



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

**“Análisis de los costos de la empresa transportes Cantorito E.I.R.L. Periodo
2018 de la Ciudad de Chimbote.”**

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

AUTORES:

Castillo Moreno, Daniel Ronald (ORCID: 0000-0002-1071-9153)
Poemape Latarroca, Nestor Adrián (ORCID: 0000-0002-2779-9110)

ASESOR METODOLÓGICO:

Dr. Mucha Paitán, Ángel Javier (ORCID: 0000-0003-1411-8096)

ASESOR TEMÁTICO

Dr. Ramírez Garcia, Jaime Roberto (ORCID: 0000-0002-7795-7471)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

FINANZAS

CHIMBOTE – PERÚ

2019

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación está dedicado a mis padres, quienes me brindaron su tiempo y apoyo incondicional a lo largo de mi carrera universitaria. A mis docentes, quienes compartieron sus conocimientos y experiencias para formarme como profesional. A mis compañeros y amigos, a quienes tuve la suerte de conocer durante mi estadía en la universidad por el apoyo incondicional en todo momento.

Poémape Latorraca Néstor Adrián.

Esta tesis está dedicada a mis padres Nori y Cesar a quienes les agradezco todo lo logrado, por su paciencia, amor, consejos y apoyo incondicional, permitiéndome llegar a alcanzar grandes logros y cumplir así un sueño más, en especial a mi madre por siempre está conmigo desde que nos quedamos solos, inculcándome valores y el pensamiento de que todo se puede. A mis docentes por su paciencia al momento de compartir su conocimiento. A todas las personas que tuve el agrado de conocer y aprender de ellos a ser cada vez mejor y volvieron única la experiencia en la universidad.

Castillo Moreno Daniel Ronald.

Agradecimiento

Primero que todo agradecer a Dios, también agradecer a todas las personas que hicieron posible esta investigación, en especial a mis familiares, comenzando por mi madre, quien a pesar de estar de estar trabajando todo el tiempo me hizo sentir su apoyo y presencia en cada momento. A mi padre, por su esfuerzo y dedicación para ayudarme a culminar mi carrera universitaria, quiero que ambos sepan lo infinitamente orgulloso que me hace sentir ser su hijo.

También a mis docentes, quienes durante mi carrera universitaria me brindaron una excelente enseñanza, especialmente al Dr. Jaime Ramírez y al Dr. Ángel Mucha por su apoyo para la realización del presente trabajo de investigación.

Poémape Latorraca Néstor Adrián

En estas líneas quiero dar mi agradecimiento a aquellas personas que hicieron posible esta investigación y que de alguna manera estuvieron conmigo en los momentos difíciles, alegres, y tristes.

A mis padres por todo su amor, comprensión y apoyo, pero sobre todo gracias infinitas por la paciencia que me han tenido. No tengo palabras para agradecerles las incontables veces que me brindaron su apoyo en todas las decisiones que he tomado a lo largo de mi vida, unas buenas, otras malas, otras locas. Gracias por darme la libertad de desenvolverme como ser humano.

A mi enamorada que siempre haber estado apoyándome, motivando a que me esforzara cada vez más, y a mis amigos Adrián, Ana, Jesús y Alex que, aunque son pocos, son los mejores, me llenaron de alegría día tras día, gracias por sus consejos brindados, por compartir largas horas de estudio de madrugada, aunque al final terminábamos tomando algunas veces y por brindarme un valioso pensamiento, ¡El que no arriesga no gana!

De igual forma, agradezco a mis docentes por brindar todos sus conocimientos y hacer de mí, una persona, apta para afrontar esta vida laboralmente, especialmente al Dr. Jaime Ramírez y al Dr. Ángel Mucha por su apoyo para la realización del presente trabajo de investigación.

Castillo Moreno Daniel Ronald

Página del Jurado

Declaratoria de autenticidad

Nosotros, Castillo Moreno Daniel Ronald, Poémape Latorraca Nestor Adrian, con DNI N°76855551, N°72465954, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela de Contabilidad, así mismo, declaramos también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis son auténticos y veraces.

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

Nuevo Chimbote, 25 de Noviembre del 2019


Poémape Latorraca Néstor Adrián
DNI N° 72465954


Castillo Moreno Daniel Ronald
DNI N° 76855551

Índice

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Página del Jurado	iv
Declaratoria de autenticidad	v
Índice	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MÉTODO	16
2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	17
2.2. VARIABLES, OPERACIONALIZACIÓN	18
2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA	19
2.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS, VALIDEZ Y CONFIABILIDAD	19
2.5. PROCEDIMIENTOS	20
2.6. MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS	20
2.7. ASPECTOS ÉTICOS	20
III. RESULTADOS	21
IV. DISCUSIÓN	30
V. CONCLUSIONES	33
VI. RECOMENDACIONES	35
VII. PROPUESTA	37
REFERENCIAS	43
ANEXOS	48

RESUMEN

En el presente trabajo de investigación denominado "Análisis de los costos de la empresa transportes Cantorito E.I.R.L. Periodo 2018 de la Ciudad de Chimbote" se ha planteado como objetivo general: desarrollar una evaluación de los costos de la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L de Chimbote, con el fin de alcanzar el objetivo general, se han establecido como objetivos específicos: Describir los costos de servicio de la empresa; analizar los costos que se vienen asignando dentro de la empresa; plantear una propuesta de costos para la empresa. Por otro lado, la población para el presente trabajo de investigación es el representante y trabajadores de la empresa "Empresa Transportes Cantorito E.I.R.L de Chimbote. Las técnicas e instrumentos utilizados para recopilar información fueron la entrevista y el análisis documental que sirvieron como apoyo y/o sustento para lograr el objetivo general. En la presente investigación se utilizó un diseño descriptivo propositiva donde cuenta con lo sgte: muestra, variable y propuesta. Esta investigación no requiere hipótesis de acuerdo con el autor Hernández Sampieri. Los resultados demuestran que el costeo llevado a cabo por la empresa, presenta errores en la asignación de los costos. Se puede concluir que la empresa Transportes Cantorito E.I.R.L, desarrolla sus costos de manera empírica, basándose en la experiencia del dueño de la compañía ya que realizo actividades como transportista en dicha empresa.

Palabras clave: Sistema de costos, Elemento de costo, Costo, Costos de servicios.

ABSTRACT

In this research project called "Analysis of the costs of the transport company Cantorito EIRL Period 2018 of the City of Chimbote" has been proposed as a general objective: to develop an evaluation of the costs of the company Cantorito Transport EIRL of Chimbote, with the In order to achieve the general objective, the following objectives have been established: Describe the company's service costs; analyze the costs that are being allocated within the company; raise a cost proposal for the Company. On the other hand, the population for the present research work is the representative and workers of the company "Empresa Transportes Cantorito E.I.R.L of Chimbote. The techniques and instruments used to gather information were the interview and the documentary analysis that served as support and / or support to achieve the general objective. In the present investigation a descriptive propositive design was used where it has the following: sample, variable and proposal. This research does not require hypotheses according to the author Hernández Sampieri. The results show that the costing carried out by the company presents errors in the allocation of costs. It can be concluded that the company Transportes Cantorito E.I.R.L, develops its costs empirically, based on the experience of the owner of the company since he carried out activities as a carrier in said company.

Keywords: Cost system, Cost element, Cost, Service costs.

I. INTRODUCCIÓN

Actualmente, gran parte de las empresas, en especial las mypes, no brindan la debida importancia a tener un buen control y manejo de los costos. Causado en media porque los propietarios de algunas empresas no conocen en totalidad la funcionalidad del negocio en el que están, todo esto llevando a que no controlen de manera eficiente sus costos, determinando así valores en su mayoría estimados.

Según Canafoglia (2013) Se encuentra a la Empresa Emilio Terzi S.A. dedicada al transporte de cargas peligrosas y generalmente brinda servicios de transporte en la Ciudad de Mendoza y Buenos Aires. La cual se manifiesta:

El problema es la falta de una coordinación de cargas y descargas debido a que el departamento que se encargan de la gestión de toda la documentación pertinente no diversifique los documentos ya que las actividades suelen ser similares, lo que genera que no exista un buen sistema de costos ya que cuando realizan viajes desde Buenos Aires a Mendoza, luego deben bajar sus tarifas de precio para que las unidades regresen de Mendoza a Buenos Aires perjudicando la Rentabilidad de la Empresa. (p.24)

Según AIF (2014) Se encuentra el Banco Mundial BIRF AIF, en la Ciudad de San José, Costa Rica. La cual se manifiesta:

El principal problema de que los costos de traslados de mercancías se eleven en Centro América es la falta de una buena aplicación de costos en las rutas donde los costos no son muy elevados, por otro lado, los costos son muy elevados debido a que no existe competencia en el sector de transporte de carga pesada por carretera en Centro América. (Párr1-4)

En el Perú esta problemática no es ajena, tal como se muestra en este caso que según Espinoza (2018) Se encuentra a la empresa de servicios de transporte de carga DISAA EIRL dedicada al servicio de transporte de carga pesada en la ciudad de Chiclayo. La cual se manifiesta:

El principal problema es la falta de un buen sistema de costos, debido a que realizan costos en base a la experiencia y también por desconocimiento de los procesos productivos, con el fin de reducir el precio del flete y generar un impacto en la rentabilidad. (p.12)

Por otro lado, según Sánchez (2017) Se encuentra a la empresa a Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. dedicada al servicio transporte de carga pesada, siendo esta su principal actividad en la Ciudad de Cusco la cual nos plantea:

El problema fundamental es no contar con una buena información ni con los instrumentos necesarios. Por otra parte, también no cuentan con un adecuado control de sus costos y gastos por parte de la empresa, es necesario elaborar una estructura de costos de servicio con el fin de reducir costos. (párr2)

En el distrito de Chimbote, Provincia de Santa, Departamento de Ancash, la empresa “Transportes Cantorito E.I.R.L.” identificada con el Ruc N°:20541665081, dedicada al transporte de mercadería, carga pesada, en las ciudades del norte:

El problema es no contar con un sistema de costos, que ayude a poder definir precio a un servicio prestado y saber cuáles son los costos totales del servicio que se brindara en una variable importante, para poder conocer las ganancia que se tendrá por dicho servicio, dado que la gerencia no quiere invertir en un especialista que pueda establecer sus costos exactos, basándose solo en costear todo según la experiencia adquirida por el Gerente en los años que lleva laborando en el rubro y por ende sus precios nunca son fijos.

Con respecto a los trabajos previos, Aragón (2014) en su tesis “Estudio y análisis de costos operativos de la empresa de transporte de carga pesada GASSEPH Cía. Ltda” ubicada en la ciudad de Otavalo, provincia de Imbabura. Llega a las siguientes conclusiones:

“Que en los registros de sus operaciones, se evidencia que no hay un registro óptimo de los costos y gastos, por lo que hay dificultad en conocer de manera desglosada los saldos”.

Se aplicó los costos operativos en los que incurre la empresa de manera efectiva y razonable.

Por otra parte, Freccia (2015) en su Tesis “Custo no Transporte Rodoviário de Cargas”, En el País de Brasil. Llega a las siguientes conclusiones:

“Que la mayoría de las empresas de transportes y profesionales autónomos no saben cuantificar de forma razonable los propios costos involucrados en sus actividades. Operan con perjuicio y terminan endeudándose y fallando sin al menos saber dónde erraron”.

El gerente siempre debe evaluar los impactos de sus decisiones, por lo que necesita conocer sus costos para buscar mejorar el resultado, ofreciendo un precio más justo al cliente, evitando que los competidores ofrezcan el mismo servicio a precios más atractivos.

Asimismo, se encontraron otros trabajos previos realizados en nuestro Perú, como el de Betancohurt (2011) en su tesis “Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “la misericordia SAC” del departamento de Lambayeque. Llega a las siguientes conclusiones:

“No cuentan con la información adecuada en la asignación del costo total del servicio de carga, no cuentan con los formatos adecuados que separen los costos fijos como también los costos variables, información muy importante que le permita a la gerencia de una manera analítica tomar decisiones”.

La implementación de este sistema servirá de base para que la empresa pueda efectuar un control continuo y de tal forma la gerencia pueda tomar buenas decisiones.

Según Sánchez (2017) en su tesis “Costos de servicios de transporte de carga y fijación de los fletes de la empresa transportes de carga Leiva H. E.I.R.L. – Cusco, periodo 2016” Llega a las siguientes conclusiones:

El propietario de la empresa de transporte no aplica un sistema de costos, establece los costos de servicios de manera empírica, donde a su vez no se toma en cuenta los costos por los fletes, obteniendo muestras que le señala que tiene ingresos del 118%, hecho muy desfavorable puesto no tiene una idea clara de cuan rentable es su empresa, no permitiendo identificar bien los fletes que incurren efecto en los costos de servicios

Con la identificación de los costos correctamente y ejecución de un buen sistema de costos podemos detectar varios costos las cuales no se consideran en la actualidad y que afecta a su vez a la fijación de los fletes.

Se recurrieron a diferentes términos para la elaboración del presente trabajo de investigación, relacionados con la variable Costos.

Kan (2007) menciona que:

“El costo es un sacrificio económico que se almacena en el negocio y luego se vende para generar ingresos económicos que cubran todos los costos desembolsados” (p.10).

Mohan (1986) indica que:

Los Costos es la inversión que se realiza, ya sea directa o indirectamente, para la obtención de un bien o producto tangible, por otro lado, es todo aquel esfuerzo que se realice a nivel económico para fabricar un producto o prestar algún servicio. (p.10)

Según Litman (2009) Menciona que:

“El término o palabra costo, hace referencia al esfuerzo o actividad económica que realiza una empresa con el propósito de lograr un objetivo operativo. El costo ayuda a determinar el precio idóneo para cada actividad”. (p.6)

Según Jegers, Edbrooke, Hibbert, Chalfin & Burchardi (2002) Indican que:

“Los costos son conocidos o se definen en valores históricos del valor de los recursos económicos que se utilizan tanto para brindar un servicio como para producir un producto” (p.681).

Chambergo (2012) indica que:

“Todo dinero que efectúan las empresas tienen que llevar sus costos y tener un buen artículo en las adquisiciones e ir procesando todo el problema que tienen las empresas.”

Para los transportistas de carga pesada son los siguientes:

Los precios de los fletes, sueldos, depreciación, impuestos, permisos, seguros y más. Estos son algunos que las empresas tienen que tener en cuenta. (p.132)

Flores (2014) Define que:

“Los costos es la inversión de lo que las empresas van a fabricar ya sea un producto, etc. Adquirir un bien o brindar un servicio, con la finalidad de que genere beneficios a largo plazo”. (p.101).

Según Fillat, Garetto & Oldenski (2015) Afirman que:

La distribución de los costos hace referencia a que, de un costo total de cada producto o servicio, hay cada factor o servicio productivo que recurre en eso. Se estudia la intervención de los costos variables y fijos en un costo total, desde el punto de vista que brinda la teoría de la producción. (p.3)

En cuanto a la definición de la Contabilidad de Costos.

Según Griffin, M. & Barcharts, I. (2017) indican que:

La contabilidad de costos mide, analiza y presenta información financiera y no financiera que tienen relación en este caso con los costos de adquirir o utilizar recursos en un entidad o empresa. Esta proporciona información tanto para la contabilidad financiera como también para la contabilidad administrativa. (p.10)

Según Arredondo (2015) manifiesta que:

Son pasos a seguir del procedimiento dentro de la contabilidad general, por el cual se analizan, registran y a su vez se interpretan cada detalle de los elementos del costo necesarios para originar y vender un producto o servicio además de permitir tomar decisiones. (p.3)

Según Boardman, Greenberg, Vining & Weimer (2017) indican que:

“El análisis de costo no es exacto, es imprescindible para la toma de decisiones de cualquier tipo de empresa. Determina la viabilidad de un proyecto.” (p.350)

Según Tang, Wang, & Ding (2012) mencionan que:

“La estimacion de costos permite determinar un aproximado de los recursos monetarios para asi completar las actividades del producto o servicio”(p.990).

Según Drury, (2013) menciona que:

Es una parte de la Contabilidad que hace referencia a la actividad dentro de la Empresa, fundamentalmente de los aspectos siguientes:

- Dar a conocer rendimientos y costos de los factores que incurren dentro de la producción.
- Costos de los servicios o artículos terminados.
- Establecer márgenes y valorar inventarios. (p.110)

Es importante conocer los Objetivos,

Según Siniestro (2007):

Los objetivos fundamentales vienen a ser:

- Establecer un costo unitario del producto fabricado, recolectando los datos de los costos
- Suministra la información para una buena planificación de los métodos productivos.
- Ayuda al control de cada proceso productivo.
- Brinda información relevante para la realización de presupuestos generales.
- Facilita la toma de decisiones. (p.200)

Según Cardenas y Nápoles (2016) menciona que:

Uno de los objetivos principales es que nos permite precisar de una forma con mucha probabilidad de exactitud en el costo de cada artículo, lote o clase de productos manufacturados, por otro lado con el costo estándar nos permite hacer comparaciones de los costos reales con los costos estimados, determinando en qué medida ha sido diferente la ejecución realizada contra la utilizada.(p.15)

Según Sanches (2008) la contabilidad de costos tiene la finalidad de:

- Conocer de un producto terminado, su costo real unitario.
- Establecer precio de venta.
- Ser una herramienta de utilidad para la gerencia, que ayude con la planeación.
- Disminución de Costos.

Es importante conocer a su vez la definición de Costos de Servicios, a la cual según Kapp & Polanyi (1989) mencionan que:

“Los costos relacionados con el control son de alguna manera poco convencional y facilita la toma de decisiones. la teoría de la elección racional asume que cada individuo tiene en consideración a la hora de la toma de decisiones los costos que ellos mismos asumen, no considerando los costos que pueden asumir otros individuos. (p.229)

Según Palomino (2017) afirma que:

Existe un aumento significativo en las últimas décadas en la demanda de transporte por carretera de mercancías, debido a la progresiva liberalización del mercado europeo, debiendo optimizar su estructura de costos y gastos que les permita ofertar sus servicios en un entorno con tendencia a la baja de precios. (p.4)

Según Haroun, (2015) indica que:

“El enfoque tradicional o el costeo tradicionales considerado por muchas empresas como el mejor método de costos ya que no es muy costoso” (párr.4)

Según IASC (2016) NIC 2, aporta que las Existencias:

Si un prestador de servicio tenga inventarios o mercancías, se medirá por los costos que conforme en su producción. Estos costos se conforman por la mano de obra y otros costos de servicios, incluyendo personal de supervisión y otros costos indirectos. Los costos relacionados con las ventas y la mano de obra, no se incluirán con los costos de inventarios sino como gastos del periodo en el que se incurrió. (párr.19)

Para Ramirez (2010) afirma que los costos de servicios son:

“Los que participan actividades auxiliares, para el cumplimiento de las operaciones de fabricación, sin participar de manera directa en las actividades de producción, como el centro de costos o el departamento de servicios, toda vez que prestan servicios diversos”. (p.29)

Para Zans (2014) los costos de servicios son:

“Los que incurren en las empresas que prestan el servicio, Costos tales como: mano de obra y materiales indirectos”. (p.36)

Se pueden Clasificar a los elementos del costo de servicio en:

Mano de obra directa

Eras, Burgos & Lalangui (2016) concuerdan que:

La mano de obra representa el costo del trabajo realizado por los obreros que directa o indirectamente aportan en el proceso del servicio o producto terminado, etc. (p.20)

Para Chambergo (2014) representa:

El esfuerzo físico de la producción, cuya acción determina la actividad manufacturera, por otro lado, para desarrollar presupuestos ya sea de mano de obra directa debe contar con los siguientes estándares:

- Tasa los estándares de horas de mano de obra que se requiere para la producción.
- Considerar las razones de la mano de obra directa.
- Elaborar gráficos de personal con premisas de la necesidad de los recursos humanos. (p.35)

Costo indirecto de fabricación

De acuerdo Chambergo (2014) señala que:

Cualquier manera de identificar los costos indirectos o directos es aplicada a los servicios que los consumidores requieren. Identificando problemas ya que siempre necesita estar integrado a un buen plan operativo. Con el fin que la empresa determine las tasas de las distribuciones de dicha empresa, si en caso se calculase un previo análisis. (p.35)

Clasificación de costos indirectos de fabricación:

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

Materiales Indirectos

Chambergo (2014), señala los Siguietes:

- Combustibles: Es necesario para los que tienen movilidad, es de valor unitario la potencia de los distintos motores para transportar mercadería y sus condiciones. Las especificaciones del fabricante suele ser la principal fuente de información. (p.533)
- Aceite y lubricantes: Son los más utilizados en automóviles y vehículos menores, etc. Debido a que el aceite se debe cambiar al mes, de igual manera los lubricantes también. Contar con los registros sobre cambios que proporciona el propietario o por el personal técnico hace tener una mejor evaluación del consumo de los

lubricantes, los costos de estación se deben considerar, sea tales como el lavado y aseo del equipo. (p.533)

- Neumáticos: los neumáticos se deprecian de manera independiente de la movilidad puesto que se deprecian de lo mucho que anda la movilidad, siendo su vida útil así más corta. Depende de las condiciones climáticas y de las áreas de trabajo y del tipo de equipo. (p.533)

Mano de obra indirecta

Según Chambergó (2012) afirma que la mano de obra incluye:

“Las remuneraciones que se paga por carga y descarga, base de distribución: Se asigna para cada viaje”. (p.413)

Otros Costos indirectos

Según Osadchy & Akhmetshin, (2015) mencionan que:

Los costos indirectos comprenden todos aquellos costos que incide la empresa por el desempeño del ejercicio en su actividad que realiza, aquellos que son inherentes al proceso y producción del servicio o bien que se ofrece al cliente. (p.1706)

Depreciación

Según Smolyak (2012) argumenta que:

Es el descenso de valor de la vida útil de las plantas, propiedades y equipo por el uso. La generación de ingresos a los que contribuyen estos activos, deben reconocerse de manera periódica a través de la depreciación. Se debe estimar su vida útil para poderse calcular la depreciación y calcular su valor residual cuando sea útil. (p.56)

Según Radu & Marius (2011) mencionan que:

“Para la depreciación de la maquinaria, planta y equipos es recomendable aplicar el método de depreciación técnica, en términos contables es la estimación contable del valor de la depreciación del activo inmovilizado”. (p.1304).

Según Blum & Katz (1965) concuerdan que:

La depreciación es considerada una disminución o pérdida de valor que soporta un bien en el transcurso del tiempo y de acuerdo a su uso. Este desgaste es considerado normal y

afecta directamente la vida útil del bien o activo hasta que este llega a un punto en el cual es obsoleto. (p.239)

Según Murdock (2013) indica que:

“La depreciación en un activo es el método por el que se valora el coste que supone la pérdida de valor por uso o antigüedad de un bien con la que la empresa cuenta” (p.255)

Según Chambergó (2016) dice que:

“Todo producto se deprecia por su tiempo de vida útil, al igual que las personas tienen un ciclo de vida.”. (p.507)

Impuesto y seguro vehicular:

Según Chambergó (2016) menciona que:

Incurren en el impuesto sobre la tarjeta de operación, el patrimonio, etc. La cual llega a variar según cada tipo de activo y la ley tributaria existente. Todo activo debe contar con el seguro obligatorio, puesto que el valor de cada uno de las primas se aumentará según el tipo de inseguridad que se cubrirá. (p.532)

Permiso de operación:

Según MICENTUR (2009), sostienen que:

Por cada vehículo en particular, se tramitará por la empresa propietaria y es acreditado por el “Certificado de Habilitación Vehicular”, documento que avale que el vehículo está apto para prestar el servicio de transporte terrestre. Base de Distribución: Se considera la cantidad de kilómetros recorridos. (p.32)

Estacionamiento y Almacén:

Según Chambergó (2016), menciona que:

Para equipo de transporte, Los costos corresponden al concepto de garaje, cuando el equipo está inactivo (por lo general en horas nocturnas). Base de Distribución: Se considera los días por cada viaje. (p.534).

Peajes y Terminales:

El mismo autor Chambergo (2016), menciona que:

Los que transportan mercadería u otros servicios deben pagar el derecho de uso de la infraestructura de transporte es decir peajes y terminales que existen en la mayoría de ciudades del mundo. (p.534)

Mantenimiento y reparaciones:

Según Rubio (2011) afirma que:

Cualquier tipo de transporte tiene que pasar por revisión técnica, debido a que debe cumplir con ciertos requisitos con el fin de evitar accidentes recurrentes por fallas de la, es recomendable realizar un registro de los costos de las unidades o equipos. En base al mantenimiento, se tiene como estrategias lo siguiente:

- Mantenimiento correctivo: “Servicios de reparación en ítems con falla”. Es basada en la preparación una vez que falla un ítem.
- Mantenimiento detective. “Búsqueda de fallas”. Consiste en un examen frecuente en la máquina, de manera programada, partes que tienen funciones específicas, como los medidores de presión, temperatura, etc. (p.26)

Según MICENTUR (2009) en su guía de orientación al usuario de transporte terrestre nos dice los siguientes conceptos sobre los costos generales de transporte que se deben tener en cuenta:

Es fundamental comprender que siempre los costos tendrán una variación dependiendo de las complejidades de la operación, tipo de operación y de vehículo, pues no sería lo mismo transportar productos no perecibles y convencionales (concentrados de mineral, granos, etc.) que realizar el transporte de productos especiales y perecibles (hidrocarburos líquidos, maquinaria pesada, frutos, carga refrigerada, lácteos, materiales de construcción, electrodomésticos, maderas etc.). (p.21).

- Costos de infraestructura fija.

Los costos suelen ser elevados al momento de realizar la construcción de una infraestructura de transporte, pero luego de realizado pasa a ser un costo hundido.

Viniendo a ser a la vez muy costoso el mantenimiento y conservación de dicha infraestructura. (p.21)

- Costos de propiedad de los vehículos de transporte:

Vienen a ser los costos incurridos en los vehículos (tráileres, camiones, buses, taxis), a diferencia de la infraestructura que es un costo hundido, los vehículos generan costos que se reflejarán en su depreciación constante en su vida útil. (p.21)

- Costos de operación de los vehículos de transporte:

Dentro de los costos de operación existen dos componentes principales, el personal y el combustible. Los dos varían según la frecuencia de uso del vehículo, viniendo a ser costos directos y variables. El costo de operación es sensible al tipo, frecuencia de uso y a la velocidad en la que se realiza, es decir, que existe una velocidad en la cual se minimizan los costos de combustible y del personal, pero los cuales necesitan apoyo de personal administrativo para la programación, este es un costo indirecto de operación. (p.21)

COSTOS FIJOS DE UN VEHÍCULO

- Impuesto vehicular, es el tributo que se viene a cobrar al propietario del vehículo. La tasa del impuesto es de 1%, aplicable sobre el valor del vehículo. Siendo constituida la base imponible del impuesto por el valor original de importación, adquisición o de ingreso al patrimonio, viniéndose a considerar un ajuste en el valor por antigüedad del vehículo.
- Permiso de operación, se tramitan por la empresa para cada uno de sus vehículos y se acreditan con el “Certificado de Habilitación Vehicular”, el cual indica que se halla en estado óptimo para brindar servicios de transporte de mercancías. La tasa de 3.5% de la UIT y pueden ser hasta 10 años de validación.
- Salario del conductor, incluye los aportes al fondo de pensiones, el sueldo básico, compensación por tiempo de servicio, impuestos y seguro de salud, en la mayoría de las empresas se trata como un costo fijo, independiente si el vehículo se encuentre operando o no. El supuesto es que cada chofer estará asignado para cada vehículo de la flota. Los costos variables son aquellos costos adicionales tales como el incentivo, viáticos y sobretiempo.

- Seguro vehicular, su renovación es anual y varia su costo según la cantidad de vehículos asegurados, precio de las mercancías que se transportaran, historial de accidentes, ruta de operación, precio del vehículo, etc.
- Financiación del vehículo, viene a ser correspondiente al interés que se subsidia por el capital invertido en la compra de los vehículos de haber sido adquiridos a los créditos por medio de préstamos o leasing. Puede tener origen de dos fuentes:
 - a) La tasa del préstamo bancario utilizado para la adquisición del vehículo.
 - b) La tasa de interés aplicable al costo de capital propio de la empresa.
- Sistema de monitoreo remoto, implicando el costo de un GPS debido a que la mayoría de empresas las requieren para monitorear sus mercancías. (p.22-23)

COSTOS VARIABLES DE UN VEHÍCULO

- Costo de combustible, viene a ser el más relevante de los costos operativos. Existen dos razones:
 - a) Debido al excesivo consumo por parte de los vehículos para cada realización de transporte;
 - b) Debido al alto precio que tiene gracias a los impuestos que conforman a la vez su precio.
- Costo de aceite y lubricantes, es fundamental medirlo por más de ser un pequeño costo variable, pero su alto consumo podría significar una avería del vehículo. Puede calcularse en soles por kilómetro.
- Costo de neumáticos, su desgaste es relacionado directamente con la distancia que recorra el vehículo lo cual lo vuelve un costo operativo variable. Podría calcularse en soles por kilómetro.
- Costo de mantenimiento y reparaciones, después del combustible vienen a ser el segundo costo operativo más importante, esto se debe a que son ingresados los vehículos al servicio técnico luego de recorrer una aproximada cantidad de kilometraje (por ejemplo cada 10.000 km). Tiene como componentes básicos el costo de los repuestos, el uso del taller y la mano de obra especializada. Puede ser calculado en soles por kilómetro
- Costo extra salarial del conductor, vienen a ser los viáticos que percibe el chofer irregularmente para su alojamiento y alimentación, cada vez que no pueda regresar

en su residencia. Pudiéndose también incluir los sobretiempos e incentivos derivados de servicios en específico

- Costo por uso de infraestructura, incluyen los peajes, ingreso a algún cargo de acceso a zonas logísticas, estaciones de servicio o zonas de estacionamiento. (p.23).

Se formuló el siguiente problema: ¿Cómo se vienen asignando los costos en el periodo 2018 en la empresa de transporte Cantorito E.I.R.L. de Chimbote?

El presente trabajo de investigación cuenta con justificación teoría, la cual, de acuerdo con la variable de la investigación, Costo de servicio se sistematizó la información sobre los temas relacionados como definición, importancia, objetivos, finalidad, elementos del costo de servicio, etc. En la justificación metodológica, para realizar el trabajo de investigación se elaboró instrumentos, tales como la guía de entrevista para recoger información de la variable. Y justificación practica porque el trabajo de investigación se realizó porque se desea saber cómo se vienen asignando los costos en la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L.

Con respecto a la hipótesis, Hernández (2017) manifiesta que:

Esta investigación no requiere hipótesis de acuerdo a los autores “la hipótesis tiene dependencia fundamentalmente de dos factores esenciales”: el enfoque de la investigación y el alcance inicial del mismo”. El enfoque de esta investigación va dirigido hacia una propuesta futura de implementación, por lo tanto, no se va a comprobar nada, siendo así la causa de porque no se puede plantear una hipótesis. (p.108)

Se elaboró como objetivo general, desarrollar una evaluación de los costos de la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L de Chimbote, la cual contiene tres objetivos específicos, tales como: Describir los costos de servicio de la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L de Chimbote; analizar los costos que se vienen asignando dentro de la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L de Chimbote; plantear una propuesta de costos para la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L de Chimbote.

II. MÉTODO

2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

En la presente investigación se utilizó un diseño Descriptiva Propositiva.

M - O - P

M = Transporte Cantorito E.I.R.L

O = Costos

P = Propuesta

2.2. VARIABLES, OPERACIONALIZACIÓN

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
COSTOS	Según Flores (2014). “La Inversión está de acuerdo con lo que las empresas van a fabricar ya sea en productos, etc. Adquirir un bien o brindar un servicio, con la finalidad de que genere beneficios en el futuro.” (p.101)	Es el gasto económico que representa la fabricación de un producto o también la prestación de un servicio, de tal forma se establecerá el precio de venta para que el consumidor pueda adquirirlo.	Mano de Obra	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de Remuneración. 	Nominal
			Materiales Directos	<ul style="list-style-type: none"> • Combustible por Kilometraje 	
			Costos Indirectos de Fabricación	<ul style="list-style-type: none"> • Mano de Obra Indirecta • Materiales Indirectos • Otros gastos Indirectos 	

2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

2.3.1 POBLACIÓN

-Las principales fuentes de información a tener en cuenta son los Reportes de costos.

-La población para el presente trabajo de investigación es el representante y trabajadores de la empresa “Empresa Transportes Cantorito E.I.R.L. de Chimbote.

2.3.2 MUESTRA

-La muestra del presente trabajo de investigación es igual que la población, lo constituye (01) gerente propietario, (01) un contador externo.

-Planilla, Reporte de costos, del periodo 2016 al 2018.

La muestra de tipo No Probabilístico debido a que no se aplica la estadística si no es a elección del investigador.

2.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS, VALIDEZ Y CONFIABILIDAD

Para la validez se utilizó el juicio de experto, que consiste en personas conocedores del tema, para que sea revisado el instrumento, guía de análisis documental y guía de entrevista.

TÉCNICA	INSTRUMENTO
ANÁLISIS DOCUMENTAL “Es una técnica de investigación para hacer inferencias válidas y confiables de datos con respecto a su contexto”. (Hernández, Fernández y Baptista 1991, p.86)	Guía de Análisis Documental Todo aquel documento que sirvió para controlar los costos, como la planilla y reporte de costos.
ENTREVISTA “Es una técnica que permite obtener información sobre el problema que se investiga”. (Tresierra 2000, p.105).	Guía de Entrevista Instrumento que sirvió para recoger información, mediante una serie de preguntas a realizar al Gerente propietario y al contador externo, acerca de cómo se han venido asignando los costos del periodo 2016 al 2018 en la Empresa Transporte Cantorito E.I.R.L.

2.5. PROCEDIMIENTOS

-Se elaboró la guía de análisis documental y la guía de entrevista, para la aplicación de la muestra de estudio.

-Se aplicó los instrumentos de la guía de análisis documental a todos aquellos documentos que sirvieron para controlar los costos y la guía de entrevista se aplicó al Gerente general y contador externo.

-Se recolectaron los datos, se analizaron e interpretaron los resultados obtenidos.

-Se elaboró la propuesta del sistema de costeo.

2.6. MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS

ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA:

Se utilizó para obtener resultados de: Porcentajes, cuadros, gráficos y tablas, para describir así los costos de la empresa, tratando de especificar características y rasgos importantes de cualquier suceso

2.7. ASPECTOS ÉTICOS

La estrategia aplicada al presente trabajo de investigación ha tenido el debido respeto, tanto a al derecho intelectual de los investigadores, autores como también a la persona humana sin discriminación alguna rara, clase social o credo y, discreción de la información recolectada. Esta investigación es auténtica y veraz.

III. RESULTADOS

3.1 DATOS GENERALES



RAZON SOCIAL:	Transporte Cantorito E.I.R.L.
NÚMERO DE RUC:	20541665081
INICIO DE ACTIVIDADES:	26/06/2015
ACTIVIDAD ECONOMICA:	Transporte de carga por carretera
DOMICILIO FISCAL:	P.J. Pensacola Mzn. Q Lote 16 Ref. Espaldas de Loza Deportiva – Ancash- Santa-Chimbote
REPRESENTANTE LEGAL:	Rocio Del Pilar Alayo Lazaro

3.2 RESEÑA HISTORICA

Transporte Cantorito E.I.R.L., es una empresa peruana dedicada al transporte de carga pesada localizada en la ciudad de Chimbote, inscrita el 31 de marzo del 2012 como una Empresa Individual de Responsabilidad Limitada.

Su motivación del fundador, la persona natural Victor Javier Alayo Vargas peruano, identificado con DNI 33260719, transportista, fue el iniciar su propia empresa de transporte, puesto que el ya venía siendo conductor ya varios años en distintas empresas, inicial con un capital inicial de 20000 soles en la fecha de la constitución, a la cual en la actualidad en manos de su hija, la nueva Gerente Rocio Del Pilar Alayo Lazaro, peruana identificada con DNI 47267677, cuanta con un capital de 80000 soles y 4 vehículos de carga

Inició sus actividades económicas el 01 de mayo del 2014. Cantorito siempre apostando por brindar el mejor servicio a sus clientes, con la mayor puntualidad y confianza. Viniendo a ser una presa privada familiar.

ANÁLISIS DE LA ENTREVISTA

PREGUNTA	ENTREVISTADO 1 (CONTADOR)	ENTREVISTADO 2 (GERENTE)	ANÁLISIS
1. ¿Qué sistema de costos se encuentra aplicando?	No se está llevando un sistema de costos como tal, el costeo se realizan de manera empírica, como primordial los costos tales como la planilla, el pago de combustible y seguros.	Como costos se toma el pago a los trabajadores, la gasolina, los seguros y mantenimientos, entre otros.	De acuerdo al análisis se observa que la empresa no tiene ningún sistema de costos que les pueda dar un buen panorama de cómo va marchando la empresa para poder direccionarla mejor.
2. ¿Se contabiliza el costo de los estibadores?	No se contabiliza dicho costo puesto el gerente no tiene comprobantes sobre los pagos que realiza.	No porque no nos emiten comprobantes de pago las personas encargadas de cargar y descargar.	Se puede decir que la carga y descarga de los productos son realizados por personas informales que no emiten ningún comprobantes por ese servicio y a lo cual el gerente añadió diciendo que el mismo les paga del dinero de su propio dinero.
3. ¿Cómo fija la empresa los fletes?	No se fijan distintos fletes, a todos los productos que se transporten se les hace el mismo costeo, sin importar volumen o cantidad.	No se da un servicio adicional por ser distintos productos a aquellos que mayormente se transportan que vienen a ser productos agrícolas.	De acuerdo al análisis podemos decir que los fletes no han sido fijados en ningún momento más que todo porque el gerente no lo ve necesario y no explica todo detallado al contador.
4. ¿Se lleva un control adecuado del salario del personal?	Se paga el mínimo, así no trabajen un día o los días que fuese, el trabajador recibe su salario mínimo juntos a sus seguros correspondientes.	A los conductores se pagan si o si su salario mensual sin importar la cantidad de viajes que hagan.	La empresa siempre les paga su sueldo básico a los conductores junto con el seguro por ley que merecen, sin depender de la cantidad de viajes o días laborados.

<p>5. ¿Los conductores de los vehículos realizan reportes de compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros dentro de la marcha por averías del vehículo?</p>	<p>Los comprobantes por compras de dichos productos que son emitidas en Chimbote, se reportan, todo comprobante por compra realizada través de la marcha no se tiene puesto el conductor se olvida o no lo ve necesario.</p>	<p>Lo único que los conductores entregan son comprobantes de pago por consumo de combustible, de suceder alguna avería en el trayecto llaman a informar y se envía un mecánico o se les deposita para que lo reparen en el lugar donde se encuentren.</p>	<p>De acuerdo al análisis los conductores no reportan ninguna de sus compras realizadas sobre la marcha por averías, solo dicen el total que gastaron, dando a conocer un total descontrol por parte del gerente sobre todo el dinero que se puede estar robando ahí el conductor.</p>
<p>6. ¿Los conductores cuenta con bolsa de viaje por cada servicio de transporte que se brinda?</p>	<p>Si cuentan con bolsa de viaje, de las cuales solo tenemos sus comprobantes por consumo de comida</p>	<p>Si más que todo para comidas, como mayormente los viajes son cortos, no se da para alojamiento.</p>	<p>Se puede decir que la empresa siempre otorga al conductor una bolsa de viaje, sin depender si el viaje es corto o largo.</p>
<p>7. ¿Cuánto suele ser en promedio la bolsa de viaje? ¿Está considerado dentro de los costos?</p>	<p>Se hacen retiros de caja chica de 50 a más por bolsa de viaje, dependiendo el tramo de recorrido, no está considerado</p>	<p>Se entrega al conductor entre 30 a 50 soles de bolsa de viaje dependiendo al lugar donde vaya.</p>	<p>De acuerdo al análisis se puede encontrar una pequeña contradicción entre el contador y el gerente, que puede dar a suponer que al gerente le menciona un monto el conductor, pero al contador ,basado en los retiros de la cuenta bancaria de la empresa, observa otros montos.</p>
<p>8. ¿Se consideran los peajes para presupuestar los costos?</p>	<p>Si se consideran como costos</p>	<p>Si los consideramos para presupuestar un costos y definir un precio</p>	<p>Podemos decir que para el gerente es de prioridad la consideración de cuantos peajes atraviesa el vehículo, para que pueda determinar un precio.</p>
<p>9. ¿Cuánto es el costo promedio del peaje?</p>	<p>El costo promedio es de 60 soles</p>	<p>Según el lugar al que más transportes se ha hecho es 60soles</p>	<p>Según el análisis realizado, la empresa transporta más a una determinada ruta por eso el costo promedio lo dieron exacto.</p>

<p>10. ¿Se realizan actividades de mantenimiento a las unidades? ¿Cada cuánto tiempo?</p>	<p>Se realiza un mantenimiento preventivo mensualmente a nivel general.</p>	<p>Se realiza un chequeo general de todo el vehículo mensualmente y uno adicional por cada vez que se vaya a hacer un viaje largo.</p>	<p>La empresa toma de vital importancia los mantenimientos preventivos para que no haya ningún desperfecto por el camino y para mantenerlo en mejores condiciones.</p>
<p>11. ¿Dentro del sistema de costos incorporan los mantenimientos?</p>	<p>Algunos si se consideran, todo dependiendo si es formal el taller donde se realiza el mantenimiento y emitan la factura y nos hagan llegar, para poderlas contabilizar.</p>	<p>Como costo dentro de un viaje no lo consideramos, no nos emiten comprobante la persona que viene a revisar el vehículo pero cuando ya necesita un mantenimiento especificado, es llevado al taller el vehículo y ahí si nos dan un comprobante de pago .</p>	<p>De acuerdo al análisis, la empresa solo considera como costo aquellos mantenimientos que se pueden comprobar que fueron realizados y cuanto fue el monto pagado, que permita un comprobante y al contador contabilizarlo.</p>
<p>12. ¿Cómo calculan el consumo de combustible?</p>	<p>Por ruta</p>	<p>Por ruta y un extra para posibles viajes adicionales que se pueda realizar a otros lugares, desde el punto del destinatario</p>	<p>Se puede decir que la empresa usa como media principal el kilometraje que puede recorrer para llegar a su destino el vehículo y de ahí calcular cuánto combustible consumirá.</p>
<p>13. ¿Se aplica depreciaciones en los activos? ¿Cómo la calculan?</p>	<p>Se les aplica anualmente a los vehículos, bajo el método de línea recta</p>	<p>El contador calcula eso, desconozco un poco sobre ese tema</p>	<p>Se muestra un parcial desconocimiento por parte del gerente acerca de la depreciación de los vehículos, dejando total disponibilidad que el contador se encargue de ello.</p>

<p>14. ¿Se considera la depreciación dentro del presupuesto de costo?</p>	<p>Si se consideran como costos</p>		<p>De acuerdo al análisis, se puede entender que el contador realiza la depreciación del vehículo y lo considera dentro de los costos pero al no tener conocimiento el gerente que eso se debería tener en cuenta al momento de administrar su negocio, lo lleva a tomar malas decisiones, como viene a ser en los precios.</p>
<p>15. ¿Qué tipo de seguro vehicular se paga? ¿Cuánto es el costo?</p>	<p>Seguro la positiva que es obligatorio por Ley contra accidentes de tránsito, que viene a costar 220 soles</p>	<p>El SOAT, cuesta 220 soles.</p>	<p>De acuerdo al análisis, podemos decir que de parte del contador y del gerente si tienen conocimiento acerca del seguro vehicular.</p>
<p>16. ¿Forman parte de los costos los seguros vehiculares?</p>	<p>Si forman parte dentro de los costos.</p>	<p>Lo desconozco.</p>	<p>Se puede decir que el Gerente al desconocer si el seguro debe incurrir o no en el costo lo lleva a no administrar bien su empresa, a lo cual él lo toma como un gasto más que se realiza anualmente.</p>

ANÁLISIS DOCUMENTAL

En Transportes Cantorito E.I.R.L. no se ha determinado un buen sistema de costos para un buen control de sus finanzas, se basan en el precio del combustible que se consumirá durante el viaje, junto al del costo de peajes por los que tendrá que pasar el vehículo y la mano de obra que vendría a ser el pago del conductor.

Asimismo, el precio por el servicio es fijado por el precio vigente en el mercado por la competencia, por lo cual no se excede de ese valor, aunque eso le perjudicaría con pérdidas.

De tal forma, al realizar un costeo por rutas, es probable que se encuentren irregularidades al fijar un precio, teniendo la posibilidad de que el costo sea mayor al del precio establecido.

ANÁLISIS DE LOS COSTOS.

CONTROL DE LA REMUNERACIÓN EN BASE A LA RUTA GUADALUPITO A CASMA.

CUADRO N°01

REMUNERACIÓN	PERSONAL	TOTAL REMUNERACIÓN.
930.00	2	1860.00

SERVICIO DE TRANSPORTE	MONTO ASIGNADO
Guadalupito - Casma	155.00
Guadalupito - Ascope	155.00
Guadalupito - Trujillo	155.00
Guadalupito - Virú	155.00
Guadalupito - Lima	155.00
Guadalupito - Chao	155.00
Chimbote - Ascope	155.00
Chimbote - Lima	155.00
Chimbote - Trujillo	155.00
Chimbote - Virú	155.00
Chimbote - Guadalupito	155.00
Chimbote - Casma	155.00
TOTAL	1860.00

Fuente: Información contable de la empresa "Transportes Cantorito E.I.R.L."

La empresa “Transportes Cantorito E.I.R.L.” distribuye la remuneración mensual que cancela, la cual viene a ser la suma de S/.1860.00 entre las distintas rutas que ofrece a sus clientes para transportar productos; de tal forma que para la prestación de servicio de transporte de Guadalupito a Casma, el monto asignado es S./155.00.

Dando a conocer que para el pago de la remuneración no tiene importancia los kilómetros por viaje recorrido, puesto que el pago siempre será fijo, sin ser distribuido en función a kilómetros que se necesitarían recorrer por viaje.

CONTROL DE MATERIALES INDIRECTOS EN BASE A LA RUTA GUADALUPITO A CASMA.

CUADRON°02

PRODUCTO O SERVICIO	MONTO ASIGNADO
Gasolina	150.00
Mantenimiento Preventivo (Aceite)	30.00
TOTAL	180.00

Fuente: Información contable de la empresa “Transportes Cantorito E.I.R.L.”

La empresa “Transportes Cantorito E.I.R.L.” lleva el control de los materiales indirectos para el recorrido de ruta Guadalupito a Casma de acuerdo con el precio vigente en ese momento de la gasolina, por el consumo de aceite, cambios de agua y recarga de batería, lo que, según el cuadro asciende a S/.180.00.

CONTROL DE COSTOS INDIRECTOS DE FABRICACIÓN EN BASE A LA RUTA GUADALUPITO A CASMA.

CUADRON°03

PRODUCTO O SERVICIO	MONTO ASIGNADO
Peaje	46.20
TOTAL	46.20

Fuente: Información contable de la empresa “Transportes Cantorito E.I.R.L.”

La empresa “Transportes Cantorito E.I.R.L.” distribuye sus costos indirectos de fabricación por el servicio, solo aludiendo al peaje que cancela por cada viaje que se realiza.

Costo Total: S/ 381.20

IV. DISCUSIÓN

En nuestro presente trabajo de investigación que lleva como título Análisis de los costos de la empresa transportes Cantorito E.I.R.L. Periodo 2018 de la Ciudad de Chimbote. Luego de haber aplicado los instrumentos para la recolección de datos, encontramos los siguientes problemas que a continuación se va a proceder a discutir y comparar estos datos con algunos resultados de otros autores:

En el análisis documental, del ítem N° 1 al 3 que habla sobre los elementos del costo, se observó que no se lleva un buen control de costos en la distribución de sus remuneraciones de los dos trabajadores que realizan la actividad de transportar en las diferentes rutas, por otro lado en los materiales indirectos se observó que no se están asignando los costos reales, debido a que los choferes solo reportan el hecho pero no sustentan sus gastos, el mismo caso se ve en los mantenimientos de las unidades solo reportan el gasto pero no sustentan dicho gasto, en los costos indirectos de fabricación no se aplica la depreciación, el gerente no tiene conocimientos sobre la depreciación de los activos, Por su parte Betancohurt (2011) en su tesis “Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “la misericordia SAC” señala que no se lleva un adecuado sistema de costos , así mismo no cuentan con la información adecuada en la asignación de los costos, siendo este el motivo que la empresa no pueda distribuir de manera correcta sus costos y no se estén tomando las decisiones correctas. Del mismo modo Sánchez (2017) en su tesis “Costos de servicios de transporte de carga y fijación de los fletes de la empresa transportes de carga Leiva H. E.I.R.L. – Cusco, periodo 2016” señala que para establecer los costos de manera correcta se debe implementar un sistema de costos, ya que de esta forma podemos considerar varios tipos de costos las cuales el gerente no está considerando actualmente y en efecto se tendrá los costos reales.

En otras palabras, un sistema de costos busca la correcta determinación de lo que puede ser un bien adquirido para su reventa o un servicio efectuado por la empresa para terceras personas.

Culminando el análisis documental, en el ítem N°03 donde se identifica el control de los costos indirectos de fabricación en base al peaje de las rutas, se observó que la empresa transporta más a una determinada ruta es por ello que el costo promedio lo dieron exacto. Así mismo, Freccia (2015) en su Tesis “Custo no Transporte Rodoviário de Cargas” menciona que, la mayoría de las empresas de transportes y profesionales autónomos no

saben cuantificar de forma razonable los propios costos involucrados en sus actividades. Operan con perjuicio y terminan endeudándose y fallando sin al menos saber dónde erraron.

En la guía de entrevista, del ítem 1 al 5 se observa que no se está aplicando un sistema de costos, no consideran el costo de los estibadores por la carga y descarga de la unidad, el mismo caso se da para los fletes el gerente no cuenta con personal para estibadores por ende solo trabajan con terceras informales, se aprecia que los sueldos de los trabajadores no están distribuidos de manera correcta ya que les pagan un costo fijo sin importar de los viajes o días laborados, se observó que no hay un control por parte del gerente en los mantenimientos y averías de los vehículos ya que los conductores solo informan lo que se gastó y no se demuestran los importes reales. Por su parte Aragón (2014) en su tesis “Estudio y análisis de costos operativos de la empresa de transporte de carga pesada GASSEPH Cía. Ltda” diagnostica que no existen registros óptimos de los costos y gastos, por lo que hay dificultad en conocer de manera desglosada los saldos que tienen cada uno de los elementos del costo, Por ende la empresa incurre en una información errónea.

En el ítem N°13 y 14 se observó que el contador aplica la depreciación de los activos anualmente mediante la línea recta y lo considera dentro de los costos indirectos de fabricación, también se observó que el gerente al no tener un conocimiento sobre la depreciación de los activos, la empresa no asigna ciertos costos en los que incurren y esto conlleva a tomar malas decisiones como viene a ser en los precios. A su vez el autor Murdock (2013) indica que la depreciación en un activo es muy importante porque valora el coste que supone la pérdida del valor por uso o antigüedad con la que la empresa cuenta. Por su parte los autores Blum & Katz (1965) concuerdan que la depreciación es muy importante porque soporta un bien en el transcurso del tiempo y de acuerdo a su uso. Este desgaste es considerado normal y afecta directamente la vida útil del bien o activo hasta un punto en el cual es obsoleto.

V. CONCLUSIONES

Después de haber obtenido los resultados aplicando los instrumentos y de acuerdo a los objetivos establecidos en el presente trabajo de investigación, se llegó a las siguientes conclusiones:

- Describir los costos de servicio que se aplican en la Empresa Transportes Cantorito E.I.R.L, Los documentos recibidos y respuestas de los entrevistados que son El gerente general de la empresa y contador externo, se concluye que la empresa al no tener conocimiento sobre un sistema de costeo, desconocen los elementos del costo de servicio, solo se basan en costear pago de trabajadores como costo fijo sin importar la distancia de las rutas o días laborados, mantenimientos de vehículos sin algún comprobante que indique el costo exacto, en los peajes la empresa transporta más a una determinada ruta por eso el costo promedio lo dieron exacto.
- Analizar los costos que se vienen asignando dentro de la Empresa Transportes Cantorito E.I.R.L que fue determinada por la empresa, se concluye que el gerente no tiene conocimiento en la distribución de los costos, en algunos casos no cuenta con la información exacta al momento de asignar los costos, por otro lado desconoce cuándo se considera costo y cuando se considera gasto.
- Plantear una propuesta de costos para la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L, La empresa no cuenta con un sistema de costos en la actualidad, se concluye que la empresa debe aplicar el sistema de costos, de tal forma que este le permita identificar sus costos reales y no asumir gastos demás. Para esto se elaboró una propuesta de costos para la empresa, que contribuirá a distribuir de forma correcta su mano de obra, materiales indirectos y los costos indirectos de fabricación.

VI. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda al gerente general, identificar y separar a los elementos del costo, además incorporar los Costos Indirectos de Fabricación al costo total, teniendo un adecuado criterio al momento de asignarlos.
2. Al gerente general se recomienda también, cambiar la manera en que se distribuye el costo por concepto de Mano de Obra Indirecta, dado que origina cálculos erróneos al determinar el costo de un servicio. Se debería repartir en función a los Kilómetros recorridos en cada viaje, ya que es la base de distribución de mayor implicancia durante el proceso de elaboración de sus servicios.
3. Se recomienda al gerente general, tomar en cuenta la depreciación de los vehículos como un costo al momento de separarlos e identificarlos, puesto que es el costo por depreciación representa el uso de los activos de cada período contable.
4. Se sugiere al dueño de la empresa la implementación y uso de un sistema de costos, con el fin de ser más sencillo identificar los elementos del costos, pudiendo tener a la vez el conocimiento del precio del flete de las rutas en las que presta servicios, sabiendo así cual sería la más conveniente para lograr mejores resultados y a la vez establecer un precio de acuerdo a los costos que en realidad intervienen en el servicio, para que a su vez le permita de tal forma también cubrir los gastos que son fundamentales en el proceso de prestación de servicio.

VII. PROPUESTA

CUADRO N° 4: CLASIFICACIÓN DE LOS COSTOS

Unidad de Medida	COSTOS	ELEMENTO	COSTO
Por Viaje	Combustible (1 litro)	MD	S/ 13.69
	Peaje	CIF	S/ 46.20
	Estibadores	CIF	S/ 80.00
	Viáticos	CIF	S/ 50.00
Mensual	Sueldo de obreros	MOD	S/ 1860.00
	Mantenimiento (Lavado del carro)	CIF	S/ 25.00
	Repuestos y suministros (Aceite)	CIF	S/ 270.00
Cada 5 Meses	Mantenimiento (Mano de obra de cambio de zapatas)	MD	S/ 180.00
	Repuestos y suministros (Filtro de petróleo)	MD	S/ 600.00
	Repuestos y suministros (Zapatas)	MD	S/ 2,880.00
Anual	SOAT	CIF	S/ 200.00
	Revisión Técnica	MD	S/ 250.00

El cuadro N° 4 contiene la relación de materiales y mano de obra que se llega a adquirir para prestar el servicio a las distintas rutas. A su vez, han sido clasificados entre los elementos del costo al que corresponden.

CUADRO N° 5: DEPRECIACIÓN

FECHA DE COMPRA	ACTIVO	MODELO	VALOR	%	DEPRECIACIÓN	
					ANUAL	MENSUAL
1/09/2015	Remolcador	7600 SBA 6x4	S/122,500.00	10%	S/12,250.00	S/ 1,020.83
1/09/2015	Remolcador	SRPT-300	S/122,500.00	10%	S/12,250.00	S/ 1,020.83
TOTAL					S/24,500.00	S/ 2,041.67

En el cuadro N° 5 se empleó el método de línea recta teniendo en cuenta la estimación de una vida útil de diez años, por tanto, el porcentaje que se aplicará para el cálculo de la depreciación anual equivale al 10% del valor de cada equipo. Para determinar la depreciación mensual se divide la depreciación anual entre los doce meses del año.

CUADRO N° 6: PEAJES

RUTA	PEAJE	COSTO EN UN SOLO SENTIDO	SENTIDO EN QUE COBRAN	COSTOS SEGÚN EL SENTIDO DE COBRANZA	TOTAL
Guadalupito - Casma	Autopista del Norte S.A.C.	46	Ambos	92	92
Guadalupito - Ascope	Autopista del Norte S.A.C.	46	Ambos	92	120
	Autopista del Sol S.A.C	74	De sur a norte	74	
Guadalupito - Trujillo	Autopista del Norte S.A.C.	46	Ambos	92	92
Guadalupito – Virú	-	-	-	-	-
Guadalupito - Lima	Autopista del Norte S.A.C.	46	Ambos	92	213.8
	Norvial S.A.C.	45	Ambos	90	
	Línea Amarilla S.A.C.	31.8	De sur a norte	31.8	
Guadalupito - Chao	-	-	-	-	-
Chimbote - Ascope	Autopista del Norte S.A.C.	46	Ambos	92	120
	Autopista del Sol S.A.C	74	De sur a norte	74	
Chimbote - Lima	Autopista del Norte S.A.C.	46	Ambos	92	213.8
	Norvial S.A.C.	45	Ambos	90	
	Línea Amarilla S.A.C.	31.8	De sur a norte	31.8	
Chimbote - Trujillo	Autopista del Norte S.A.C.	46	Ambos	92	92
Chimbote - Virú	-	-	-	-	-
Chimbote - Guadalupito	-	-	-	-	-
Chimbote - Casma	Autopista del Norte S.A.C.	46	Ambos	92	92

En el cuadro N° 6 se muestra en total de cuanto es el costo en peajes según la ruta por la cual se preste el servicio, la cantidad de peajes por los que pasa el vehículo, los montos que cobran y cuantas veces por ruta le cobran.

CUADRO N° 7: DISTRIBUCIÓN DE LOS CIF

TIEMPO	CIF MENSUAL	COSTO
Mensual	Mantenimiento (Lavado del carro)	S/ 25.00
	Repuestos y suministros (Aceite)	S/ 270.00
	Mantenimiento (Mano de obra de cambio de zapatas)	S/ 36.00
	Repuestos y suministros (Filtro de petróleo)	S/ 120.00
	Repuestos y suministros (Zapatas)	S/ 576.00
	SOAT	S/ 16.67
	Revisión Técnica	S/ 20.83
TOTAL		S/ 1,064.50

SERVICIO	KILÓMETROS	PORCENTAJE
Guadalupito - Casma	70	3.88%
Guadalupito - Ascope	176	9.75%
Guadalupito - Trujillo	119	6.59%
Guadalupito - Virú	50	2.77%
Guadalupito - Lima	441	24.42%
Guadalupito - Chao	50	2.77%
Chimbote - Ascope	197	10.91%
Chimbote - Lima	419	23.20%
Chimbote - Trujillo	140	7.75%
Chimbote - Virú	71	3.93%
Chimbote - Guadalupito	18	1.00%
Chimbote - Casma	55	3.05%
TOTAL	1806	100.00%

En el cuadro N° 7 se sumó la totalidad de los CIF que se consumen mensualmente, para luego ser distribuidos entre los servicios que presta la empresa teniendo como base los kilómetros recorridos por cada ruta

COSTOS DE SERVICIO EN LA RUTA GUADALUPITO A CASMA

CUADRO N° 8: COSTEO DE MATERIAL DIRECTO

MATERIAL DIRECTO	C. U.	UNIDADES	TOTAL
Combustible (1 litro)	S/ 13.69	11	S/ 150.59

Según el cuadro N° 8 el costo por concepto de material directo para brindar el servicio de transporte Guadalupito a Casma asciende a 150.59 soles.

CUADRO N° 9: COSTO DE LA MANO DE OBRA DIRECTA

REMUNERACIÓN (A)	HORAS LABORABLES (B)	VALOR DE HORA (A/B)
928.00	208	4.47

PERSONAL	HORAS	VALOR DE HORA	TOTAL
Trabajador 1	2	4.47	8.94
TOTAL	16	4.47	8.94

En el cuadro N° 9 se detalla el cálculo realizado para hallar el costo de la Mano de Obra Directa, en el caso del transporte en la ruta Guadalupito a Casma se requieren a una persona laborando durante dos horas, dando siendo un costo de 8.94 soles.

CUADRO N° 10: CÁLCULO DE LOS CIF

CIF MENSUAL	PORCENTAJE	CIF ASIGNADO
1064.50	3.88%	S/ 41.26

CIF POR VIAJE	Peaje	S/ 46.20
	Estibadores	S/ 80.00
	Viáticos	S/ 50.00

TOTAL CIF	217.46
------------------	--------

En el cuadro N° 10 se realiza el cálculo del costo de los CIF que se incurren al brindar el servicio de transporte, teniendo como referencia al cuadro N° 7, dado que allí se muestra el porcentaje de asignación.

CUADRO N° 11: COSTO TOTAL DEL PRODUCTO

ELEMENTO	COSTO
Material Directo	150.59
Mano de Obra Directa	8.94
Costos Indirectos de Fabricación	217.46
COSTO TOTAL	376.99

En el cuadro N° 11 se realiza la suma de los elementos del costo, calculados anteriormente en los cuadros N° 8, N° 9 y N° 10, para determinar el costo total de la elaboración de una unidad de pasamanos para escalera.

REFERENCIAS

- Admundo, T. (2000). Metodología de la investigación científica. Trujillo: Biociencia.
- AIF, B. (2014). Centroamérica/BM: Elevados costos de transporte terrestre de carga, un freno a la competitividad. San José, Costa Rica. Recuperado de : <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2014/03/06/centroamerica-elevados-costos-transporte-terrestre-carga-freno-competitividad>.
- Aragón E. (2014). Estudio y análisis de costos operativos de la empresa de transporte de carga pesada GASSEPH Cía. Ltda. Otavalo. Recuperado de: <http://repositorio.uotavalo.edu.ec/bitstream/52000/23/1/UO-PG-ADM-2015-02.pdf>.
- Arrendondo, G. (2015), Contabilidad y Análisis de Costos. México D.F.: Patria S.A.
- Betancohurt, H. (2011). Estructura y asignación de Costos. Chiclayo: Recuperado de: http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/usat/206/1/TL_Lopez_Betancohurt_HelgaFany.pdf.
- Blum J., & Katz W. (1965). Depreciation and Enterprise Valuation. The University of Chicago Law Review, 32(2), 236-242.
- Boardman A., Greenberg D., Vining A., & Weimer, D. (2017). Cost-benefit analysis: concepts and practice. Cambridge University Press.
- Canafoglia, G. (2013). Análisis Estratégico. Mendoza, Argentina: Recuperado de: http://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/5555/dapascanafoglia-tesiscsec.pdf.
- Cárdenas R. (2016). Costos 1. Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Chambergó, G. (2012). Sistemas de Costos - Diseño e Implementación en las empresas de servicios comerciales e industriales. Lima, Perú: Pacífico Editores.
- Chambergó, G. (2014). Contabilidad de costos para la toma de decisiones. Aplicación práctica (Primera edición). Lima: Instituto Pacífico S.A.C.
- Chambergó, G. (2016). Costos para gerenciar organizaciones por sectores económicos. Lima: Pacífico Editores.
- Drury, C. (2013). Management and cost accounting. Springer.
- Eras R, Burgos J., & Lalangui M. (2015). Contabilidad de costos.
- Espinoza, J. (2018). Diseño de una estructura de costos. Chiclayo. Recuperado de:

http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/usat/1365/1/TL_DiazSaavedraLuz_RamirezCotrinaMilagros.pdf.

- Fillat, J., Garetto, S., & Oldenski, L. (2015). Diversification, cost structure, and the risk premium of multinational corporations. *Journal of International Economics*, 96(1), 37-54.
- Flores, S. (2014). *Costos y presupuestos: teoría y práctica, concordados con el PCGE y NIIF*. Lima: Gráfica Santo Domingo.
- Griffin, M. & Barcharts, I. (2017) "Cost Accounting". Florida, QuickStudy Reference Guides.
- Haroun, A. (2015). Maintenance cost estimation: application of activity-based costing as a fair estimate method. *Journal of Quality in Maintenance Engineering*, 21(3), 258-270.
- Hernández, F. y. (1991). *Metodología de la Investigación*. Mexico D.F.: McGraw-Hill.
- IASC, I. A. (2016). *normas internacionales de contabilidad*. London.
- Jegers, M., Edbrooke, D., Hibbert, C., Chalfin, D., & Burchardi, H. (2002). Definitions and methods of cost assessment: an intensivist's guide. *Intensive care medicine*, 28(6), 680-685.
- Khan, M. & Jain, P. (2007) "Cost Accounting". Nueva York, McGraw- Hill Education
- Litman, T. (2009). *Transportation cost and benefit analysis*. Victoria Transport Policy Institute, 31.
- López, R. (2019). *Costos en análisis de los elementos del costo*. Guadalajara: Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Meza, M. (2015). *PCGE y NIIF aplicados a los sectores económicos*. Lima: Pacifico Editores.
- MICENTUR. (2009). *Guía de orientación al usuario de transporte terrestre*. Lima: IMPRESOS S.R.L.
- Mohan, M. (1986) "Cost Accounting: Theory, Typical Problems with full solution". Delhi, Motilal Banarsidass publishers.

- Murdock, M. (2013). Depreciation. In *Tax Insight* (pp. 249-257). Apress, Berkeley, CA.
- Orihuela, G. (2013). *Tratado de Contabilidad de Costos por Sectores Económicos* (Vol. II). Lima: Marketing Consultores.
- Osadchy, E., & Akhmetshin, E. (2015). Accounting and control of indirect costs of organization as a condition of optimizing its financial and economic activities. *International Business Management*, 9(7), 1705-1709.
- Palomino Montesinos, F., & Rojas Holguín, K. (2017). *Costos, gastos y resultados financieros en la empresa de transporte de carga Valentín & Valentino SAC, periodo 2014-2016*.
- Paul G. Keat, P. (2004). *Economía de empresa* (Cuarta Edición). México D.F.: Pearson Educación.
- Radu, D., & Marius, D. (2011). Issues related to the accounting treatment of the tangible and intangible assets depreciation. *Annals of the University of Oradea, Economic Science Series* 20 (2), 498502.
- Ramirez M. (2010). *Fundamentos y Técnicas de Costos*. Cartagena: Universidad Libre.
- Rubio E. (2011). *Sistema de gestión del mantenimiento industrial*. Lima.
- Sampieri R. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw Hill Mexico.
- Sánchez P. (2008). *Contabilidad General*. México D.F.: Gran Hill.
- Sánchez, E. (2017). “Costos de servicios de transporte de carga y fijación de los fletes de la empresa transportes de carga Leiva h. e.i.r.l. – cusco, periodo 2016”. Cusco. Recuperado de: <https://cutt.ly/xe98xvq>
- Siniestro, G. (2007). *Contabilidad Administrativa*. Bogotá: ECOE.
- Smolyak, S. (2012). Models for estimating depreciation in plants, machinery, and equipment: analysis and proposals. *Journal of Property Tax Assessment & Administration*, 9(3).
- Swaney, J., & Evers M. (1989). The social cost concepts of K. William Kapp and Karl Polanyi. *Journal of Economic Issues*, 23(1), 7-33.
- Tang S., Wang D., & Ding F. (2012). A new process-based cost estimation and pricing

model considering the influences of indirect consumption relationships and quality factors. *Computers & Industrial Engineering*, 63(4), 985-993.

Veléz, M. (2015). *Modelo de Gestión de Negocio para empresas de Transporte de Carga Pesada tipo Tráileres del Cantón Cuanca*. Cuanca.

Zans, A. (2014). *Contabilidad de costos I (Primera edición)*. Lima: San Marcos.

ANEXOS

ANEXO 01

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECÍFICO	HIPÓTESIS	VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	POBLACIÓN Y MUESTRA	TIPO DE INVESTIGACIÓN
"Análisis de los costos de la empresa transportes Cantorito E.I.R.L. periodo 2018 de la ciudad de Chimbote."	¿Cómo se vienen asignando los costos en el periodo 2016 al 2018 en la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L de Chimbote?	Desarrollar una evaluación de los costos de la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L de Chimbote,	<ul style="list-style-type: none"> • Describir los costos de servicio de la empresa Transporte Cantorito E.I.R.L. • Analizar los costos que se vienen asignando. • Plantear una propuesta de costos. 	Según Hernández (2017). El enfoque de esta investigación va dirigido hacia una propuesta futura de implementación, por lo tanto, no se va a comprobar nada, siendo así la causa de porque no se puede plantear una hipótesis.(p.108)	Costos	Mano de Obra	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de Remuneración. 	<p>P: Las principales fuentes de información a tener en cuenta son los Reportes de costos.</p> <p>P: El representante y trabajadores de la empresa "Empresa Transportes Cantorito E.I.R.L. de Chimbote.</p> <p>M: La muestra del presente trabajo de investigación es igual que la población, lo constituye (01) gerente propietario, (01) un contador externo.</p> <p>M: Planilla, Reporte de costos, del periodo 2016 al 2018.</p>	Descriptiva
						Materiales Directos	<ul style="list-style-type: none"> • Combustible por kilometraje 		
						Costos Indirectos de Fabricación	<ul style="list-style-type: none"> • Mano de Obra Indirecta • Materiales Indirectos • Otros gastos Indirectos 		

ANEXO 02

Guía de entrevista al Gerente General y Contador Externo de la empresa de transporte “Cantorito E.I.R.L.”.

Nombre:

¿Qué función ejerce en la institución?

¿Qué áreas están bajo su dirección?

1. ¿Qué sistema de costos se encuentra aplicando?
2. ¿Se contabiliza el costo de los estibadores?
3. ¿Cómo fija la empresa los fletes?
4. ¿Se lleva un control adecuado del salario del personal?
5. ¿Los conductores de los vehículos realizan reportes de compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros dentro de la marcha por averías del vehículo?
6. ¿Los conductores cuenta con bolsa de viaje por cada servicio de transporte que se brinda?
7. ¿Cuánto suele ser en promedio la bolsa de viaje? ¿Está considerado dentro de los costos?
8. ¿Se consideran los peajes para presupuestar los costos?
9. ¿Cuánto es el costo promedio del peaje?
10. ¿Se realizan actividades de mantenimiento a las unidades? ¿Cada cuánto tiempo?
11. ¿Dentro del sistema de costos incorporan los mantenimientos?
12. ¿Cómo calculan el consumo de combustible?
13. ¿Se aplica depreciaciones en los activos? ¿Cómo la calculan?
14. ¿Se considera la depreciación dentro del presupuesto de costo?
15. ¿Qué tipo de seguro vehicular se paga? ¿Cuánto es el costo?
16. ¿Forman parte de los costos los seguros vehiculares?

ANEXO 03

FORMATO DE GUÍA DE ENTREVISTA

PREGUNTA	ENTREVISTADO 1 (CONTADOR)	ENTREVISTADO 2 (GERENTE)	ANÁLISIS
1.¿Qué sistema de costos se encuentra aplicando?			
2.¿Se contabiliza el costo de los estibadores?			
3.¿Cómo fija la empresa los fletes?			
4.¿Se lleva un control adecuado del salario del personal?			
5.¿Los conductores de los vehículos realizan reportes de compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros dentro de la marcha por averías del vehículo?			
6.¿Los conductores cuenta con bolsa de viaje por cada servicio de transporte que se brinda?			
7.¿Cuánto suele ser en promedio la bolsa de viaje? ¿Está considerado dentro de los costos?			
8.¿Se consideran los peajes para presupuestar los costos?			
9.¿Cuánto es el costo promedio del peaje?			
10.¿Se realizan actividades de mantenimiento a las unidades? ¿Cada cuánto tiempo?			
11.¿Dentro del sistema de costos incorporan los mantenimientos?			
12.¿Cómo calculan el consumo de combustible?			
13.¿Se aplica depreciaciones en los activos? ¿Cómo la calculan?			
14.¿Se considera la depreciación dentro del presupuesto de costo?			
15.¿Qué tipo de seguro vehicular se paga? ¿Cuánto es el costo?			
16.¿Forman parte de los costos los seguros vehiculares?			

ANEXO 04

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo, JAIME ROBERTO RAMÍREZ CARRERA, titular del DNI. N° 18033181, de profesión CONTADOR PÚBLICO, ejerciendo actualmente como DOCENTE, en la Institución UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación del Instrumento (cuestionario), a los efectos de su aplicación al personal que labora en

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE
Congruencia de Ítems			✓	
Amplitud de contenido			✓	
Redacción de los Ítems			✓	
Claridad y precisión			✓	
Pertinencia			✓	

En Chimbote, a los 19 días del mes de SEPTIEMBRE del 2019


Firma

ANEXO 05

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo, Luis Gerardo Espino Chacón, titular
del DNI. N° 3 2 9 4 3 8 2 1, de profesión
Contador Público, ejerciendo
actualmente como Docente, en la
Institución Universidad César Vallejo

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación del Instrumento (cuestionario), a los efectos de su aplicación al personal que labora en

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE
Congruencia de Ítems			X	
Amplitud de contenido			X	
Redacción de los Ítems			X	
Claridad y precisión			X	
Pertinencia			X	

En Chimbote, a los 20 días del mes de Setiembre del
2019


Firma

ANEXO 06

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo, Marianela Karing Solano Campos, titular
del DNI. N° 18140478, de profesión
Contadora, ejerciendo
actualmente como Contadora, en la
Institución Producto Costasol SAC

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación del Instrumento (cuestionario), a los efectos de su aplicación al personal que labora en

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE
Congruencia de Ítems			/	
Amplitud de contenido			/	
Redacción de los Ítems			/	
Claridad y precisión			/	
Pertinencia			/	

En Chimbote, a los 19 días del mes de Setiembre del
2019


Firma

ANEXO 07

JUICIO DE EXPERTO SOBRE LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

INSTRUCCIONES:

Coloque en cada casilla la letra correspondiente al aspecto cualitativo que le parece que cumple cada Ítem y alternativa de respuesta, según los criterios que a continuación se detallan.

E= Excelente / B= Bueno / M= Mejorar / X= Eliminar / C= Cambiar

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia. En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
Nº	Item	a	b	c	d	e	
1	B						
2	B						
3	B						
4	B						
5	B						
6	B						
7	B						
8	B						
9	B						
10	B						
11	B						
12	B						
13	B						
14	B						
15	B						
16	B						

Evaluado por:

Nombre y Apellido:

JAME ROBERTO RAMÍREZ GARCÍA

D.N.I.: 18033191

Firma:



ANEXO 08

JUICIO DE EXPERTO SOBRE LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

INSTRUCCIONES:

Coloque en cada casilla la letra correspondiente al aspecto cualitativo que le parece que cumple cada ítem y alternativa de respuesta, según los criterios que a continuación se detallan.

E= Excelente / **B**= Bueno / **M**= Mejorar / **X**= Eliminar / **C**= Cambiar

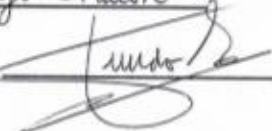
Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia. En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
Nº	Item	a	b	c	d	E	
1	B						
2	B						
3	B						
4	B						
5	B						
6	B						
7	B						
8	B						
9	B						
10	B						
11	B						
12	B						
13	B						
14	B						
15	B						
16	B						

Evaluado por:

Nombre y Apellido:

Luis Fernando Espejo Chacón

D.N.I.: 32943821 **Firma:** 

ANEXO 09

JUICIO DE EXPERTO SOBRE LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

INSTRUCCIONES:

Coloque en cada casilla la letra correspondiente al aspecto cualitativo que le parece que cumple cada Ítem y alternativa de respuesta, según los criterios que a continuación se detallan.

E= Excelente / B= Bueno / M= Mejorar / X= Eliminar / C= Cambiar

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia. En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
Nº	Item	a	b	c	d	e	
1	B						
2	B						
3	B						
4	B						
5	B						
6	B						
7	B						
8	B						
9	B						
10	B						
11	B						
12	B						
13	B						
14	B						
15	B						
16	B						

Evaluated por:

Nombre y Apellido:

Hauánela Kauina Solano Campos

D.N.I.: 18140478

Firma:

