rentabilidad Económica) un 87% da a entender que está efectuando de forma correcta sus bienes teniendo ingresos positivos.

Vargas et al. (2018) da a conocer en su pesquisa como interrogante general cómo se establecen los Costos de Servicios y la Rentabilidad Financiera en una compañía del rubro transporte. Siendo de tipo básica, estructura cuantitativa, diseño no experimental y transaccional. Dando a conocer las siguientes conclusiones a lo que ha llegado según su investigación: Que los costos y rentabilidad no se aplican a razón de la empresa Imperial, que los costos y suministros no lo aplican la empresa porque deja esos costos para los propietarios de cada vehículo que está asociado a la empresa, los costos de personal solo aplican para dos personales que administran la entidad, los costos directos solo son el alquiler, el agua, la energía eléctrica y también el pago, el personal de administración, al gerente y al contador no son considerados dentro de los costos porque pagan los propietarios de manera proporcional en vista de cada propietario y por último que no se lleva control de los costos de forma correcta

Es relevante mencionar los antecedentes de teorías y quienes han marcado la pauta del conocimiento en este tema de importancia en el ámbito empresarial como el académico, en relación a estos conceptos fundamentales que están en el día a día, de nuevos emprendedores y de experimentados empresarios, es por eso, que a continuación se citan aportes de algunos autores relacionados a las diferentes Teorías de costos.

Adam Smith (1776), tiene como obra principal “La Riqueza de las Naciones”, sin embargo, no se le atribuye directamente una teoría de costos, más bien realizó, importantes contribuciones al campo de la economía, como la división del trabajo y la mano invisible del mercado, que influyeron en la forma de comprender los costos en la producción y la importancia de la eficiencia económica.

David Ricardo (1772-1823): Ricardo desarrolló la teoría del valor trabajo y formuló el principio de los rendimientos decrecientes, que se relaciona con los costos de producción a largo plazo, asimismo, desarrollo el concepto de ventaja comparativa. Su trabajo sigue siendo relevante en la teoría económica clásica y es uno de los principales referentes en el estudio de los costos productivos a largo plazo.

Alfred Marshall (1842-1924): Marshall es conocido por su contribución a la teoría del costo en su obra "Principios de Economía", divulgada en 1890. Introdujo conceptos como los costos a corto y largo plazo, así como los costos marginales y medios, que son fundamentales en la economía moderna.

Ronald Coase (1937), en su estudio "The Nature of the Firm", desarrolló la teoría de los costos de transacción. La cual es fundamental para entender las decisiones de internalización y externalización de las empresas y sigue siendo Relevante en la economía contemporánea.

La vigencia de las contribuciones de estos autores varía según el contexto económico y las corrientes teóricas dominantes. Muchas de sus ideas siguen siendo relevantes en la economía actual, aunque a menudo se han modificado y complementado con nuevos enfoques y desarrollos teóricos. La teoría económica es un campo en constante evolución, y la aplicación de las teorías de costos puede variar según la industria, la tecnología y las condiciones económicas actuales.

De las revisiones de bibliografía relacionada a las teorías de costos, se puede inferir que, son un conjunto de conceptos y enfoques que se utilizan en la economía y la contabilidad para entender cómo se generan y se pueden gestionar los costos en una empresa o una organización.

Estas teorías que apuntan a orientar a las empresas y sus ejecutivos, resultan fundamentales para el proceso de selección de decisiones respecto a

términos de producción, la fijación de precios, la planificación financiera y la evaluación del desempeño.

Situados ya en el marco histórico de la colaboración académica de los principales intelectuales que propusieron definiciones o relaciones lógicas de los elementos que se desprenden tanto de la materia de costos como del objetivo del común de empresas, como es la remuneración sobre su capital de riesgo o inversión, llamada rentabilidad, en los siguientes párrafos, desarrollamos algunas de las principales teorías de costos.

La teoría de los costos fijos y variables propone que los costos totales de una organización se fraccionan en costos fijos y variables. Entendiéndose al primero como aquellos los cuales se mantienen fijos a pesar del nivel fluctuante de producción, como, por ejemplo, la renta fija de alguna instalación, etc., en sentido contrario, los variables alteran en relación directa con la producción, como la materia prima y la mano de obra directa.

La teoría de los costos marginales se enfoca en el costo extra de fabricar una unidad extra de un específico bien o servicio y es empleado para establecer la cantidad óptima de producción, con el objetivo de incrementar la diferencia cuantitativa del ingreso marginal versus el costo marginal.

La teoría de los costos a corto y largo plazo hace diferencia el corto plazo y el largo plazo, en la gestión de costos. En el corto plazo, los costos fijos, no fluctúan, sin embargo, en el largo plazo, en la totalidad de los costos se pueden efectuar ajustar.

La teoría de los costos hundidos son aquellos, que no serán recuperados una vez que se han incurrido en ellos. Además, sugiere que las decisiones futuras no deben apoyarse sobre este concepto de costos hundidos, ya que no resultan importantes en el proceso de elección de decisiones de parte de los ejecutivos.

La teoría de costo de oportunidad se enfoca en la aplicación de recursos que generalmente son limitados en una actividad y no en otra. Esta teoría, sirve a las empresas para evaluar las diferentes alternativas de inversión existentes,

propiciando una toma de decisiones informada, sobre la elección de asignación de recursos.

La teoría de costos directos e indirectos son aquellos que pueden ser asignados en forma directa a un producto o proyecto determinado, como los elementos del costo primo. Los costos indirectos son los que no son fáciles de identificar y atribuir en forma directa a la manufactura de un bien o servicio y se prorratan entre el costo de varios productos o proyectos.

La teoría de los costos de transacción se centra en los costos asociados con la negociación, contratación y gestión de acuerdos y transacciones en el mercado. Sirve para analizar si una empresa es más eficiente produciendo o externalizando algunas actividades.

La teoría de costos de producción a largo plazo trata de explicar el relacionamiento entre nivel de producción y los costos, con su aplicación, las organizaciones intentan identificar el tamaño óptimo de las instalaciones fabriles o la capacidad de producción para reducir los costos promedio en el largo plazo.

Estas diversas teorías de costos son mecanismos primordiales en el proceso de toma de decisiones estratégicas por parte de los ejecutivos de las empresas en relación al cómo producir, de qué manera fijar precios y la forma de gestionar sus recursos de manera eficiente.

La elección de la teoría o enfoque adecuado dependerá de las circunstancias específicas de cada empresa y de sus objetivos comerciales.

Dimensiones de las teorías de costos: No solo es importante conocer qué conceptos están vinculados a los costos y a la rentabilidad y son de mejor aplicación, para propósitos específicos de la administración o gerenciamiento de las actividades empresariales de cualquier sector, en este caso, del sector transporte de pasajeros, sino también cuales de estos conceptos, se ajustan más al objetivo o pueden transparentar más la información requerida, apuntando en el proceso de selección de decisiones de crecimiento, mantenimiento o reducción de las actividades. En este sentido, se detallan algunas dimensiones que pueden reflejar

mejor el objetivo de esta investigación, por lo que, se puede decir que, las teorías de costos en economía se dividen en tres dimensiones principales.

Dimensiones a corto plazo y largo plazo: Esta dimensión se refiere al período de tiempo que se considera al analizar los costos. Los que son a corto plazo incluyen aquellos que no pueden variar fácilmente, como el costo fijo; mientras que, los costos a largo plazo, incluyen todos los costos, que pueden ajustarse en función de la producción, como los costos variables y fijos que pueden modificarse a través de decisiones a largo plazo, como la expansión o reducción de la capacidad de producción.

Dimensiones de costos explícitos e implícitos: Son aquellos que implican un desembolso de efectivo real, como los sueldos de los miembros del personal o los pagos por materias primas. Los costos implícitos, por otro lado, no implican un gasto real de efectivo, pero aún representan un costo económico, como el costo de oportunidad por la aplicación de recursos propios en un proyecto dejando de lado otros, perdiendo esa oportunidad.

Dimensiones de costos totales, costos promedio y costos marginales: Esta dimensión se enfoca en el análisis de costos en función a la producción. Los costos totales, es el gasto total en la manufactura de un específico grado de producción. El costo promedio se determina, con el cociente de la división de los costos totales relacionado según a la cuantía de unidades producidas, lo que proporciona el costo promedio por unidad fabricada. Los costos marginales significan el cambio en el total de costos cuando se obtiene una unidad adicional de producto y son útiles para tomar decisiones sobre la cantidad óptima a producir.

Teoría de costos fijos y variables: Esta tesis se apoyará fundamentalmente en la teoría de costos fijos y variables, debido a que es un término imprescindible en la economía y en la contabilidad, los cuales, se utilizan para analizar cómo se modifica el total de costos, en relación al total producido

De la revisión bibliográfica y documentaria de las fuentes especializadas, no se puede afirmar que se ha identificado a algún autor específico, que haya desarrollado esta teoría en su totalidad, pero ésta se basa en principios económicos

fundamentales y ha sido elaborada y refinada por varias economistas y teóricos a lo largo del tiempo. Algunos de los economistas más influyentes en este campo incluyen a Adam Smith, Alfred Marshall, John Maynard Keynes y muchos otros.

Los costos fijos y variables se definen de la siguiente manera:

Costos Fijos: Estos no se modifican, a pesar, de la cantidad producida o de la actividad de una organización a corto plazo. Estos permanecen constantes, al margen de si la empresa fabrica una unidad o varias unidades de un bien.

Entre ejemplos de costos fijos abarca el arrendamiento de un activo fijo, las remuneraciones de empleados (si no varían con la producción), y los costos de seguro.

Costos variables: Estos fluctúan en relación directa a la cuantía fabricada de bienes, servicios o actividades de un ente. Esto quiere decir que, si el nivel de producción se incrementa, los variables también aumentaran, y así en sentido contrario. Entre los ejemplos de costos variable, se pueden mencionar, los elementos del costo primo y los gastos de distribución.

Costos totales: En esta definición están comprendidos los fijos y los variables. Se pueden determinar sumándolos a determinado nivel dado de producción.

La fórmula básica es:

$$\text{Costos Totales} = \text{Costos Fijos} + \text{Costos Variables}$$

Análisis de punto de equilibrio: Este concepto ayuda a establecer el grado de producción requerida para que una compañía este en capacidad de cubrir sus costos totales y se situé en el equilibrio, es decir, el punto en el que no obtendrá ganancias, pero tampoco incurrirá en pérdidas.

La fórmula del punto de equilibrio es:

$$\text{Punto de Equilibrio} = \frac{\text{Costos Fijos}}{(\text{Precio de Venta por Unidad} - \text{Costo Variable por Unidad})}$$

Para los propósitos de esta tesis y para futuras investigaciones se debe tener en cuenta, la necesidad que los empresarios del transporte, puedan determinar el

número mínimo de servicios prestados en días o cantidad de pasajeros para compararlos contra los costos y gastos totales generados en la operación, de esta manera, conocer cuál es el punto operativo, donde al menos no se pierda pero tampoco se gané, de esta forma, se debe tener claro que el nivel de bienes producidos o servicios prestados, deben ser superiores, a este punto de equilibrio.

Impacto en la Toma de Decisiones: Se trata de la diferencia o disimilitud entre importes fijos y variables resultando primordial para la toma de decisiones en la compañía. Debido a que, permite a las empresas ajustar su producción, fijar precios, establecer metas de ventas y gestionar sus recursos de manera eficiente.

En resumen, la teoría de costos fijos y variables es un componente esencial en la gestión empresarial y la toma de decisiones económicas. Aunque no tiene un autor específico, se basa en principios económicos sólidos y ha sido desarrollado y aplicado por numerosas economistas y teóricos a lo largo de la historia económica.

Elementos del costo: Cuando se refieren a la terminología utilizada en materia de Costos, se asocia la idea de la obtención de un producto tangible, sin embargo, la producción de servicios es una actividad productiva importante, a estos efectos, y con el fin de una mejor comprensión de la determinación de costos de bienes fabriles, a continuación, se explican algunos de estos conceptos, según Polimeni et al. (1996)

Materiales directos: Son aquellos que son identificables en el proceso de manufactura de un bien o servicio, son fáciles de asociar al producto y significan la principal erogación en materiales.

Materiales indirectos: Estos no tienen la característica de participar de manera fundamental en la producción del bien.

Mano de obra directa: Está asociada de manera directa en el proceso de fabricación de un bien terminado y resultan fácilmente asociables a este significando una partida importante en el costo de la elaboración del producto.

Mano de obra indirecta: Está asociada en el proceso de manufactura del bien terminado, pero no participa directamente en el proceso de fabricación del bien” (pág. 13)

Costos indirectos de fabricación: Califican dentro de esta categoría, materiales indirectos, mano de obra y los demás costos indirectos de fabricación no son fáciles de reconocer directamente con los productos específicos” (pág. 13)

Dimensiones de la variable de costos: Las de mayor aceptación general entre los autores del tema, se pueden mencionar, las siguientes:

Costos variables: Estos cambian en proporción directa a las modificaciones existentes en la cantidad producida, en tanto, que el costo unitario se mantiene constante” (pág. 15)

Costos fijos: Alude a aquellos en los cuales el costo fijo total se mantiene invariable dentro de un rango significativo productivo, en cambio el unitario se modifica con la producción (pág. 15)

Costos fijos: no se modifican en función a la cantidad producida.

Costos variables: Costos que fluctúan en relación directa con la cantidad producida, como la materia prima. En el largo plazo, más variables se vuelven ajustables, lo que puede afectar los costos totales y con esto la toma de decisiones.

Costos medios: El cociente del costo total entre la cantidad producida.

Costos marginales: Es aquel costo adicional que se origina cuando se fabrica una unidad extra de un bien o servicio, este es fundamental para escoger adecuadamente las decisiones sobre la cantidad óptima a producir.

Economías de escala: Se relaciona con la disminución del costo medio total en función a la producción, estas se dan cuando una empresa puede producir más eficientemente a gran escala.

Costos hundidos: Son aquellos en los cuales ya se han incurrido y no son recuperables. No deben influir en las decisiones futuras, ya que son irrelevantes para el análisis de costos a futuro.

Costos explícitos e implícitos: Los explícitos son gastos tangibles que se deben pagar, como los sueldos y el arrendamiento. Los costos implícitos son costos no monetarios, como el costo de oportunidad, es decir, invertir el capital propio en un negocio y no otro.

Costos históricos vs. Costos futuros: Las teorías de costos también pueden analizar cómo los costos históricos (los ya incurridos) y los costos futuros (los que

se esperan en el futuro) influyan en el proceso de toma de decisiones dentro de la organización.

Función de costo medio: Expone cómo fluctúa el costo medio en base a la cantidad producida.

Función de costo marginal: Indica cómo cambia el costo marginal conforme a la manufactura de una unidad adicional.

Estas dimensiones son fundamentales para comprender cómo los costos afectan el proceso de selección de decisiones al interno de la organización y la asignación de recursos en una economía. Las teorías de costos proporcionan herramientas analíticas importantes para la gestión y la economía en general.

Costos del servicio de transporte: Para esta investigación resulta relevante, identificar los costos en los que se incurren en la prestación de servicios de transporte, ya que pueden variar significativamente según diversos factores, como, por ejemplo, la distancia recorrida, el tipo de carga transportada, el vehículo a utilizarse y las características de la misma empresa de transportes.

A continuación, se detallan algunos elementos clave que pueden influenciar en los costos del servicio de transporte:

Distancia: El recorrido que se hace entre el punto de inicio y el de llegada, este es uno de los elementos más relevantes, que establecen el costo del transporte. A mayor distancia, mayor costo.

Tipo de carga: La que se va a trasladar de un punto a otro también influye en los costos. Transportar pasajeros en la localidad, interprovincial, productos perecederos o delicados puede requerir permisos, autorizaciones, requisitos, equipos especiales, etc., lo que aumenta los costos.

Medio de transporte: El modo de transporte elegido, ya sea terrestre, marítimo, aéreo o multimodal, afectará los costos. Cada medio tiene sus propios gastos operativos y tarifas asociadas.

Volumen y peso: El tamaño y el peso de la carga son factores importantes. Cuanto más grande o pesada sea la carga, más costoso será su transporte, ya que requerirá vehículos y equipos adecuados.

Ruta y logística: La ruta autorizada y la planificación logística de entrada y salida, también influyen en los costos. Rutas más largas o complicadas pueden aumentar los gastos de combustible y tiempo.

Tiempos de entrega o cumplimientos de ruta: Este concepto en el servicio de transporte puede aumentar los costos. Los envíos con plazos de entrega más cortos a menudo implican tarifas más altas.

Cargas adicionales: Pueden aplicarse cargas adicionales por servicios específicos, como seguro de carga, almacenamiento, manipulación de carga, aduanas y otros servicios personalizados.

Temporada y demanda: Estos conceptos pueden afectar los costos del transporte. En períodos de incremento de demanda, probablemente los precios aumenten.

Negociación y contrato: La negociación con la empresa de transporte y la firma de un contrato a largo plazo, con los propietarios de las unidades vehiculares, pueden incrementar o disminuir los costos.

Precios en la economía global: En general, eventos económicos y políticos a nivel global también pueden influir en los precios del transporte, como cambios en los precios del petróleo que afectan los costos de combustible.

En resumen, los costos de las actividades materia de esta investigación son altamente variables y dependientes de una serie de factores.

La teoría de la rentabilidad es un campo amplio que abarca diferentes aspectos de cómo las empresas generan ganancias y cómo los inversores evalúan la rentabilidad de sus inversiones. Hay varios autores y enfoques que han contribuido a esta área. Aquí te presentamos algunos autores destacados y sus contribuciones:

Adam Smith: Considerado uno de los padres de la economía moderna, fue uno de los economistas clásicos más influyentes, introdujo el concepto de la "mano invisible", en su obra "La Riqueza de las Naciones" (1776), que contiene ideas que se relacionan con la rentabilidad, como la teoría del valor trabajo, la importancia de la productividad para generar ganancias y la distribución de la renta, que guía la

asignación de recursos en una economía de mercado , lo que a su vez, afecta la rentabilidad de las empresas, es decir, no se centró específicamente en la teoría de la rentabilidad. Igualmente, en su obra expuso ideas, que se relacionan con la rentabilidad, como la teoría del valor trabajo, la importancia de la productividad para generar ganancias y la división de la renta.

David Ricardo: Autor de "Principios de Economía Política y Tributación" (1817), conocido por su teoría de la renta económica, desarrolló la teoría de la renta de la tierra, que se enfoca en la distribución de los ingresos y la rentabilidad de la tierra (uno de los elementos de producción clave en la economía clásica), que influyen en la rentabilidad de la agricultura y, por extensión, en la economía en general.

Karl Marx: Marx analizó la rentabilidad desde una perspectiva crítica en su obra "El Capital" (1859), argumentó que la explotación de los colaboradores por parte de los capitalistas era fundamental para la obtención de ganancias, y desarrolló su teoría del valor-trabajo para explicar cómo se generaban las ganancias en el capitalismo.

Alfred Marshall - Economista británico, autor de "Principios de Economía" (1890), contribuyó al campo de la microeconomía, mediante el desarrollo de la teoría del valor y la oferta - demanda, que son imprescindibles para comprender la rentabilidad en los mercados, así como, la asociación entre los costos y los ingresos para determinar la rentabilidad de una empresa. De igual modo, en la maximización de la utilidad del consumidor, que, a su vez, han influido en la teoría de la rentabilidad al ayudar a entender cómo los precios y la producción afectan a los ingresos de una empresa.

John Maynard Keynes: Keynes, economista influyente en el siglo XX, En su libro teoría general de la ocupación, el interés y el dinero (1936). Su trabajo influyó en la comprensión de la rentabilidad a través del análisis del ciclo económico (la inversión y el gasto) y la importancia de la demanda agregada.

Peter Drucker: Drucker, conocido como el padre de la gestión moderna fue un destacado teórico de la gestión empresarial y escribió sobre la importancia de medir y gestionar la rentabilidad en su libro "The Practice of Management" (1954).

Sus ideas sobre la eficiencia y la efectividad ayudaron a las empresas a mejorar su rentabilidad al enfocarse en la gestión eficiente de recursos y la generación de valor para los clientes.

Robert Solow: Ganador del Premio Nobel de Economía en 1987, Solow es un economista que exploró en su obra, "El modelo de crecimiento de Solow" (1956), cómo la inversión en capital afecta a la rentabilidad y el crecimiento económico a largo plazo. Su modelo de crecimiento exógeno se orienta a la acumulación de capital y la productividad, factores que son fundamentales para la rentabilidad a largo plazo.

William J. Baumol - Este economista se centró en la teoría de la empresa y la maximización de la rentabilidad en su libro "Business Behavior, Value and Growth" (1959). Su trabajo ayudó a desarrollar una comprensión más profunda de cómo las compañías toman decisiones para maximizar sus utilidades.

Milton Friedman: Economista estadounidense, es conocido por su énfasis en la maximización de las ganancias como objetivo principal de las empresas, en su obra "Capitalismo y Libertad" (1962). Argumentó que la búsqueda de la rentabilidad a través de la eficiencia en la asignación de recursos conduciría a la maximización de la rentabilidad para los accionistas. También es conocido, por su énfasis en la teoría monetarista y la importancia de la estabilidad de la oferta de dinero para mantener la rentabilidad y la estabilidad económica, mediante la importancia del manejo de las expectativas racionales y la oferta monetaria en el establecimiento de los niveles de precios y la inflación.

William Sharpe: Sharpe es conocido por su trabajo en la Teoría Del Portafolio (1964) y el modelo de valoración de activos financieros, denominado como el Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM). Su trabajo contribuyó a la comprensión de cómo se determina la rentabilidad de los activos financieros.

Eugene Fama: Por su obra, Teoría de mercados eficientes (1970), es considerado el padre de la "teoría de mercados eficientes" debido a su hipótesis del mercado eficiente, que argumenta que los precios de los activos plasman toda la información accesible y, por consiguiente, es difícil superar el mercado de manera

consistente. Su trabajo ha tenido un impacto significativo en la teoría de la rentabilidad y la toma de decisiones de inversión.

Michael E. Porter: Porter es conocido por su trabajo en estrategia empresarial y competitividad. Su modelo de las "Cinco Fuerzas", explicado en su libro *Estrategia Competitiva* (1980), ayuda a las empresas a analizar la rentabilidad de una industria al evaluar la competencia, el poder de negociación de los proveedores y los compradores, las amenazas de productos sustitutos y las barreras de entrada. Del mismo modo, en su libro *Ventaja Competitiva* (1985), Porter presentó el concepto de ventaja competitiva, que está estrechamente relacionado con la rentabilidad de las empresas y cómo logran destacar en sus respectivas industrias.

Warren Buffett: Aunque es un inversionista y no un teórico académico, las estrategias de inversión de Warren Buffett se basan en la búsqueda de empresas que generen un flujo constante de ganancias a lo largo del tiempo. Sus cartas anuales a los accionistas de Berkshire Hathaway ofrecen valiosas perspectivas sobre su enfoque en la rentabilidad.

La rentabilidad es un elemento imprescindible en las finanzas y los negocios el cual alude a la habilidad de una inversión, activo o compañía para suscitar ganancias asociados a los recursos invertidos. Existen diversas teorías y enfoques para analizar y comprender la rentabilidad en diferentes contextos. Algunas de las teorías más importantes sobre la rentabilidad incluyen:

Teoría del valor compartido: Desarrollada por Michael Porter y Mark Kramer, esta teoría se enfoca en la idea de que las compañías pueden aumentar su rentabilidad al crear valor tanto para sí mismas como para la sociedad en general. Argumenta que las empresas pueden encontrar oportunidades de negocio en la resolución de dificultades sociales.

Teoría de la eficiencia del mercado: Esta teoría se aplica más a los mercados financieros y manifiesta que los precios de los activos financieros plasman toda la información accesible públicamente. En un mercado eficiente, los inversores no logran aventajar consistentemente el rendimiento promedio del mercado, lo que significa que no pueden obtener una rentabilidad superior sin asumir un mayor riesgo.

Teoría de la riqueza de los accionistas: Esta teoría se aplica específicamente a las empresas y se centra en la maximización de la riqueza de los inversionistas o accionistas. Argumenta que la rentabilidad se alcanza cuando una empresa toma decisiones que aumentan el valor de sus acciones, como maximizar los beneficios y el retorno sobre la inversión.

Teoría de la agencia: Esta teoría se centra en la relación entre los accionistas y la administración de una compañía. Argumenta que la rentabilidad puede verse afectada por las disconformidades de intereses entre los propietarios y los gerentes, y que la alineación de incentivos es crucial para maximizar la rentabilidad.

Teoría del ciclo de vida del producto: Expone que la rentabilidad de un producto o servicio varía a lo largo de su ciclo de vida. Por lo general, un bien o producto pasa por etapas de preparación, desarrollo, madurez y declive, y la rentabilidad puede ser alta en las etapas de crecimiento y madurez, pero disminuir en la etapa de declive.

Teoría de la segmentación de Mercado: En el contexto de la rentabilidad de una entidad, esta teoría argumenta que los mercados se componen de diferentes segmentos de clientes con necesidades y preferencias distintas. Maximizar la rentabilidad implica identificar y atender eficazmente estos segmentos.

Teoría de la eficiencia del Mercado: Manifiesta que los precios de los activos financieros ya plasman toda la información accesible de manera pública y, por lo tanto, no es posible superar sólidamente el mercado para obtener ganancias anormales (exceso de rentabilidad) a menos que se tenga acceso a información privilegiada.

Teoría de la tasa de descuento: La rentabilidad también depende de la tasa de descuento empleada para efectuar el cálculo del valor presente de los flujos de efectivo futuros. Siendo así, mientras la tasa de descuento sea superior, menor será el valor presente de las ganancias futuras, lo que puede afectar significativamente la rentabilidad de una inversión.

Teoría del valor presente neto (VPN): Fundado en el estándar de que el valor de una inversión está determinado por el flujo de efectivo que generará en el futuro, descontado a su valor presente. En otras palabras, se trata de calcular cuánto

valdrán las ganancias futuras en términos de su valor actual. El Valor Presente Neto (VPN) es un parámetro empleado para estimar la rentabilidad bajo esta teoría.

Teoría de la tasa interna de retorno (TIR): La TIR es la tasa de descuento que hace que la VPN de un proyecto sea igual a cero. Es decir, alude a ser la tasa a la cual la inversión no produce ni ganancias ni pérdidas. Los proyectos con una TIR mayor que la tasa de descuento requerida se consideran rentables.

Teoría de la rentabilidad relativa: Esta teoría se centra en comparar la rentabilidad de diferentes proyectos o inversiones para tomar decisiones de inversión. Se calcula la tasa de rentabilidad relativa, que compara la rentabilidad de dos o más proyectos. El proyecto con la tasa de rentabilidad relativa más alta se considera más rentable.

Teoría del riesgo y la rentabilidad: Expone que existe un vínculo positivo entre el riesgo y la rentabilidad. En general, se tiene la expectativa que las inversiones más arriesgadas ofrezcan mayores rendimientos potenciales para compensar el riesgo asumido.

Teoría de la estructura de capital: Esta teoría sugiere que la rentabilidad está relacionada con la estructura de capital de una empresa, es decir, cómo financian sus operaciones (deuda versus capital propio). La idea es que existe un equilibrio óptimo entre deuda y capital propio que maximiza la rentabilidad.

Teoría de la ventaja competitiva de Porter: Michael Porter desarrolló esta teoría que se centra en la importancia de la diferenciación y los costos en la rentabilidad de una empresa. Según esta teoría, una empresa puede lograr rentabilidad sostenible si puede ofrecer productos o servicios únicos o si puede producirlos a un costo más bajo que sus competidores.

Teoría de la economía de escala: Esta teoría sostiene que a medida que una empresa aumenta su producción, puede reducir sus costos unitarios, lo que lleva a una mayor rentabilidad. Las economías de escala se logran a través de la producción a gran escala y la eficiencia operativa.

III METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación.

El tipo de investigación fue aplicada teniendo como fin producir mayores discernimientos los cuales puedan brindar solución a las dificultades sociales o del sector estudiado. Enfocado principalmente en los hallazgos tecnológicos de del estudio básico y encargado del procedimiento de nexo entre la teoría y el producto.

Siendo connotado; ya que, empieza con un marco teórico, donde se encuentra el objetivo, que generalmente busca aumentar el conocimiento científico.

Esta investigación utilizó un enfoque no experimental, ya que no se llevó a cabo un control premeditado de las variables, ya que en estas pesquisas no se pretende alterar o cambiar los constructos estudiados a fin de que estas tengan un impacto en las variables restantes (Hernández Sampieri et al., 2014, p. 152).

Fue de corte transversal, lo que significa que los datos se recopilarán en un momento y/o tiempo determinado. El objetivo es investigar y describir cómo se relacionan e interactúan las variables en un momento determinado. Según (Hernández Sampieri et al. (2014), la página 154) y de nivel correlacional, lo cual implica que la pesquisa pretende solo describir el vínculo que mantienen las variables durante un período de tiempo establecido, donde se posee la función de causa-efecto.

3.2 Variables y Operacionalizacion.

Variable independiente: Costos

- Costo fijo
- Costo variable

Variable dependiente: Rentabilidad

- Ventas
- Egresos

- Rentabilidad neta

3.3 Población, Muestra y Muestreo

La población general son todos los elementos de una sociedad que lo componen, todos con las mismas condiciones para ser investigados (Pérez et al., 2007, p. 72). La información de la población precisa del número de empresas privadas en el rubro de transporte Urbano en la ciudad de Juliaca, no se encontró en la página web de SUNAT y tampoco el registro de la municipalidad Provincial de San Román el número de inscritos y/o registrados al servicio de transporte privado urbano de pasajeros de la ciudad de Juliaca ya que no tiene la municipalidad el registro de las empresas privadas de transportes urbanos.

Como muestra se tomó a la Empresa Privada de Transporte Urbano 20 de Mayo Señor de los Milagros S.A.C. conformada por 52 unidades. La muestra se utilizó para recopilar información útil en el futuro, representando a toda la población. La muestra será precisa porque representará a toda la población (Hernández Sampieri et al., 2014, p. 173). Esta incluye 52 unidades de la empresa privada de transporte Urbano de Juliaca 20 de Mayo Señor de los milagros S.A.C.

- Criterio de inclusión son los siguientes:

Los propietarios de las unidades vehiculares que prestan servicios de transporte y que pertenecen a esta asociación de transportistas.

Los propietarios de las unidades vehiculares que prestan servicios de transporte y que tienen por lo menos doce meses de operación dentro de la organización

Los propietarios de las unidades vehiculares que proporcionan servicios de transporte, que pertenecen a esta asociación de transportista y que hayan accedido de manera voluntaria a colaborar con esta investigación.

- Criterio de exclusión son los siguientes:

Los propietarios de las unidades vehiculares que brindan servicios de transporte y que no pertenecen a esta asociación de transportistas.

Los propietarios de las unidades vehiculares que prestan servicios de transporte y que tengan menos de doce meses de operación dentro de la organización

Los propietarios de las unidades vehiculares que brindan servicios de transporte, que pertenecen a esta asociación de transportista y que no hayan accedido de manera voluntaria y a colaborar con esta investigación.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se empleó la técnica de la encuesta, que es el acto de usar un procedimiento estandarizado para los cálculos en las muestras, utilizando métodos estadísticos que permitan los cálculos en las muestras. El cuestionario se utilizó del mismo modo para la población o muestra, con el objetivo de recopilar información y datos que posean características personales y circunstancias sociales similares o equivalentes (Pérez et al., 2007, p. 85). Se ejecutó como instrumento al cuestionario.

3.5 Procedimientos

Iniciamos el proceso después de revisar y verificar la información relevante, se examinaron las dos variables del mercado que constituyeron el problema principal de este estudio de investigación. Luego, se utilizaron herramientas técnicas para recopilar los datos necesarios para comprender el problema. Para tener éxito, dependerá mucho de los objetivos del estudio.

3.6 Método de análisis de datos

Este término se estima utilizando una variedad de pruebas. Cuanta más prueba haya sobre el contenido de la medición, la validez del criterio y el constructo, más precisamente se representarán las variables que se busca medir.

Como validadores de esta investigación son:

Doctor: Carlos Augusto Lobaton Gutierrez

Doctor: Luis Flavio Garcia Haro

Doctor: Bazalar Paz Miguel Angel

Para describir el vínculo entre nuestras variables de estudio en la empresa privada de transporte urbano 20 de mayo Señor de los Milagros S.A.C. de Juliaca, utilizamos la técnica de encuesta, utilizando las respuestas de los encuestados, que serían los socios de la empresa privada de transporte urbano 20 de mayo Señor de los Milagros S.A.C. de Juliaca. Para lograr esto, se utilizará el programa SPSS versión 26, que proporcionará los datos estadísticos inferidos.

3.7 Aspectos éticos

Para llevar a cabo este estudio con un diseño cuantitativo, se seguirán los estándares establecidos por la Universidad César Vallejo. Se revisó la literatura sobre el tema de nuestra investigación para recopilar datos e información relevantes para el proyecto de investigación; se verificaron las citas de autores y las fechas correctas de acuerdo con las normas APA de la séptima edición; se obtuvieron comentarios de expertos sobre la elección de metodología y la validación de los instrumentos utilizados.

IV RESULTADOS

Esta investigación se aplicó se realizó con una encuesta a 52 participantes que son propietarios de las unidades vehiculares que prestan servicios de transporte y que se agrupan bajo una asociación de transportistas, con base en las preguntas sobre las variables independiente de costos y la variable dependiente de rentabilidad, la cual duro aproximadamente 2 semanas. Al concluir las encuestas se utilizó el programa de Excel para editar los datos y realizar los cálculos previos con las respuestas obtenidas, luego desde el SPSS se importaron los datos del Excel, procediendo a realizar el cálculo, de los datos en el SPSS y obteniendo el análisis conforme a los objetivos de la investigación:

La primera prueba que se realizó fue la de la confiabilidad y validez del instrumento, con la prueba del Alfa de Cronbach.

Fiabilidad del instrumento

Según Virla (2010), en su artículo, Confiabilidad y coeficiente Alpha de Cronbach, explica que:

La confiabilidad se refiere a la estabilidad de una medida. Una noción técnica de este término es que apoya la resolución de dificultades en el ámbito teórico y práctico; además, se basa en qué tanto error de magnitud existe en un instrumento de medición para ser ejecutado en la indagación.

Con el objetivo de evaluar la validez y confiabilidad del instrumento se efectuó la prueba del alfa de Cronbach, siendo el resultado el siguiente:

Aplicación de prueba de Alfa de Cronbach

Tabla 1 ESTADISTICA DE FIABILIDAD

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,770	22

En la aplicación de esta prueba el valor mínimo aceptable es 0.7, un valor menor indicaría una consistencia interna de la escala baja, por el contrario, el valor esperado máximo sería 0.9, ya que, sobre este valor se revelaría una redundancia en el instrumento; según se puede apreciar en la prueba de esta investigación se obtuvo 0.77, lo que indica una consistencia interna aceptable del instrumento.

A continuación, se efectuaron los cálculos respectivos para analizar mediante la estadística descriptiva, a manera de resumen, la evidencia hallada en el proceso y análisis de datos recolectados.

Análisis descriptivos de las variables

Análisis descriptivo de las variables en su conjunto, según las dimensiones que las conforman:

Tabla 2 ESTADISTICOS

		VI	VD
N	Válido	52	52
	Perdidos	0	0
Media		17,1923	51,0192
Mediana		17,5000	51,5000
Moda		18,00	52,00
Asimetría		-,325	,915
Error estándar de asimetría		,330	,330
Curtosis		1,743	2,673
Error estándar de curtosis		,650	,650

Variable independiente Costos.

Para la variable independiente Costos se aprecia lo siguiente:

Que no existen valores perdidos y que se obtuvieron las respuestas de los 52 participantes de la encuesta, asimismo: Para una mejor valoración de las respuestas obtenidas en la encuesta, se procedió a determinar rangos de acuerdo a los puntajes obtenidos de cada respuesta, según escala de Likert, determinándose lo siguiente:

Tabla 3 VARIABLE INDEPENDIENTE: ESCALA DE VALORACION

Variable independiente: Escala de valoración		
Nivel	Mínimo	Máximo
Ineficiente	6	14
Regular	15	22
Eficiente	23	30

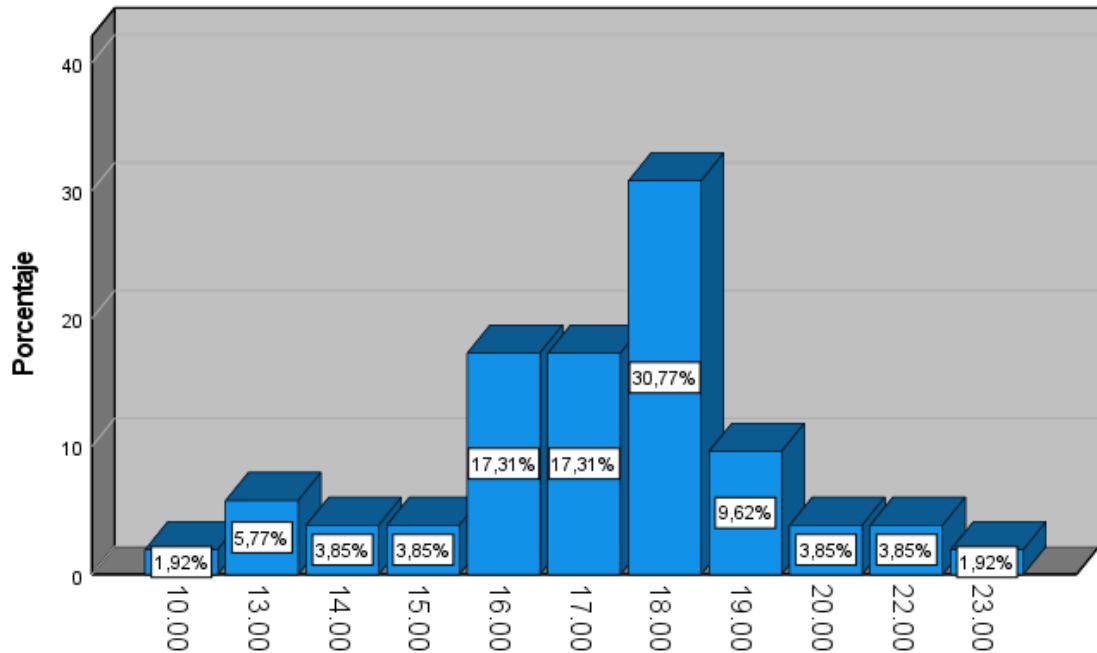
Es decir, que la puntuación obtenida en las respuestas, según la aplicación de la escala de Likert:

En un rango de, entre 06 y 14 puntos, se interpretarán como una performance ineficiente en la determinación de costos en función a la rentabilidad obtenida.

En un rango de, entre 15 y 22 puntos, se interpretarán como una performance regular en la determinación de costos en función a la rentabilidad obtenida.

En un rango de, entre 23 y 30 puntos, se interpretarán como una performance eficiente en la determinación de costos en función a la rentabilidad obtenida.

Gráfico 1 de la variable Costos



De la lectura de los resultados se desprende que:

- La moda se encuentra en un valor de 18, con un 30.77% de veces que se han dado estas respuestas y que significa, según la escala de valoración, que existe una regular eficiencia en la determinación del costo en función a la rentabilidad.
- La media se sitúa en el valor de 17.19, significando el punto medio de valoración del rango de respuestas obtenidas, hallándose dentro del rango de que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad
- La mediana se halla en el valor de 17.5, corroborando este valor que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad
- En relación al valor de Curtosis 1.743, se puede leer que es una distribución de tipo Leptocúrtica que indica que los valores de los datos están más acumulados alrededor de la media y hay menos valores atípicos, es decir, tiene colas más pesadas y un pico más pronunciado en comparación con la distribución normal.
- Respecto al valor -0.325 de la asimetría, se puede argumentar que hay asimetría negativa (o a la izquierda), debido a que la cola a la izquierda de la

media, es más larga que la de la derecha, es decir, que existen valores más separados de la media a la izquierda que a la derecha.

Variable dependiente Rentabilidad.

Tabla 4 ESTADISTICO

		VI	VD
N	Válido	52	52
	Perdidos	0	0
Media		17,1923	51,0192
Mediana		17,5000	51,5000
Moda		18,00	52,00
Asimetría		-,325	,915
Error estándar de asimetría		,330	,330
Curtosis		1,743	2,673
Error estándar de curtosis		,650	,650

Análisis descriptivo de las variables en su conjunto, según las dimensiones que las conforman:

Para la variable dependiente Rentabilidad, se aprecia lo siguiente:

- Que no existen valores perdidos y que se obtuvieron las respuestas de los 52 participantes de la encuesta, asimismo:

Para una mejor valoración de las respuestas obtenidas en la encuesta, se procedió a determinar rangos de acuerdo a los puntajes obtenidos de cada respuesta, según escala de Likert, determinándose lo siguiente:

Tabla 5 variable dependiente: Escala de valoración

Variable dependiente: Escala de valoración		
Nivel	Mínimo	Máximo
Ineficiente	16	37
Regular	38	59
Eficiente	60	80

Es decir, que la puntuación obtenida en las respuestas, según la aplicación de la escala de Likert:

- a) En un rango de, entre 16 y 37 puntos, se interpretarán como una performance ineficiente en la determinación de costos en función a la rentabilidad obtenida.
- b) En un rango de, entre 38 y 59 puntos, se interpretarán como una performance regular en la determinación de costos en función a la rentabilidad obtenida.
- c) En un rango de, entre 60 y 80 puntos, se interpretarán como una performance eficiente en la determinación de costos en función a la rentabilidad obtenida.

Gráfico 2 de la Variable Rentabilidad

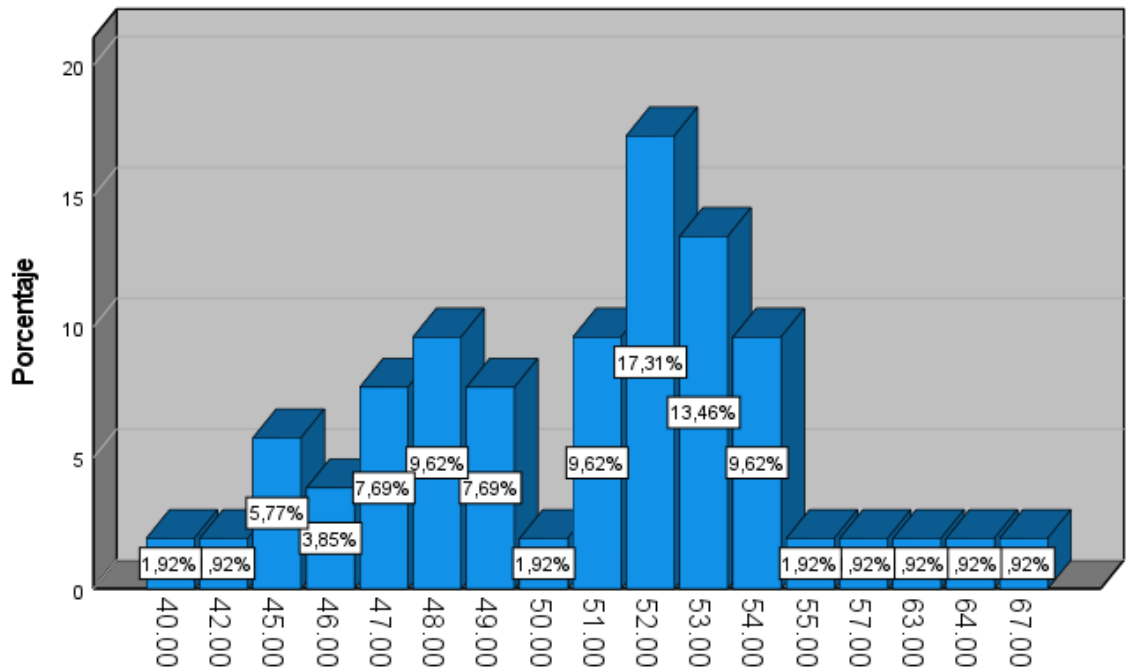


Tabla 6 Escala de valoración

Escala de valoración		
Nivel	Mínimo	Máximo
Ineficiente	16	37
Regular	38	59
Eficiente	60	80

De la lectura de los resultados se desprende que:

- a) La moda se encuentra en un valor de 52, con un 17.31% de veces que se han dado estas respuestas y que significa, según la escala de valoración, que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad.
- b) La media se sitúa en el valor de 51.01, significando el punto medio de valoración del rango de respuestas obtenidas, hallándose dentro del rango de que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad.
- c) La mediana se halla en el valor de 51.5, corroborando este valor que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad.
- d) En relación al valor de Curtosis 2.673 se puede leer que es una distribución de tipo Leptocúrtica que indica que los valores de los datos están más acumulados alrededor de la media y hay menos valores atípicos, es decir, tiene colas más pesadas y un pico más pronunciado en comparación con la distribución normal.
- e) Respecto al valor 0.915 de la asimetría, se puede argumentar que hay asimetría positiva (o a la derecha), debido a que la cola a la derecha de la media, es más larga que la de la izquierda, es decir, que existen valores más separados de la media a la a la derecha que a la izquierda.

se realizó la prueba de normalidad con el propósito de determinar si el conjunto de datos se aproxima o no a una distribución normal, de tal manera, de saber si se aplicarán pruebas paramétricas o no paramétricas.

Prueba de normalidad

La hipótesis del investigador sería:

H_0 = La totalidad de datos se acercan a una distribución normal

H_1 = La totalidad de datos no se acercan a una distribución normal

Donde sí,

a) $p > \alpha$, entonces No Rechazar H_0

b) $p < \alpha$, entonces Rechazar H_0

Como se trata de una muestra pequeña, son 52 participantes, entonces, se utiliza la lectura de prueba de normalidad con Prueba de Kolmogorov-Smirnov (muestras con 50 o más datos), Resultando lo siguiente:

$p < 0.05$, entonces, se concluye, rechazar H_0 y aceptar H_1 , es decir, se acepta que “la totalidad de datos no se aproxima a una distribución normal”, por tanto, utilizamos una prueba no paramétrica.

Es conveniente, comentar que en la pregunta CFV4 el p es $>$ que el valor de significancia 0.05, pero que este dato diferente no es relevante.

Tabla 7 Prueba de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
CFV1	,258	52	,000	,789	52	,000
CFV2	,168	52	,001	,894	52	,000
CFV3	,224	52	,000	,860	52	,000
CFV4	,137	52	,016	,904	52	,000
CFV5	,148	52	,006	,889	52	,000
CFV6	,165	52	,001	,911	52	,001
IG1	,151	52	,004	,893	52	,000
IG2	,190	52	,000	,890	52	,000
IG3	,208	52	,000	,861	52	,000
IG4	,205	52	,000	,873	52	,000
IG5	,162	52	,002	,915	52	,001
IG6	,251	52	,000	,838	52	,000
IV1	,175	52	,000	,858	52	,000
IV2	,174	52	,000	,888	52	,000
IV3	,216	52	,000	,874	52	,000
IV4	,192	52	,000	,859	52	,000
IV5	,151	52	,005	,884	52	,000
IV6	,181	52	,000	,863	52	,000
RT1	,177	52	,000	,902	52	,000
RT2	,248	52	,000	,846	52	,000
RT3	,176	52	,000	,865	52	,000
RT4	,155	52	,003	,900	52	,000
RT5	,199	52	,000	,862	52	,000

Corrección de significación de Lilliefors

Según Martínez Ortega et al. (2009), en su artículo, “Coeficiente de correlación de los rangos de Spearman caracterización”, afirma que, este tipo de coeficiente estima el grado de vínculo entre dos cantidades; no obstante, no examina el grado de acuerdo o concordancia.

Referente a la escala de medición, también explica que, Finalmente, se ejecutó la prueba de correlación bivariada, Rho de Spearman, siendo el resultado el siguiente:

Contratación de hipótesis

Hipótesis general: Existe una relación significativa entre la determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transportes urbano Juliaca 2022.

Hipótesis nula: No existe una relación significativa entre la determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transportes urbano Juliaca 2022.

Prueba de Correlación de Spearman.

Tabla 8 Correlacion

Correlaciones			VI	VD
Rho de Spearman	VI	Coeficiente de correlación	1,000	,046
		Sig. (bilateral)	.	,744
		N	52	52
	VD	Coeficiente de correlación	,046	1,000
		Sig. (bilateral)	,744	.
		N	52	52

El nivel de significancia p es 0.744, es decir, es mayor 0.05, por lo cual, se interpreta que el vínculo no es significativa entre las constantes analizadas.

El valor del coeficiente es de 0.046, es decir, es un valor alejado de 1 y cercana a 0, por consiguiente, se deduce que no existe vínculo lineal significativo entre la determinación de costos y la rentabilidad.

Los resultados hallados nos han permitido evidenciar que no existe una correlación significativa, debido a que, el nivel de significación es de 0,744 (p valor

mayor que 0,05), en consecuencia, se confirma la hipótesis nula rechazando la alterna, por lo cual, no existe vínculo entre la determinación de los costos y la rentabilidad, de una empresa de servicios de transporte de Juliaca, en el año 2022, con una dirección positiva y de baja intensidad según el coeficiente Rho de Spearman de 0,046.

V DISCUSIÓN

La presente investigación tuvo como objetivo general evaluar el vínculo de los costos con la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022, la cual se enfocó en evidenciar la asociación existente; entre las dimensiones de la variable uno y la variable 2.

Los hallazgos obtenidos de esta indagación referido a la primera variable costos según la escala de Likert, La moda se encuentra en un valor de 18, con un 30.77% de veces que se han dado estas respuestas y que significa, según la escala de valoración, que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad. La media se sitúa en el valor de 17.19, significando el punto medio de valoración del rango de respuestas obtenidas, hallándose dentro del rango de que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad. La mediana se halla en el valor de 17.5, corroborando este valor que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad.

De la misma forma en los resultados obtenidos de la segunda variable Rentabilidad según la escala de Likert, La moda se encuentra en un valor de 52, con un 17.31% de veces que se han dado estas respuestas y que significa, según la escala de valoración, que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad. La media se sitúa en el valor de 51.01, significando el punto medio de valoración del rango de respuestas obtenidas, hallándose dentro del rango de que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad. La mediana se halla en el valor de 51.5, corroborando este valor que existe una regular eficiencia en la determinación de los costos en función a la rentabilidad.

Los hallazgos encontrados en la pesquisa basado en nuestro objetivo general nos han permitido evidenciar que no existe una correlación significativa, debido a que, el nivel de significación es de 0,744 (p valor mayor que 0,05) en

consecuencia, no existe correlación entre la determinación de los costos y la rentabilidad, de una empresa de servicios de transporte de Juliaca, en el año 2022, con una dirección positiva y de baja intensidad según el coeficiente Rho de Spearman de 0,046.

Las investigaciones previas tomadas en cuenta en la ejecución del estudio tales como Yapo calle, Rosmery Rudy (2020) coincide con nuestra investigación cuantitativa , básica y no experimenta cuyo objetivo es similar a esta presente investigación, teniendo por resultados en su tesis que según ROE (Rentabilidad Financiera) de 94% quiere decir que la mayoría fue financiada por préstamos de entidades financieras y de esta forma a tenido un incremento positivo en su rentabilidad financiera y como ROA (Rentabilidad Económica) un 87% da a entender que está utilizando de forma correcta sus bienes teniendo ingresos positivos, obteniendo similar los resultados en cuanto el nivel de costos y su incidencia en la rentabilidad de manera positiva a la rentabilidad. De igual manera coincide en la investigación de Vargas Ñahue, Rhaysha Sharhelee (2018) coincidiendo en el tipo de metodología de ser cuantitativo, no experimental - transversal. Como problema general es similar a la presente investigación donde la presente tesis y el antecedente de Ñahue y Rhausha Sharhelee el problema general es determinar los costos y rentabilidad de una empresa de transporte urbano donde en las conclusiones tienen mucha similitud indicando ambas tesis que los costos de personal solo aplican para el área de administración, que los propietarios de los vehículos son socios de la empresa y por ultimo donde ambas empresas no llevan un sistema de costos para administrar bien la empresa.

En la investigación de Alvavez & Pérez, (2020) realizando un estudio en el país de Chile, el investigador afirma que el objetivo del estudio es "Establecer el costo del servicio de transporte y medir su impacto en la ganancia en la empresa para a conocer de forma resumida a los responsables de la administración El costo por la prestación de servicio, realza un efecto a favor de la utilidad, indicando que, a mayor costo, menor es su utilidad y menor costo, mayor utilidad, así mismo da a

conocer que identifiqué los Costos por los servicios que prestan y observo actualmente que los costos no los administras mediante un método de costos. Esta investigación coincide con esta presente tesis porque da a conocer en las conclusiones que ambas empresas carecen de un sistema de costeo y que tiene relación el costo con la rentabilidad.

De igual manera tesis de realizaron Gamarra y Solorzano (2021) coincide con la presente tesis en el análisis de costos y rentabilidad por el servicio de transporte, concluyen que en su análisis que variable independiente influye en la variable dependiente, informando que a mayores costos de inversión generan más rentabilidad para la empresa coincidiendo con los resultados la presente tesis.

VI CONCLUSIONES

No se ha podido establecer la relación de los costos con la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022 debido a que se observó que el personal que asistió a las labores administrativas no estaba en el dominio del manejo de los registros contables de ingreso por ventas y gastos de la operación de servicio de transporte urbano.

No se ha podido establecer la determinación de los costos con la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022 por que se observó que los propietarios no tienen un buen conocimiento respecto a los costos y rentabilidad.

No se ha podido establecer la determinación de la rentabilidad de una empresa de empresa privada de servicios de transporte Juliaca 2022 debido a que se observó que los propietarios no tenían como prioridad la implementación de un sistema de costos para determinar la rentabilidad.

Se identificó que no existe una correlación considerable entre las variables costos y rentabilidad en una empresa privada de la ciudad de Juliaca del 2022 debido a que el valor significativo para la variable independiente costos según la prueba de correlación de Spearman es de 0.744 que resulta mayor al nivel de significancia de 0.05; por consiguiente, se deduce que no existe una asociación considerable.

Se concluyó según la prueba de correlación de Spearman que el nivel de significaron de p es de 0.744 es decir es mayor a 0.05; por consiguiente, se interpreta que la asociación no es representativa entre las variables.

Se concluyó según la prueba de conclusión de Spearman que el valor de correlación es de 0.046; es decir, que es un valor alejado a uno y más cercano a 0,

por lo cual, se concluyó que no existe vínculo lineal significativo entre la determinación de costos y la rentabilidad

Se concluye que se acepta la hipótesis nula y se rechaza la alterna en consecuencia no existe asociación entre la determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa de servicio de transporte de la ciudad de Juliaca 2022

VII RECOMENDACIONES

Los hallazgos alcanzados en el estudio plantean la implementación de algunas recomendaciones para la solución de la problemática de un sistema para la determinación de los costos y de la rentabilidad.

Se recomienda la capacitación necesaria para los propietarios y el personal de apoyo sobre la formalización de todas las actividades de la prestación del servicio de transporte.

Se recomienda que los propietarios de las unidades vehiculares se involucren en un proceso de sensibilización de la relevancia de implementación de un sistema de determinación de costos.

Se propone a los propietarios de las unidades vehiculares de la asociación de transportista que contraten personal capacitado en el manejo de un sistema de determinación de los costos de la operación de los servicios de transportes.

Se recomienda la implementación de un sistema de control contable para el registro de la inversión efectuada, de los ingresos por venta y de los gastos y pagos propios de la operación.

Se recomienda una capacitación al propietario de las unidades vehiculares para poder evaluar los resultados de su inversión y la posibilidad de otras inversiones.

REFERENCIAS

Backer, Jacobsen y Ramirez Padilla: "Contabilidad de Costos – un enfoque administrativo y de gerencia". Ed. Mc.Graw Hill, México 1998

Banco Central de Reserva del Perú. (2011) Glosario de términos económicos. Lima: Editorial BCRP.

Brealey, R. Myers S.C. & Allen, F. (2010). Principios de finanzas corporativas. (9na ed.). México D.F.: McGraw-Hill.

Contabilidad de costos (tercera edición): Ralph Polimeni, Frank Fabozzi, Arthur Adelberg, Michael Kole

Faga, H. A. (2006). Como conocer y manejar sus costos para tomar decisiones rentables/How to Understand and Manage Their Costs to Make Profitable Decisions. Ediciones Granica SA.

Forsyth, A. (2012). Finanzas empresariales: rentabilidad y valor. (2da ed.). Lima: Editorial Juan Alberto Forsyth.

García, V. (2015). Analisis financieros un enfoque integral. México D.F.: Grupo Editorial Patria, S.A. de C.V.

Gutiérrez Janampa, J. A., & tapia, jhonatan. (2020). Liquidez y rentabilidad. Una revisión conceptual y sus dimensiones. Revista De Investigación Valor Contable, 3(1), 9 - 30. <https://doi.org/10.17162/rivc.v3i1.1229>

<http://poblacion.population.city/peru/juliaca/>

<http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Glosario/Glosario-BCRP.pdf>

https://scholar.google.com.pe/scholar?q=vargas+et+al.+2018&hl=es&as_sdt=0&as_vis=1&oi=scholart

Liong, H. (2020). Review of sales and inventory accounting information systems. *S E I K O : Journal of Management y Business*, 3(2), 46-55.
<https://doi.org/10.37531/sejaman.v3i2.567>

Lopetegui, G. E. R. (1994). *Contabilidad de costos*. McGraw-Hill.

Mallo, C. (2000). *Contabilidad de costos y estratégica de gestión*.

Meiryani, R. (2021). Analysis of accounting information systems sales and cash receipts to improve internal control. *JAJA*, 8(2), 73-81.

Niebles, W., Pitre, R., y Hernández, H. (2022). Legal framework for entrepreneurship in Colombia*. *Entramado*, 18(1), 1-12. <https://doi.org/10.18041/1900-3803/entramado.1.8627>

Ochoa triana, C. A., Marrufo García, R. D., & Ibáñez Rojas, L. A. (2020). Gestión de costos como herramienta de la rentabilidad en pequeñas y medianas empresas. *Revista Espacios*, 41(50), 287-298.

Ordoñez, M. (2015). Indagación teórica respecto al concepto de eficacia organizacional. *Tendencias & Retos*, 20(2), 101-117.

Ortuzar, A. (1990). *El contrato leasing*. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile.

Pirela, W. (2021). Influence of University education on the formation of the tax culture of the public accountant. *Visión de futuro*, 26(1), 22-37.
<https://doi.org/10.36995/j.visiondefuturo.2021.26.01.001.en>

Pública, C. (2007). Los costos del marketing. *Actualidad contable FACES*, 10(14).

Pujiati, H., y Yusnaldi, Y. (2022). Accounting Information System of Sales and Cash Receivings for Internal Control in Pt. Human Power. *Manajemen, Teknologi Informatika dan Komunikasi (Mantik)*, 6(3), 3117-3128. <https://doi.org/10.35335/mantik.v6i3.3089>

Ramírez, E., García, M., Jaheer, K., Silva, L., Del Carpio, J., y Concepción, R. (2022). Tax Culture and Compliance with Tax Obligations of Peruvian Rural Microentrepreneurs. *Digitalisation: Opportunities and Challenges for Business*, 621, 217-225. https://doi.org/10.1007/978-3-031-26956-1_20

Serrano, J. & Villareal, J. (1993). *Fundamentos de finanzas* (2da ed.). Santafé de Bogotá: Editorial McGraw – Hill.

Suhono, S., Lumban, R., y Rizky, D. (2022). Analysis of Taxpayer Awareness in West Java MSME Tax Payment Compliance on E-Commerce Platform Users. *Advances in Economics, Business and Management Research*, 220, 97-104. <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.220701.021>

Technology for a Sustainable Environmental System, 159, 1-13. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202015906014>

Van Horne, J. & Wachowicz, J. (1997). *Fundamentos de administración Financiera*. (8va ed.). México D.F: Editorial Prentice Hall.

Vázquez, J. C. (1992). *Costos*. Aguilar.

Welsch, G. A. (2005). *Presupuestos: planificación y control*. Pearson Educación.

Wong, D. (2000). Finanzas Corporativas: un enfoque para el Perú. (2da ed.). Lima:
Editorial Universidad del Pacífico

ANEXOS

Tabla de operacionalización de variables

Variable de estudio	Definición conceptual	Definición operacional	Dimension	Indicadores
Costos	Valor del consumo de los recursos que han sido necesarios para poder producir productos o prestar servicios.	Costos es la inversión de materiales para poder producir un bien o servicio.	Costo Fijo	Cota para gastos administrativos.
				Licencia de operación.
				SOAT
				Cochera
				Depreciación de la unidad vehicular
			Costo Variable	Combustible
				Remuneración de chofer
				Remuneración de cobrador
				Mantenimiento de la unidad (cambio de aceite, frenos, llantas y similares de un desgaste)
				Llantas
Limpieza de unidad				
Rentabilidad	Índice que mide la relación entre la utilidad o la ganancia obtenida, y la inversión o los recursos que se utilizaron para obtenerla.	Es ganancia que una persona natural o jurídica recibe por invertir capital en recursos y se expresa a través de las ganancias de las ventas.	Ingreso	Ingreso fijo
				Ingresos variables
			Inversion	Ventas
				Financiera
			Rentabilidad	Ganancia

INSTRUMENTO

Título de la investigación: Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022			
Apellidos y Nombre del investigador: MAMANI APAZA NAYUO DONA JHOU y LUZA IQUIAPAZA JHONY JHONATHAN			
Apellidos y Nombre del experto: Mg. CARLOS AUGUSTO LOBATÓN GUTIÉRREZ			
ASPECTO POR EVALUAR			
VARIABLES	DIMENSIONES	ITEM / PREGUNTA	ESCALA
Costo	Costo fijo	¿La empresa de servicios de transporte mantiene un sistema de presupuesto de costos?	Ordinal: 1. Totalmente de acuerdo. 2. De acuerdo. 3. Ni en acuerdo, ni en desacuerdo 4. En desacuerdo. 5. Totalmente en desacuerdo
		¿La empresa de servicios de transporte ha implementado un sistema de control de costos según lo presupuestado?	
		¿Conoce cuáles son los costos fijos que son necesarios para que sea posible realizar la operación de la empresa de servicios de transporte?	
	Costo Variable	¿Conoce cuáles son los costos variables que son necesarios para que sea posible realizar la operación de la empresa de servicios de transporte?	
		¿Los costos ejecutados están adecuadamente sustentados con comprobantes de pago autorizados por la SUNAT?	

Rentabilidad	Ingresos	¿Mantiene un sistema de control contable que le permite efectuar las declaraciones de ingresos y pagos de impuestos a la SUNAT?	<p>Ordinal:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Totalmente de acuerdo. 2. De acuerdo. 3. Ni en acuerdo, ni en desacuerdo 4. En desacuerdo. 5. Totalmente en desacuerdo
		¿La empresa de servicios de transporte mantiene un sistema de presupuesto de ingresos?	
		¿Los ingresos recaudados están adecuadamente sustentados con comprobantes de pago autorizados por la SUNAT?	
		¿Los ingresos recaudados son coherentes con la proyección de ingresos estimada?	
		¿Las labores de servicios de transporte realizadas se mantienen en forma constante en el tiempo de acuerdo a lo proyectado?	
		¿Existen ingresos alternativos a la prestación de servicios de transporte de pasajeros?	
	Inversión	¿Los ingresos alternativos son de fuente conocida, formal y sostenible en el tiempo?	
		¿Conoce el nivel de inversión efectuada?	
		¿Ha efectuado aportes adicionales de inversión?	
		¿La inversión efectuada ha sido financiada con recursos propios?	
		¿La inversión en los activos y en la operación del servicio de transportes está requiriendo financiamiento de terceros?	

		¿Tiene planeado efectuar nuevas inversiones para mantener la operación del servicio de transporte?	
	Rentabilidad	¿Tiene planeado efectuar nuevas inversiones para ampliar la operación del servicio de transporte?	
		¿La empresa cuenta con personal capacitado para determinar la rentabilidad obtenida en la empresa?	
		¿Conoce el nivel de rentabilidad que se obtiene en la operación de la empresa de transportes?	
		¿Conoce el nivel de rentabilidad que se obtiene en otros negocios con un nivel de inversión similar?	
		¿Está satisfecho con el nivel de rentabilidad obtenido de la empresa de servicios de transporte?	
		¿El nivel de rentabilidad obtenido es coherente con la inversión efectuada?	

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Título de la investigación: Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022

Investigador (a) (es): Luza Iquiapaza Jhony Jhonatan con DNI: 72133047

Mamani Apaza Nayuo Dona Jhou con DNI:75252711

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022

Cuyo objetivo es determinar los costos de cada unidad de transporte de la empresa urbana

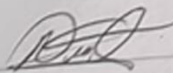
Esta investigación es desarrollada por estudiantes prepago de la carrera profesional de contabilidad de la Universidad Cesar Vallejo del campus los olivos, aprobado por las autoridades correspondientes de la universidad y con el permiso de la empresa de transporte urbano 20 de mayo SRL

Procedimiento

Si usted puede participar en la investigación se realizara lo siguiente:

1. Se realizara una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022
 2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 15 minutos y se realizara en la ruta de la empresa de transporte urbano
- Las respuestas al cuestionario o guía de entrevistas serán codificadas

46346627



FIRMA



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Título de la investigación: Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022

Investigador (a) (es): Luza Iquiapaza Jhony Jhonatan con DNI: 72133047

Mamani Apaza Nayuo Dona Jhou con DNI:75252711

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022

Cuyo objetivo es determinar los costos de cada unidad de transporte de la empresa urbana


Esta investigación es desarrollada por estudiantes prepago de la carrera profesional de contabilidad de la Universidad Cesar Vallejo del campus los olivos, aprobado por las autoridades correspondientes de la universidad y con el permiso de la empresa de transporte urbano 20 de mayo SRL

Procedimiento

Si usted puede participar en la investigación se realizara lo siguiente:

1. Se realizara una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 15 minutos y se realizara en la ruta de la empresa de transporte urbano

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevistas serán codificadas


41699313
FIRMA



INVESTIGA
UCV

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Título de la investigación: Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022

Investigador (a) (es): Luza Iquiapaza Jhony Jhonatan con DNI: 72133047

Mamani Apaza Nayuo Dona Jhou con DNI:75252711

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022

Cuyo objetivo es determinar los costos de cada unidad de transporte de la empresa urbana

Esta investigación es desarrollada por estudiantes prepago de la carrera profesional de contabilidad de la Universidad Cesar Vallejo del campus los olivos, aprobado por las autoridades correspondientes de la universidad y con el permiso de la empresa de transporte urbano 20 de mayo SRL

Procedimiento

Si usted puede participar en la investigación se realizara lo siguiente:

1. Se realizara una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 15 minutos y se realizara en la ruta de la empresa de transporte urbano

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevistas serán codificadas

42990850


FIRMA

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al que hacer contable. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Lobatón Gutiérrez Carlos Augusto		
Grado profesional:	Maestría ()	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clinica () Educativa (X)	Social () Organizacional ()	
Áreas de experiencia profesional:	Contabilidad y Finanzas		
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (x)		
Experiencia en Investigación Contable: (si corresponde)	Docente de Investigación		

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario sobre la Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022
Autor(es):	Mamani Apaza Nayuo Dona Jhou Luza Iquiapaza Jhony Jhonathan
Procedencia:	Universidad César Vallejo
Administración:	De manera directa
Tiempo de aplicación:	80 minutos
Ámbito de aplicación:	Transporte urbano (Socios)
Significación:	La escala de tipo Likert, compuesta por 5 dimensiones y 23 ítems, cuyo objetivo es describir las variables establecer la relación entre var1 y la var2

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Ordinal	Costo fijo, costo variable, ingreso, inversión y rentabilidad	Son la cota para gastos administrativos, Licencia de operación, SOAT, Cochera, Depreciación de la unidad vehicular, Combustible, Remuneración de chofer, Remuneración de cobrador, Mantenimiento de la unidad (cambio de aceite, frenos, llantas y similares de un desgaste) Llantas, Limpieza de unidad, Ingreso fijo, Ingresos variables, Activo fijo, Financiera y rentabilidad operativa.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario de Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022, elaborado por Mamani Apaza Nayuo Dona Zhou y Luza Iquiapaza Jhony Jhonathan en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Dimensiones del instrumento: Cuestionario sobre Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022

- Primera dimensión: Costo Fijo
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre el costo fijo de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Mantiene un sistema de Costos	1	4	4	4	
Ha implementado un sistema de control de costos	2	4	4	4	
Conoce cuales son los costos fijos necesarios	3	4	4	4	

- Segunda dimensión: Costo Variable
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre el costo variable de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Conoce cuales son los costos fijos necesarios	4	4	4	4	
Los costos ejecutados están adecuadamente sustentados con comprobantes de pago autorizado por SUNAT	5	4	4	4	

- Tercera dimensión: Ingreso
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre el ingreso de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.


INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Mantiene un sistema de control contable.	6	4	4	4	
Mantiene un sistema de presupuesto de ingreso	7	4	4	4	
Los ingreso recaudados están adecuadamente sustentados con comprobante autorizados por SUNAT	8	4	4	4	
Los ingresos recaudados con coherentes con la proyección de ingreso estimada.	9	4	4	4	
Las labores de servicio de transporte realizadas se mantienen en forma constante en el tiempo de acuerdo a lo proyectado.	10	4	4	4	
Existen ingreso alternativos	11	4	4	4	

- Cuarta dimensión: Inversión
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre la inversión de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Ingreso alternativos	12	4	4	4	
Nivel de inversión efectuada	13	4	4	4	
Aporte adicionales de inversión	14	4	4	4	
Inversión con recursos propios	15	4	4	4	
Financiamiento de terceros	16	4	4	4	
Nuevas inversiones	17	4	4	4	

- Quinta dimensión: Rentabilidad
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre la rentabilidad en la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Ampliar la operación de servicio	18	4	4	4	
Personal capacitado	19	4	4	4	
Conoce el nivel de rentabilidad	20	4	4	4	
Otros negocios	21	4	4	4	
Está satisfecho con el nivel de rentabilidad	22	4	4	4	
Rentabilidad obtenida es coherente con la inversión efectuada.	23	4	4	4	


 Firma del evaluador
 DNI: 08445111

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al que hacer contable. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	García Haro Luis Flavio		
Grado profesional:	Maestría ()	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Contabilidad y Finanzas		
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(x)
Experiencia en Investigación Contable: (si corresponde)	Docente de Investigación		

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario sobre la Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022
Autor(es):	Mamani Apaza Nayuo Dona Jhou Luza Iquiapaza Jhony Jhonathan
Procedencia:	Universidad César Vallejo
Administración:	De manera directa
Tiempo de aplicación:	80 minutos
Ámbito de aplicación:	Transporte urbano (Socios)
Significación:	La escala de tipo Likert, compuesta por 5 dimensiones y 23 ítems, cuyo objetivo es describir las variables establecer la relación entre var1 y la var2

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Ordinal	Costo fijo, costo variable, ingreso, inversión y rentabilidad	Son la cota para gastos administrativos, Licencia de operación, SOAT, Cochera, Depreciación de la unidad vehicular, Combustible, Remuneración de chofer, Remuneración de cobrador, Mantenimiento de la unidad (cambio de aceite, frenos, llantas y similares de un desgaste) Llantas, Limpieza de unidad, Ingreso fijo, Ingresos variables, Activo fijo, Financiera y rentabilidad operativa.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario de Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022, elaborado por Mamani Apaza Nayuo Dona Jhou y Luza Iquiapaza Jhony Jhonathan en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Dimensiones del instrumento: Cuestionario sobre Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022

- Primera dimensión: Costo Fijo
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre el costo fijo de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Mantiene un sistema de Costos	1	4	4	4	
Ha implementado un sistema de control de costos	2	4	4	4	
Conoce cuales son los costos fijos necesarios	3	4	4	4	

- Segunda dimensión: Costo Variable
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre el costo variable de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Conoce cuales son los costos fijos necesarios	4	4	4	4	
Los costos ejecutados están adecuadamente sustentados con comprobantes de pago autorizado por SUNAT	5	4	4	4	

- Tercera dimensión: Ingreso
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre el ingreso de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Mantiene un sistema de control contable.	6	4	4	4	
Mantiene un sistema de presupuesto de ingreso	7	4	4	4	
Los ingreso recaudados están adecuadamente sustentados con comprobante autorizados por SUNAT	8	4	4	4	
Los ingresos recaudados con coherentes con la proyección de ingreso estimada.	9	4	4	4	
Las labores de servicio de transporte realizadas se mantienen en forma constante en el tiempo de acuerdo a lo proyectado.	10	4	4	4	
Existen ingreso alternativos	11	4	4	4	

- Cuarta dimensión: Inversión
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre la inversión de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Ingreso alternativos	12	4	4	4	
Nivel de inversión efectuada	13	4	4	4	
Aporte adicionales de inversión	14	4	4	4	
Inversión con recursos propios	15	4	4	4	
Financiamiento de terceros	16	4	4	4	
Nuevas Inversiones	17	4	4	4	

- Quinta dimensión: Rentabilidad
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre la rentabilidad en la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Ampliar la operación de servicio	18	4	4	4	
Personal capacitado	19	4	4	4	
Conoce el nivel de rentabilidad	20	4	4	4	
Otros negocios	21	4	4	4	
Está satisfecho con el nivel de rentabilidad	22	4	4	4	
Rentabilidad obtenida es coherente con la inversión efectuada.	23	4	4	4	



Firma del evaluador
DNI: 08489082

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al que hacer contable. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Bazalar Paz Miguel Angel		
Grado profesional:	Maestría ()	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clinica () Educativa (X)	Social () Organizacional ()	
Áreas de experiencia profesional:	Contabilidad y Finanzas		
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (x) Más de 5 años ()		
Experiencia en Investigación Contable: (si corresponde)	Docente de Investigación		

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Cuestionario sobre la Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022
Autor(es):	Mamani Apaza Nayuo Dona Jhou Luza Iquiapaza Jhony Jhonathan
Procedencia:	Universidad César Vallejo
Administración:	De manera directa
Tiempo de aplicación:	80 minutos
Ámbito de aplicación:	Transporte urbano (Socios)
Significación:	La escala de tipo Likert, compuesta por 5 dimensiones y 23 ítems, cuyo objetivo es describir las variables establecer la relación entre var1 y la var2

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Escala/ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Ordinal	Costo fijo, costo variable, ingreso, inversión y rentabilidad	Son la cota para gastos administrativos, Licencia de operación, SOAT, Cochera, Depreciación de la unidad vehicular, Combustible, Remuneración de chofer, Remuneración de cobrador, Mantenimiento de la unidad (cambio de aceite, frenos, llantas y similares de un desgaste) Llantas, Limpieza de unidad, Ingreso fijo, Ingresos variables, Activo fijo, Financiera y rentabilidad operativa.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario de Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022, elaborado por Mamani Apaza Nayuo Dona Jhou y Luza Iquiapaza Jhony Jhonathan en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Dimensiones del instrumento: Cuestionario sobre Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022

- Primera dimensión: Costo Fijo
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre el costo fijo de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Mantiene un sistema de Costos	1	4	4	4	
Ha implementado un sistema de control de costos	2	4	4	4	
Conoce cuales son los costos fijos necesarios	3	4	4	4	

- Segunda dimensión: Costo Variable
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre el costo variable de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Conoce cuales son los costos fijos necesarios	4	4	4	4	
Los costos ejecutados están adecuadamente sustentados con comprobantes de pago autorizado por SUNAT	5	4	4	4	

- Tercera dimensión: Ingreso
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre el ingreso de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Mantiene un sistema de control contable.	6	4	4	4	
Mantiene un sistema de presupuesto de ingreso	7	4	4	4	
Los ingreso recaudados están adecuadamente sustentados con comprobante autorizados por SUNAT	8	4	4	4	
Los ingresos recaudados con coherentes con la proyección de ingreso estimada.	9	4	4	4	
Las labores de servicio de transporte realizadas se mantienen en forma constante en el tiempo de acuerdo a lo proyectado.	10	4	4	4	
Existen ingreso alternativos	11	4	4	4	

- Cuarta dimensión: Inversión
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre la inversión de la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Ingreso alternativos	12	4	4	4	
Nivel de inversión efectuada	13	4	4	4	
Aporte adicionales de inversión	14	4	4	4	
Inversión con recursos propios	15	4	4	4	
Financiamiento de terceros	16	4	4	4	
Nuevas inversiones	17	4	4	4	

- Quinta dimensión: Rentabilidad
- Objetivos de la Dimensión: Mide el nivel que tienen los socios sobre la rentabilidad en la Empresa Privada de Servicio de Transporte Urbano Juliaca 2022.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Ampliar la operación de servicio	18	4	3	4	
Personal capacitado	19	4	4	4	
Conoce el nivel de rentabilidad	20	4	4	4	
Otros negocios	21	4	4	3	
Está satisfecho con el nivel de rentabilidad	22	4	4	4	
Rentabilidad obtenida es coherente con la inversión efectuada.	23	4	4	4	



Firma del evaluador
DNI: 25793885

Tabla 1 ESTADISTICA DE FIABILIDAD

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,770	22

SOLICITUD: Validación de
instrumento de recojo de información.

Señor:
Mg. Carlos Augusto Lobatón Gutiérrez

Yo, Nayuo Dona Jhou Mamani Apaza identificado con DNI No 75252711 y Jhony Jhonathan Luza Iquiapaza con DNI No 72133047 alumnos de la EAP de Contabilidad de la UCV, a usted con el debido respeto nos presentamos y le manifestamos:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para nuestro proyecto de investigación que venimos elaborando titulado: "Determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022", solicitamos a Ud. Se sirva validar el instrumento que le adjuntamos bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Matriz de consistencia
- Instrumento
- Ficha de evaluación

Por tanto:

A usted, rogamos acceder a nuestra petición.

Lima, 28 de agosto de 2023

Atentamente.



Nayuo Dona Jhou Mamani Apaza



Jhony Jhonathan Luzalquiapaza

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	VARIABLE INDEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES
¿Cuál es la relación de la determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022?	Establecer la relación de la determinación de los costos con la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022	Existe una relación significativa de la determinación de los costos con la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022	COSTO	COSTO FIJO	cuota para gastos administrativos
					licencia de operación
					SOAT
					cochera
					depreciación de la unidad vehicular
				COSTO VARIABLE	combustible
					remuneración de chofer
					remuneración de cobrador
					mantenimiento de la unidad (cambio de aceite, frenos, llantas y similares según desgaste)
					llantas
					limpieza de unidad
					multas

Problema específico	Objetivo específico	Hipótesis específica	VARIABLE DEPENDIENTE	DIMENSIONES	indicadores
PE 1 ¿cómo se determina los costos en una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022?	Establecer la determinación de los costos de una empresa privada de servicios de transporte urbano de Juliaca 2022		RENTABILIDAD	INVERSIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • ACTIVOS FIJOS • ACTIVOS VARIABLES
PE 2 ¿Cómo se determina la rentabilidad en una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022?	Establecer la determinación de la rentabilidad de una empresa privada de transporte urbano Juliaca 2022			INGRESOS	<ul style="list-style-type: none"> • ventas
PE 3 ¿Cómo se relaciona la determinación de costos y la rentabilidad en una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022?	Establecer la relación de la determinación de los costos y la rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano Juliaca 2022.			RENTABILIDAD	Ganancia

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

"AÑO DE LA UNIDAD, LA PAZ Y EL DESARROLLO"

SOLICITO: Permiso para realizar
trabajo de investigación

SEÑOR:

Gerente de la empresa privada de servicios transporte urbano 20 de mayo

Nosotros (a) Jhony Jhonatan Luza Iquiapaza, identificado con DNI N° 72133047, con domicilio en el Jr. San roman 161 del distrito de Cabanillas y Nayuo Dona Jhou Mamani Apaza, identificado con el DNI N° 75252711 con domicilio Av. Circunvalacion 2534 del distrito de Juliaca. Ante Ud. Respetuosamente nos presentamos y exponemos:

Que estamos realizando nuestro proyecto de investigación de la carrera profesional de Contabilidad en la Universidad Cesar Vallejo en la sede Lima Norte, solicitamos a Ud. Permiso para realizar trabajo de investigación en su organización sobre "Determinacion de costos y rentabilidad de una empresa privada de servicios de transporte urbano, Juliaca 2022" para optar el título profesional de Contador Público.

Juliaca, 24 de Julio del 2023

Atentamente,

POR LO EXPUESTO: Ruego a usted acceder la solicitud.



FIRMA

Luza Iquiapaza Jhony Jhonathan
D.N.I.: 75654453



FIRMA

Mamani Apaza Nayuo Dona Jhou
D.N.I.: 752527211

EMPRESA DE TRANSPORTES 20 DE MAYO S.A.


.....
Elvis W. Aguilar Ordoño
GERENTE GENERAL
D.N.I.: 7580031
FIRMA GERENTE D.N.I.

20 de Mayo

SEÑOR DE MILAGROS S.A.C

FECHA: 06/11/2023
LUGAR: av. circunbalacion, salida cusco
ASUNTO: CONSTANCIA DE EJECUCION DEL PROYECTO DE INVESTIGACION
PARA: LUZA IQUIAPAZA JHONY JHONATHAN, MAMANI APAZA NAYUO DONA JHOU

CONSTANCIA DE EJECUCIÓN DE ESTA INVESTIGACIÓN

La EMPRESA DE TRANSPORTES SEÑOR DE MILAGROS S.A.C "20 DE MAYO"

Hace constar que el (la) bachiller en Escuela Profesional de contabilidad, **LUZA IQUIAPAZA JHONY JHONATHAN, MAMANI APAZA NAYUO DONA JHOU**, ha llevado a cabo exitosamente el proyecto de investigación titulado:

Determinación de los Costos y la Rentabilidad de una Empresa Privada de Servicios de Transporte Urbano Juliaca 2022

Este proyecto se desarrolló en las instalaciones de nuestra institución durante la semana del fecha de inicio: 25 de marzo del 2023 y fecha de término: 25 de octubre del 2023.

La empresa de transportes señor de milagros s.a.c "20 de mayo" reconoce el esfuerzo y dedicación del estudiante en la ejecución de esta investigación, la cual contribuye al avance del conocimiento en el campo de la Escuela Profesional de contabilidad

Se expide la presente constancia a solicitud del interesado (a) para los fines que estime conveniente.



Elwis W. Aguilar Ordoño
GERENTE GENERAL
D.N.I. 45769031

20 de Mayo
SEÑOR DE MILAGROS S.A.C

CONTACTO:
av. circunbalacion, salida cusco.
20demayo@gmail.com
923635718





