



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

**Los costos de servicios y su relación con la rentabilidad de la
empresa transportes "Solorzano" período 2020- Huaraz**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Contador Público

AUTORAS:

Gamarra Alva, Beatriz Paola (ORCID: 0000-0001-6337-3697)

Solorzano Pineda, Keny Estefany (ORCID: 0000-0002-8119-5289)

ASESOR:

Dr. Mucha Paitan, Angel Javier (ORCID: 0000-0003-1411-8096)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

FINANZAS

CHIMBOTE — PERÚ

2021

DEDICATORIA

A mis padres por haberme guiado y motivado en cada paso que daba, por ser un gran ejemplo de perseverancia día a día para que cumpla y alcance todos mis objetivos que he venido logrando.

A mis abuelos que son mi guía y refugio, que tengo la dicha de a un tenerlos a mi lado para que me protejan y me den el valor de salir adelante siguiendo sus sabios consejos.

A mis tíos que siempre están conmigo motivándome para mejorar día a día, a mi calish que es para mí como mi hermano mayor que siempre está aconsejándome para yo ser una gran profesional, a mis dos primos que siempre están conmigo en todo momento para seguir con mis sueños al decirme tu puedes no te rindas que con la ayuda de Dios todo nos irá bien.

A mi compañera de Tesis por el apoyo en estos meses de proceso que no fue fácil, pero con compromiso logremos culminar nuestro más grande anhelo de ser profesionales.

BEATRIZ PAOLA GAMARRA ALVA

En un maravilloso placer de poder culminar de manera satisfactoria esta etapa de mi carrera universitaria, quiero agradecer a Dios, por permitirme llegar hasta este punto y haberme brindado salud, ser manantial de vida y haberme dado lo necesario, para seguir adelante día a día para lograr mis objetivos, además de su infinita bondad y amor.

Dedico con todo mi corazón mi tesis a mis padres Jovino y Yolanda, por creer y confiar en mis expectativas, por los consejos y valores que me han inculcado, su bendición a diario de lo largo de mi vida la cual me protege y me lleva a un camino positivo.

A mi compañera de tesis, quien ha sido mi mano derecha durante todo este tiempo; te agradezco por tu desinteresada ayuda y su apoyo en todo momento.

KENY ESTEFANT SOLORZANO PINEDA

AGRADECIMIENTO

Primero agradeceremos a Dios, por permitirnos culminar este punto tan importante para nosotras en nuestras vidas, por darnos la fortaleza de seguir avanzando y no retroceder, por más dificultades y problemas que se presentaron, pero que con la ayuda seguimos adelante y que con su grata bendición logramos salir adelante.

Agradecer a nuestros padres por brindarnos su apoyo y motivación incondicional, gracias a ellos tenemos una carrera profesional y culminamos satisfactoriamente y con ello así poder defendernos ante la sociedad.

Por otro lado, agradecemos a nuestros queridos docentes Manuel Fernando Astete Durand y Abel Salazar Quispe por formarnos integralmente a lo largo de nuestro desarrollo académico de la carrera de Contabilidad, que con su grata experiencia contribuyeron con el fortalecimiento de nuestras competencias como futuros contadores y de manera muy especial, a nuestro querido asesor Ángel Javier Mucha Paitán, por su paciencia, motivación consejos, compromiso y llamadas de atención para que sigamos adelante y no desistamos y fue así que nos orientó para poder realizar nuestro informe de tesis y culminarlo con éxito.

Finalmente agradecer a la empresa Solorzano, por darnos la accesibilidad de ser parte de nuestro escenario de estudio y brindarnos la información necesaria para realizar nuestra tesis.

ÍNDICE

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de tabla.....	iv
Resumen.....	v
Abstract.....	vi
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	2
III. METODOLOGÍA.....	7
3.1. Tipo y diseño de investigación	7
3.2. Variables y operacionalización.....	8
3.3. Población, muestra y muestreo.....	9
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	9
3.5. Procedimientos.....	10
3.6. Método de análisis de datos.....	11
3.7. Aspectos éticos	11
IV. RESULTADOS	11
V. DISCUSIÓN.....	24
VI. CONCLUSIONES.....	26
VII. RECOMENDACIONES	27
REFERENCIAS.....	27
VIII. Bibliografía.....	28
Anexos	

Índice de tablas

Tabla 1 Procedimiento de transporte de Carga.....	12
Tabla 2 Resumen de costos de servicios.....	15
Tabla 3 Hoja de trabajo del 2020.....	16
Tabla 4 Ratios 2019.....	17
Tabla 5 Ratios 2020.....	18
Tabla 6 Análisis de la encuesta.....	21
Tabla 7 Correlación de Hipótesis.....	25

Resumen

El presente trabajo tuvo como objetivo general: Determinar la relación entre el costo de servicio y la rentabilidad de la empresa transportes Solorzano periodo, 2020 de la ciudad de Huaraz

El tipo de investigación es correlacional y el diseño de investigación es descriptivo – correlacional. La población estuvo constituida por todos los documentos relacionados con los costos de servicios, desde su apertura hasta la actualidad-2020 de la empresa de transporte Solorzano y la muestra esta constituida por documentos de costos de servicios del año 2020 de la empresa de transporte Solorzano. Las técnicas e instrumentos utilizados fueron; la guía de análisis documental y guía de entrevista.

Se pudo concluir que al analizar los costos de servicios y su relación con la rentabilidad de la empresa transportes Solorzano, se demostró la relación que existe entre las variables mediante de la correlación de Pearson, es influenciable, concluyendo que existe un impacto, que para el año 2020 se obtiene un 0.998, consiguiendo un grado de relación alta, esto se refiere a que se acepta la hipótesis central y da respuesta a la hipótesis planteada.

Palabras Clave: Costos de servicio, rentabilidad, mano de obra, ratios.

Abstract

The present work had as general objective: To determine the relationship between the service cost and the profitability of the Solorzano transport company period, 2020 of the city of Huaraz.

The type of research is correlational, and the research design is descriptive - correlational. The population consisted of all documents related to the costs of services, from its opening to the present-2020 of the Solorzano transport company and the sample is made up of documents of service costs of the year 2020 of the Solorzano transport company. The techniques and instruments used were the documentary analysis guide and interview guide.

It was possible to conclude that when analyzing the costs of services and their relationship with the profitability of the Solorzano transport company, the relationship that exists between the variables was demonstrated through the Pearson correlation, it is influential, concluding that there is an impact, which for the In the year 2020, a 0.998 is obtained, achieving a high degree of relationship, this refers to the acceptance of the central hypothesis and responds to the hypothesis.

Keywords: Service costs, profitability, labor, ratios.

I.- INTRODUCCIÓN

Día a día alrededor del mundo, muchas empresas suelen tener problemas con reconocer sus costos, ya sea en la prestación de un servicio o por la elaboración de un producto, esto debido a que no toman en cuenta los costos en los que estos incurren, ya que no tienen conocimiento de sus ingresos y gastos reales, lo cual después se reflejará en la rentabilidad del negocio.

A nivel internacional, los autores Morales y Ulloa (2019), indican que la empresa de transportes Transullomor S.A., Ecuador al ser un tipo de empresa de servicios, el sistema de costeo no es tema principal para el departamento de contabilidad, ya que este no aporta a la determinación del precio del servicio.

A nivel nacional, la autora Ballena (2016) señala que la empresa de Transportes Turismo Señor de Huamantanga S.R.L, Chiclayo no contaba con un diseño real del costo de servicio, el cual se llevaba de forma empírica y su forma correcta del llevado de esta, se da por un modo de manera técnica, en base a los diferentes costos de servicios que se da para las proyecciones de rentabilidad.

A nivel local, la empresa Solorzano, ubicada en Huaraz Av. 27 de Noviembre-Villón, que tiene como actividad el transporte y carga para el servicio de la población, Huaraz se ha convertido es una ciudad muy caótica debido al aumento de su población y comercio, siendo unos de las mayores y grandes actividades el transporte de servicio debido a que busca llevar sus mercaderías a distintas zonas del país y es por eso que la demanda se ve muy elevada en estos tiempos ya que son necesarias para la población debido a que se lleva todo tipo de mercaderías para el consumo humano y entre otros. La empresa Solorzano presenta dificultades con respecto a sus costos, ya que estas no son relevadoras al suministrar sus servicios, en efecto la rentabilidad no es presentada de manera eficiente y con suficientes datos fiables para una toma de decisiones

De lo expuesto anteriormente se formula la siguiente interrogante: ¿Existe relación de los costos de servicios con la rentabilidad de la empresa de transportes Solorzano del periodo 2020- Huaraz?

La justificación de este trabajo de investigación en el aspecto teórico corresponde las definiciones sobre costos de servicios, al igual que teoría sobre los diferentes métodos de costos, los cuales son: por órdenes específicas, procesos y el ABC, así mismo planteamos la justificación práctica, donde dicha investigación es importante porque se desarrolló la evaluación de los costos de servicios dentro de la empresa transportes Solorzano, enfocándonos en la problemática que presenta y proponiendo un sistema de costos de acuerdo a la actividad a la que se dedica, en última instancia se propuso la justificación metodológica donde se elaboró una guía de entrevista y una ficha de observación para la obtención de información.

El objetivo principal de esta investigación es determinar la relación entre el costo de servicio y la rentabilidad de la empresa transportes Solorzano periodo, 2020 – Huaraz, los objetivos específicos son: Evaluar los costos de la empresa Solorzano, analizar la rentabilidad a través del método de ratios del periodo 2020, además analizar la relación de costos de servicios en la rentabilidad de la empresa, por otro lado, planteamos una propuesta de sistema de costos para la empresa

Finalmente se establecieron la hipótesis central la cual es:

Si existe relación de los costos de servicios con la rentabilidad de la empresa Solorzano, periodo 2020 -Huaraz, por otro lado, la hipótesis Nula es:

No existencia de la relación de los costos de servicios en la rentabilidad de la empresa Solorzano, periodo 2020-Huaraz.

II. MARCO TEÓRICO

Dando lugar a los trabajos previos realizados a nivel internacional en el país Ecuador se encontró que los autores Morales y Ulloa (2019), al realizar un estudio en la empresa transporte Transullomor S.A. tuvo como objetivo optar por un sistema de costeo , el cual contribuya a la determinación de un precio fiable de los servicios, esta investigación es de diseño descriptivo, la cual su recolección de datos se basó en entrevistas y por conclusiones expone que es de manera indispensable contar con un apropiado sistema de costos , el cual

esté adecuado a las actividades que realiza la empresa ,al igual se determinó que existe una inclinación por parte de los empresarios de este rubro, que un sistema de costos sólo es preciso en las empresas manufactureras y que pierde importancia en las empresas de servicio, por consecuencia de esto ha incidido a que las empresas de transporte no empleen un sistemas de costos para la determinación de su rentabilidad.

En el país de Ecuador, el autor García (2020) , cuya investigación tuvo como título crear un modelo de distribución de costos de servicios por Km recorrido, aplicando las técnicas contables para la determinación del precio de venta en la compañía de transportes Transcomuna peninsular S.A. Dicha investigación es de diseño descriptivo correlacional , su muestra estuvo conformada por 23 trabajadores , la recolección se obtuvo por medio de entrevistas y fichas de observación , por conclusión presenta la inexistencia de la identificación de elementos de costos debido a que no existe un archivador de comprobantes de pagos de los gastos realizados , el cual no permite brindar la información de cada uno de los elementos comprometidos al brindar el servicio.

En tanto a los trabajos previos ejecutados a nivel nacional, Ballena (2017), en su investigación, concluye con determinar el costo real del servicio de la Empresa de Transporte Turismo Señor de Huamantanga S.R.L, lo cual se ha reorganizado los costos del servicio para así poder establecer sus costos de suministros, costo de mano de obra y costos de fabricación para que tengan una diferencia con la rentabilidad de la empresa a base de su utilidad bruta. Esta investigación es de diseño es de tipo preexperimental transversal y descriptivo. Para su población se tomaron las documentaciones de Situación de Estados Financieros y Estados de Resultado de la empresa de donde se recaba la información. Se concluyó según los datos obtenidos por la entidad que se da un 24 % que viene ser una utilidad bruta obtenida después de descontar los costos de ventas; de la misma manera el margen bruto de utilidad obtenida asciende a un 25% haciendo una diferencia del 1% lo que afirma que a pesar de que los costos disminuyeron si existe una influencia sobre el margen de Utilidad Bruta.

Paredes (2018), nos dice en su tesis, que como resultado se puede demostrar que tienen una relación entre el funcionamiento de la conformación de los costos

del área de transportes y la rentabilidad del autoservicio del transporte de combustible de la empresa Emgesa SAC en el año 2017. El tipo de diseño utilizado es descriptiva. En la población se dará al personal de la empresa Emgesa SAC. Por último, se utilizarán encuestas para el proyecto de investigación.

Lopez (2019), nos plantea en su trabajo de investigación, el costo de servicio presenta una superior en el rendimiento que se obtiene por la entidad; requerido a que se ha podido observar que en los últimos años han ido creciendo los costos y gastos, pero inconsecuente con la utilidad generada, esto mediante que la rentabilidad examinada sobre el valor ventas a generando ganancias para la empresa de transportes Flores Hermanos. S.R.L. El tipo de diseño tomado es descriptivo. Se utilizó una población conformada por el personal de dicha entidad.

Molina (2002) “nos da una definición que en toda erogación o desembolso de dinero (o su equivalente), para alcanzar algún favor o beneficio, mediante la rebaja de activos o al incurrir en pasivos en el momento en que se consiguen los beneficios” (p.37).

Choy (2012) nos infiere que:

[...]examinar los costos de servicios implica tener elementos que intervengan en la prestación de servicios de procedimientos y técnicas, para ellos de se debe tomar los desembolsos que realiza la entidad al prestar un servicio ya sea mano de obra, suministros u otros para así poder satisfacer las necesidades del cliente (p.39)

Podemos concluir que los costos de servicios son todos los desembolsos que la entidad realiza para la prestación de sus servicios, en base a ello forman parte la mano de obra directa empleada en la prestación de servicios, suministros que son parte del costo indirecto de fabricación. Por eso se tiene como objetivo calcular el costo de servicio para obtener y proporcionar información relevante para una eficiente toma de decisiones, que permita que la empresa siga en marcha.

Por lo tanto, en la teoría de Costos de Servicio de Transportes Jara (2013) y Martínez (2013) con Sánchez, Garay & Mora (2017) nos formulan que:

“Los costos del Servicio de Transporte se va desarrollando en las entidades donde no tienen producción y solo prestan sus servicios, por lo que tienen un costo diferente” (p.59).

Costos Indirectos: Estos están constituidos por los seguros de vehículos, depreciación de vehículos, mantenimiento, reparación, alquiler de local, energía eléctrica y teléfono.

Mano de obra: Esto está basado en la remuneración de los choferes y ayudantes que están dando sus servicios en horas hombre, costo de horas hombre y todo esto se va dar mediante la ejecución de planilla de remuneraciones.

Suministros Diversos – Directos: Están establecidos por el combustible, lubricantes y repuestos, mientras que el suministro que va a intervenir mediante un proceso de la prestación de servicios.

Mano de Obra Directa, Palacio (2011) con Zevallos (2012) nos infieren que:

[...] la mano de obra es el costo total de la remuneración de los colaboradores que la representan como también va en relación con las ventas, pero para esto no se va a incluir el costo de los inventarios, ya que los gastos serán contabilizados en el periodo en que ha incurrido. (p.11 al 12)

Costos Indirectos de Fabricación o del Servicio Palacio (2011) nos instruye que “los costos, seguro y flete, son derechos y obligaciones que van a cubrir las etapas requeridas de logística y transporte” (p.14).

Seguro Backer (2016) concluye: “El seguro es considerado en el sistema de costeo ya sea como el SOAT y Póliza de vehículos” (p.35).

Según Hartmann (2016) indica que este es:

[...]un instrumento necesario para el control y seguimiento vehicular, por eso es importante tener el costeo y no solo para el control de la actividad del transporte si no para una comprobación y así poder concretar una respuesta positiva ante cualquier problema (p.98).

Alquiler, según López (2011) y Zeballos (2012) “nos deducen que estos servicios son necesarios para una mejor eficacia dentro de todas las funciones en la empresa” (p.36)

Costos Fijos, con Cárdenas, Nápoles (2016) y con Mora (2011) verifican que son “montos totales que no se pueden modificar así concorde con la actividad de producción” (p.180).

En relación con el salario, según Mora (2011) nos dice que “Al trabajar horas extras los pagos pueden ampliarse basándose a las horas laboradas” (p.206).

En el mismo orden Carrillo, Álvarez, Aguilar, García y Contreras (2019) sostienen:

[...]la rentabilidad se basa en la correlación de la optimización de las ventas que hace la empresa, también va de acuerdo con el rendimiento de los activos y aumentar su valor, representando la capacidad productiva de bienes así mismo este revela la recuperación de la inversión y la generación de ganancias, la medición de esta se da por medio de diferentes ratios como el ROA y RAE (p.4).

Según López, (citó a B. ,2019 y Bastons, (2004) concreta que es “la creación del desarrollo de una inversión, creando capacidad para poder costear sus pasivos, de la misma manera genera un favor proyectado agregado a lo invertido dentro de las actividades” (p.30).

Arrieta (2019) define que:

[...]La rentabilidad económica es la utilización de todos recursos de manera óptima sin despilfarrar estos, para generar beneficios, esta estima la eficacia de la gestión dentro de la empresa, observa la conducta de los activos de manera separada de su financiación, fijando si la empresa es rentable o no (p. 11).

Ramirez (2011) concreta:

[...]Por medio de dos enfoques, las cuales son la rendición de cuentas y la información para la toma de decisiones, ciertamente relacionados por la forma en que operan las empresas para la obtención de financiamiento, ya sea por el mercado de valores o diferentes instituciones prestamistas, de acuerdo con esto llevar un control financiero eficiente (p.40).

Morelos, Fontalvo y Granadillo (2012) nos instruyen que “La rentabilidad bruta hace una diferencia entre los ingresos que una entidad obtiene por vender los servicios o bienes de su propia actividad y todos los gastos que esta conlleva para la fabricación de estos”

Fontalvo y Granadillo (2012) nos explican que: “La rentabilidad operacional es un indicador el cual nos infiere que si el negocio que hemos creado nos da fines lucrativos o no a pesar de la forma en que ha sido financiada”

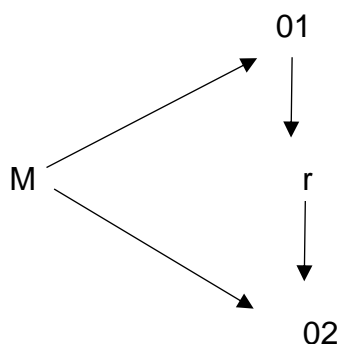
Morelos y Granadillo (2012) deduce que: “La rentabilidad neta es la que se ve en la utilidad neta sobre las ventas netas para ver los beneficios o ganancias que a tenido la entidad con sus recursos financiero o inversiones”.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

La presente investigación es de manera cuantitativa así mismo es de nivel correlacional donde Hernández, Fernández y Baptista (2014) mencionan que “los estudios correlacionales permiten conocer la relación o grado de asociatividad entre variables de investigación”, se evaluará la relación de los costos de servicios en la rentabilidad de la empresa transportes Solorzano del período 2020 -Huaraz.

A su vez, para el desarrollo de la investigación se utilizó una investigación de tipo descriptivo-correlacional.



Descripción:

O1: Costos de servicios.

O2: Rentabilidad.

r: relación entre ambas variables.

3.2. Variables y operacionalización

Variable independiente: Costos de servicios

Definición conceptual: Molina (2002) “nos da una definición en toda erogación o desembolso de dinero (o su equivalente), para alcanzar algún favor o beneficio, mediante la rebaja de activos o al incurrir en pasivos en el momento en que se consiguen los beneficios” (p.37).

Definición operacional: Implica poseer instrumentos que estén dentro de la prestación del servicio, para ello se debe recibir los desembolsos que realiza la corporación al prestar su servicio, provisiones u otros para así poder satisfacer las necesidades del cliente.

Indicadores: mano de obra/ costos indirectos de fabricación

Escala de medición: Nominal

Variable dependiente: Rentabilidad

Definición conceptual: En el mismo orden Carrillo, Álvarez, Aguilar, García, Contreras (2019) sostienen que la rentabilidad se basa en la correlación de la optimización de las ventas que hace la empresa, también va de acuerdo con el rendimiento de los activos al aumentar su valor, representando la capacidad productiva de bienes así mismo este revela la generación de ganancia y recuperar lo invertido, la medición de esta se da por medio de diferentes ratios como el ROA y RAE (p.4).

Definición operacional: Es la génesis del desarrollo de una inversión, creando aptitud para poder circundar sus pasivos, de igual forma genera una ganancia al asociado de la inversión o afán primoroso en el interior de las actividades.

Indicadores: ROE / ROA/ RENTABILIDAD FINANCIERA.

Escala de medición: Razón

3.3. Población, muestra y muestreo:

Población: Constituida por todos los documentos relacionados con los costos de servicios, desde su apertura de funcionamiento hasta la actualidad de la empresa de transporte Solorzano. Además, todos los estados financieros desde su apertura de funcionamiento, hasta la actualidad de la empresa transporte Solorzano.

•**Criterios de inclusión:** Todos los costos de servicio y estados financieros del periodo 2020 del transporte Solorzano.

•**Criterios de exclusión:** Son todos aquellos documentos de costos y estados financieros que no corresponden al año 2020 de la empresa transporte Solorzano.

Muestra: Constituida los documentos de costos de servicios del año 2020 de la empresa de transporte Solorzano. Además, los estados financieros del periodo 2020 de la empresa transportes Solorzano.

Muestreo: Se utilizó el muestreo no probabilístico utilizando los criterios de conveniencia, accesibilidad y cercanía.

Unidad de Análisis: Transporte Solorzano

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:

I. Técnicas:

Se utilizaron dos tipos de técnicas las cuales estuvieron representadas con sus respectivos instrumentos:

A. Análisis documental:

Análisis documental consiste en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas (Arias, 2012).

B. Entrevista:

Según Díaz, Torruco, Martínez y Varela (2016) la entrevista nos sirve de gran utilidad en el análisis de la investigación para así poder recaudar datos, por ello esta definición tienen un fin distinto al simple hecho de conservar.

II. Instrumentos:

A. Guía de análisis documental:

Se recogió información precisa por medio del contador externo encargado de la empresa de transporte, del cual obtuvimos los costos intervinientes para el servicio de carga.

B. Guía de entrevista:

Se obtuvo información de los costos de servicio y los resultados de la aplicación de los costos de la empresa "Solorzano".

III. Validez y confiabilidad:

Se utilizó el juicio de expertos, el cual consistió en 2 personas conocedoras del tema, que han validado los instrumentos como guía de análisis documental y guía de entrevista.

3.5. Procedimientos:

- 1.-Se elaboró los instrumentos para la recolección de datos (Guía de entrevistas, guía de análisis documental).
- 2.-Se alcanzó los instrumentos para la validación a través del juicio de expertos.
3. - Se aplicó los instrumentos para la recolección de datos.
- 4.- Se recogió la información y se procesó a través de cuadros.
- 5.- Se analizó e interpretó toda la información recolectada a través de los instrumentos.

6.- A partir de la interpretación se llegó a las conclusión y recomendación del tema de investigación planteado.

3.6. Método de análisis de datos:

Se utilizó la estadística descriptiva, de las cuales obtendremos resultados de porcentajes, representados en cuadros y gráficos, además la estadística inferencial para ver la relación de una variable en la otra a través del método de Pearson.

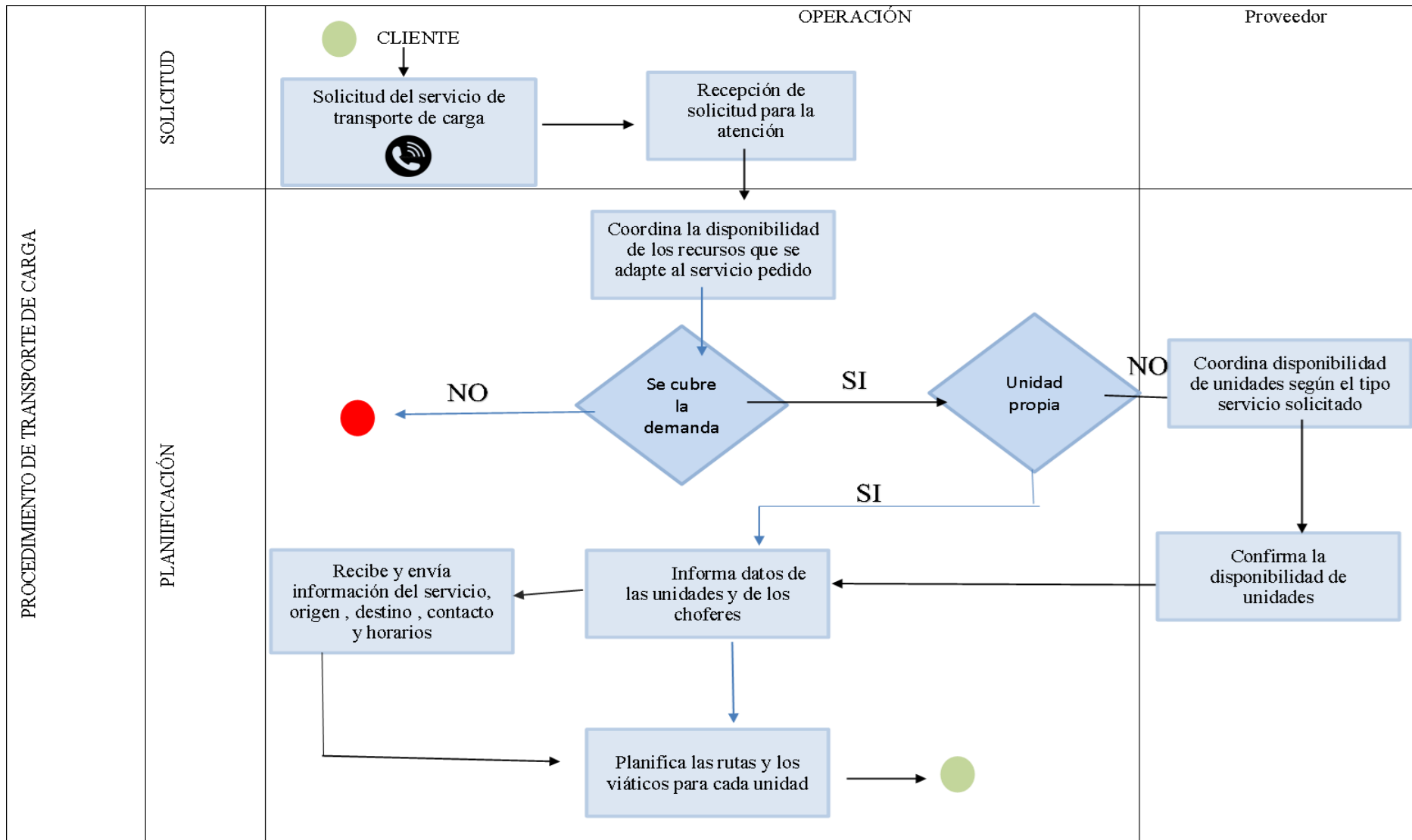
3.7. Aspectos éticos:

Consideramos: la autoría de las citas, la discreción de los datos proporcionados, el no afectar al medio ambiente y la colocación de datos reales facilitados por la empresa, sin adulterar ni manipular dicha información que pudieran favorecer a las investigadoras.

IV. RESULTADOS

Reseña Histórica

Hace aproximadamente 3 años, en el Distrito de Huaraz, Provincia del Huaraz, Departamento de Ancash, el Sr. Rímac Solorzano Jovino Fulgencio, al ver que había una gran demanda en la actividad de transporte y comercio, y teniendo la necesidad de trabajar y no depender de un jefe, tuvo la idea de formar su propia empresa siendo el su propio jefe. Al principio como todo no le fue nada fácil, pues tenía mucha competencia en su rubro, sin embargo, eso no lo detuvo, se puso metas y objetivos y fue perseverante, logrando sacar adelante a la empresa que con mucho esfuerzo y dedicación sigue en marcha, a pesar de las diferentes dificultades que viene afrontando.



COSTOS REALES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES SOLORZANO S.A.C.

Descripción de los vehículos

FICHA DE INMOVILIZADO DE LOS 2 VEHÍCULOS DE LA EMPRESA					
TIPO DE VEHÍCULO	N° DE VEHÍCULOS	AÑO DE ADQUISICIÓN	PRECIO DE ADQUISICIÓN	VALOR RESIDUAL	VIDA ÚTIL
Isuzu Forward 2014	2	2021	200,000.00	40000	5

Depreciación método línea recta

AÑO	DEPRECIACIÓN DEL AÑO	DEPRECIACIÓN ACUMULADA	VALOR RESIDUAL
0	0.00	0.00	200,000.00
1	40,000	40,000	160,000
2	40,000	80,000	120,000
3	40,000	120,000	80,000
4	40,000	160,000	40,000

Características Técnicas

Especialidad	Tipo de vehículo	P.M. A	N°DE EJES	NEUMÁTICOS	POTENCIA	MARCA
Carga General	Camión Pesado	20 t.	4	12	420 cv	Isuzu

Características de Explotación

Especialidad	Tipo de vehículo	Nº DE VEHÍCULOS	UTILIZACIÓN	KILOMETRAJE POR VEHÍCULO	CONSUMO	DÍAS DE ACTIVIDAD POR VEHÍCULO
Carga General	Camión Pesado	2	Larga Distancia	900 km	35	360

Tipos de Costos

TIPO DE COSTOS	CONCEPTO
COSTOS DIRECTOS Y VARIABLES	Peajes
	Operarios de transporte

TIPO DE COSTO		NATURALEZA
COSTOS DIRECTOS	COSTOS FIJOS	Personal
		Mantenimiento mensual
		Revisión técnica
		Seguro
	COSTOS VARIABLES	Combustible
		Neumáticos
Mantenimiento quincenal		
COSTOS INDIRECTOS	COSTOS FIJOS	Personal Administrativo
		Gerente

Costo por peaje de 1 Ruta

TIPO DE RUTA	IMPORTE DE PEAJE POR RUTA	N° RUTAS MENSUAL	COSTO MENSUAL, PEAJE POR RUTA
RUTA 1	26	15	390.00

Análisis: El peaje de Huaraz a Lima es de 6.50, por lo tanto, cuando un transportista de carga pesada hace sus rutas le cobran por eje y nuestro camión conste de 4 ejes, por lo que se hace la siguiente operación $6.50 \text{ de peaje} * 4 \text{ ejes} =$ nos da el total de 26 por la ruta realizada. Al mes nuestros transportistas hacen un total de 15 viajes.

Pernoctación

TIPO DE RUTA	DIAS DE PERNOCTACION	IMPORTE POR NOCHE	COSTO POR RUTA	N° RUTAS REALIZADAS MENSUAL	COSTO MENSUAL DE PEAJE POR RUTA
RUTA 1	1	75	75	15	1,125

Análisis: La pernoctación que estamos empleando es en base a cada noche que el transportista se aloja en un establecimiento, por lo que se le da 75.00 soles para sus viáticos que va a necesitar. Por lo que se emplea la siguiente fórmula $75 * 15$ viajes realizados al mes, que nos da un total de 1,125.00 soles.

Combustible

TIPO DE VEHÍCULO	CARGA PESADA
CONSUMO KM	35
KILOMETRAJE	13,500
COSTO POR GALÓN	13.95
COSTO POR VEHÍCULO	65,913.75

Análisis: El combustible se emplea en base al kilometraje que emplea el camión de la ruta de Huaraz a Lima, por lo tanto, el kilometraje de los 2 vehículos es de 450 km, $450 * 2 \text{ vehículos} = 900 \text{ km}$ * los 15 viajes que realiza nos un total de 13,500.00 en kilometraje de los 2 vehículos.

Formula por el costo por vehículo = Consumo KM/100*Kilometraje*Costo de galón

Neumáticos

TIPO DE VEHÍCULO	CARGA PESADA
N° neumáticos por vehículos	12
KILOMETRAJE POR NEUMÁTICO POR VEHÍCULO	24,000
KM POR VEHÍCULO	13,500
PRECIO POR NEUMÁTICO	800.00
COSTO TOTAL POR VEHÍCULO	5400

Análisis: Los neumáticos lo empleamos al kilometraje por neumático que consta que cada neumático cuesta $800 * 15 \text{ viajes que realiza al mes} * 2 \text{ vehículos}$ nos dan un total de 24,000.

Formula: Km por vehículo/Km por neumático por vehículo*N° de neumáticos*

Precio de cada neumático= Costo total por vehículo

Mantenimiento mensual

TIPO DE VEHÍCULO	CARGA PESADA
N° De vehículos	2
KM RECORRIDO POR VEHÍCULO	13,500
KM TOTAL	27,000
ESTIMACION COSTO TOTAL MONTO	300.00
ESTIMACION COSTO TOTAL POR VEHÍCULO	600

Análisis: El mantenimiento del vehículo lo realizamos mensualmente, que tiene un precio de 300.00 soles, por lo tanto, el KM total en base al mantenimiento es de 27,000, empleando la siguiente formula: Km recorrido por vehículo* los dos vehículos que tenemos.

Formula: $\text{Km total} / \text{Km recorrido por vehículo} * \text{Costo total de estimación} = \text{Estimación total por vehículo}$.

Mantenimiento por revisión

TIPO DE VEHÍCULO	COSTO TOTAL POR ESTIMACIÓN DE REVISIÓN
CARGA PESADA	180

Análisis: El mantenimiento que realiza la empresa Solorzano es de manera anual con un precio de 180.00 soles.

Personal

TIPO DE VEHÍCULO	COSTO POR VIAJE AL EMPLEADO	VIAJES AL MES	COSTO MENSUAL POR VEHÍCULO
CARGA PESADA	300	15	4,500

Análisis: El costo del personal por viaje es de 300.00 soles, por lo que llegamos a tener la fórmula de: Costo por viaje del empleado * los 15 viajes realizados al mes, nos da un total de 4,500.00 por vehículo.

Seguro

TIPO DE VEHÍCULO	TOTAL, DE SEGURO Positiva
Carga Pesada	360

Análisis: El seguro que emplea la empresa de Transportes Solorzano es del seguro la positiva con un precio de 360.00 soles.

Costos Indirectos

TIPO DE COSTOS	COSTO DE PERSONAL
Personal Administrativo	1500.00
Gerente	2000.00

Análisis: La empresa de transportes Solorzano tienes un costo por personal administrativo y gerente, que lo emplean ellos mismos en base a su criterio.

Ingresos por viaje mensual

FLETE	15 DÍAS DE VIAJE	IMPORTE DE VIAJE	TOTAL
Huaraz-Lima	5	2,100	10500
Huaraz-San Marcos	5	1,800	9000
Caraz-Lima	5	2,400	12000
TOTAL	15		31500

Análisis: Los ingresos por viaje, se dan por los viajes realizados, por lo tanto, distribuimos los 15 viajes entre las 3 rutas establecidas al mes y nuestros importes por viajes fue de 2,100.00; 1,800.00 y 2,400.00 soles. Por ellos establecimos la formula de los días de viajes distribuidos al mes por ruta * Importe de viaje, que nos dio un total de 31,500.00

Resumen de los costos de servicio

COSTOS VARIABLES Y DIRECTOS

Combustible	65,913.75
Neumáticos	5400
Mantenimiento Mensual	600

COSTOS FIJOS Y DIRECTOS

Personal	4,500
----------	-------

Mantenimiento por revisión		180
Seguro		360
<u>COSTOS INDIRECTOS</u>		
Personal Administrativo		1500
Gerente		2000
TOTALES		80,453.75
 INGRESOS		
<u>Fletes</u>		31,500
Huaraz-Lima	10,500	
Huaraz-San Marcos	9,000	
Caraz-Lima	12,000	
TOTALES		31500
 TOTAL, DE UTILIDAD BRUTA		 48,953.75

En base a los datos obtenidos de la empresa se determina que sus ingresos mensuales son de 31,500.00 Soles, esto indica que en el año de la pandemia la rentabilidad de la empresa bajó debido a las restricciones sanitarias que se obtuvo por la pandemia en el año 2020.

RATIOS - 2020 de enero a abril

$$\text{ROE: } \frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio Neto}} = \frac{58,574.00}{37,000.00} * 100\% = 1.58$$

Análisis: Por cada un sol el dueño de la empresa obtiene de rentabilidad 1.58.

$$\text{ROA: } \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Activo Total}} = \frac{61,419.00}{71,553.00} = 0.86$$

Análisis: Por cada sol de maquinarias invertidas, la empresa obtiene un 0.86.

$$\text{Rentabilidad Financiera: } \frac{\text{Resultados antes de Impuesto}}{\text{Patrimonio Neto}} = \frac{12,979.00}{37,000.00} = 0.36$$

Análisis: Por cada sol que invertimos obtenemos un 0.36 de ganancia.

RATIOS - 2019 de enero a abril

$$\text{ROE: } \frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio Neto}} = \frac{56,674.00}{35,000.00} * 100 = 1.61$$

Análisis: Por cada un sol la entidad de transportes de carga en el año 2019 obtuvo una rentabilidad de 1.61.

$$\text{ROA: } \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Activo Total}} = \frac{59,319.00}{69,453.00} = 0.85$$

Análisis: Por cada sol me máquinas invertidas en el mes de enero a abril del año 2019, la empresa obtiene un 0.85.

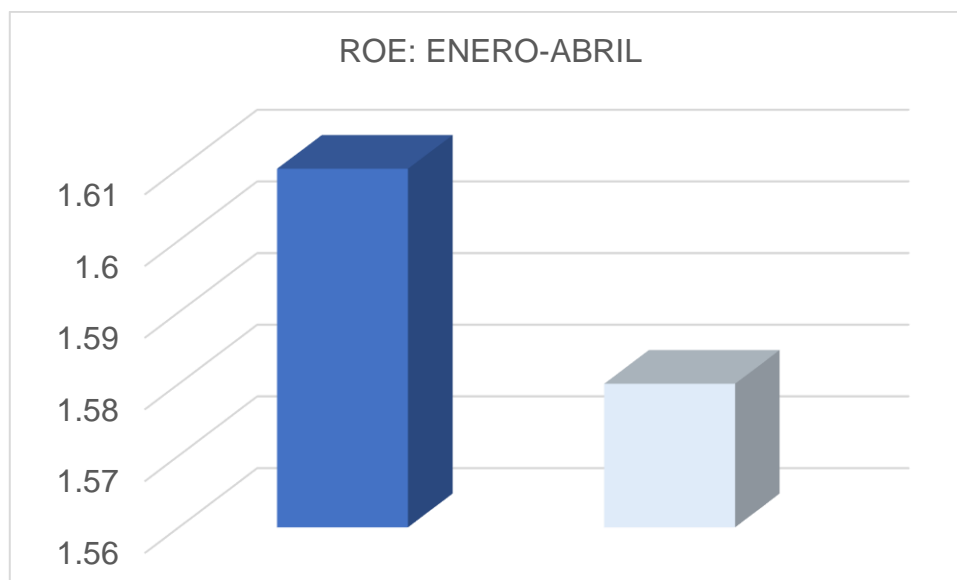
$$\text{Resultados antes de Rentabilidad Financiera } \frac{\text{Impuesto}}{\text{Patrimonio Neto}} = \frac{10,869.00}{35,000.00} = 0.31$$

Análisis: Por casa sol que invertimos la empresa de transporte de carga obtuvo un 0.31 de ganancia.

CUADRO COMPARATIVO DE RATIOS DEL 2019-2020

ROE:

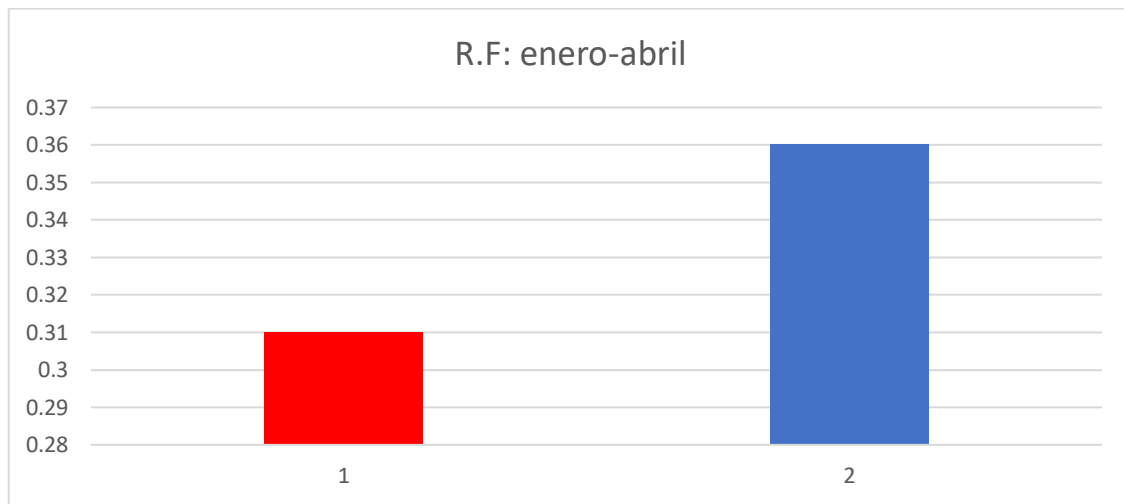
ROE	Enero-Abril
1.61	2019
1.58	2020



Análisis: Concluimos que la empresa Solorzano en el año 2019 obtuvo por cada sol una mayor rentabilidad del 1.61.

RENTABILIDAD FINANCIERA:

R. F	Enero-Abril
0.31	2019
0.36	2020



Análisis: Se determina que para el año 2020 se obtuvo una mayor inversión para la empresa de transporte de carga.

Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Análisis
1. ¿Cuánto es el costo total de fletes de las empresas de transporte de carga pesada de Huaraz a Lima?	Es un aproximado de 2,000.00	Son 1,5000.00	Es un total de 1,000.00	El flete es de 1,250.00	Los entrevistados tienen diferentes conocimientos al total del flete que ellos obtienen en cada viaje.
2. ¿Cuánto gastan en promedio las empresas de transporte de carga en combustible en el año 2020?	Las empresas gastan en combustible 36,000.00	Dependiendo de cuantos viajes haga el carro	Se gasta en combustible en promedio de 30,000.00	De acuerdo con el tipo de carro de carga	Los entrevistados nos dan diferentes montos calculando un promedio al cual ellos en el año 2020 gastan en combustible
3. ¿Como afecto la pandemia en el sector de transportes en el 2020?	Había restricciones que el estado impuso	Las cargas que solíamos tener antes ya no eran las misma y el carro no podía salir debido a que no completábamos con lo requerido	Los choferes no queríamos salir por temor, debido a que teníamos en casa a nuestros Padre viviendo con nosotros	No había salidas ni entradas a ninguna Provincia	Los entrevistados no pudieron laborar debido a que hubo muchas restricciones por el estado y por los cuidados que ellos deben de tener con su familia

Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Análisis
4. ¿Se contabiliza el salario de los conductores?	Si	No	Si	Si	Los entrevistados nos dan a conocer que si se están contabilizando su sueldo
5. ¿En que se basa la empresa de Transporte para fijar el precio del flete?	Por el peso	Por el valor de carga	Por mercaderías voluminosas	Por unidad de contenedor	Los entrevistados dan diferentes perspectivas a cerca de sus experiencias de como ellos fijan un precio del flete.
6. ¿Cuánto se gasta por SOAT en las empresas de Transporte?	De acuerdo al seguro que se deba de integrar	La empresa ya tiene un tipo de seguro y va de acuerdo al SOAT	Un promedio de 80 soles cada seis meses	70 soles con cada 6 meses	Los entrevistados tienen que conocimiento de que el SOAT va de acuerdo al seguro de que este integrado la empresa y sus precios tienden a estar entre los 60 a más.

Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Análisis
7. ¿Como reducir los costos operacionales en el transporte de carga?	Capacitando a los choferes	Creando una planificación de ruta	Cuidando la seguridad de los conductores	Haciendo la programación de los de mantenimientos de los vehículos	Los entrevistados si conocen en como ellos pueden reducir de forma muy práctica los costos operacionales en el transporte
8. ¿En sus servicios habituales de transporte se incluye cargas y descargas?	Si	Si	Si	Si	Esto nos da a conocer que en los servicios que ellos brindan siempre se va incluir las cargas y descargas para tengan una buena contabilización de sus mercaderías

Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Análisis
9. ¿Cree usted que con un sistema de costos la empresa pueda obtener mayor rentabilidad?	Si	Si	Si	Si	Los empleados están seguros de que al implementar un sistema de costos de servicio la empresa puede tomar mejores decisiones para que ser obtenga una mayor rentabilidad
10. ¿Cuánto son los gastos de viáticos del conductor?	Tiene un promedio de 300 soles	Promedia los 350 soles a mas	Es de 300 soles	Va de 300 soles a mas	Los entrevistados no tienen el conocimiento de cuál es el monto exacto de los viáticos que se da por parte del conductor, pero todos promedian que bordea de los 300 soles a más

CONTRASTACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En la presente investigación se tiene la siguiente hipótesis central:

Hc = Si existe relación de los costos de servicios con la rentabilidad de la empresa Solorzano, periodo 2020 -Huaraz.

Además, la hipótesis nula:

Ho = No existencia de la relación de los costos de servicios en la rentabilidad de la empresa Solorzano, periodo 2020-Huaraz.

Aplicando la R-Pearson en el programa SPSS-28 se obtuvo lo siguiente:

Correlaciones

		costos	rentabilidad
costos	Correlación de Pearson	1	.938
	Sig. (bilateral)		.226
	N	3	3
rentabilidad	Correlación de Pearson	.938	1
	Sig. (bilateral)	.226	
	N	3	3

El resultado obtenido es que: Existe relación en los costos de servicios con la rentabilidad en la empresa con un grado elevado de significancia de 0.938, por lo tanto, se aprueba la hipótesis central de la investigación y se rechaza la hipótesis nula

V. DISCUSIÓN

En la presente investigación titulada: Los costos de servicios y su relación en la rentabilidad de la empresa transportes "Solorzano" período 2020- Huaraz. Luego de aplicarse el análisis documental y la guía de entrevista, se han hallado varios tipos de problemas los cuales se abordarán en este capítulo.

En cuestión con la primera variable, se analizó los datos recogidos en el cuadro N° 01 y la respuesta del ítem 12, donde se determinó que la empresa Transportes Solorzano, al realizar su costeo de forma empírica, tiene dificultades en determinar el costo de sus servicios y su rentabilidad real, así mismo de puesto que no cuenta con una recopilación de datos de sus diferentes costos, se determinó en el ítem 5, que la empresa no cuenta con un sistema de control de gastos, lo cual conlleva a que no obtenga la información real de sus costos y por ende de su rentabilidad. Así mismo, Achata (2019) en su investigación indica que, para determinar el costo razonable, es preciso conocer cada uno de los elementos de los costos que se presentan en el servicio, de esta manera clasificarlos entre fijos y variables, estos costos deben ser presentados en valores de venta para la mejor caracterización de la rentabilidad

También se observa que la empresa tendría un eficiente manejo sobre su rentabilidad, si adoptara un sistema de costeo adecuado, esto se puede observar en las respuestas del ítem n° 8 de la entrevista, que no perciben la rentabilidad real. Fernández indica que realmente los diferentes directores de gerencia de las diferentes empresas, los estados financieros no son confiables, ya que su rentabilidad de estos, con la información de baja veracidad y confiabilidad, por lo tanto, la rentabilidad deja de ser real.

En relación con la segunda variable, rentabilidad, la empresa de transportes Solorzano, se determina en base a sus compras de combustible, más no en los

diferentes costos que incurre como; peaje, cambio de aceite, cambio de llantas, reparación de vehículos entre otros

El cuadro N° 1, muestra el resumen de sus costos e ingresos del servicio, teniendo en la utilidad de forma positiva, tal cual, como los ingresos, además el ítem 1 y ítem 10 de la entrevista ya no cuentan con un sistema de costeo, la determinación del costo de su servicio lo hacen de forma empírica, coincidiendo con Fernández (2018), que la empresa Mi cariñito E.I.R.L. no cuantifica sus costos por ende no conoce el costo real de su servicio.

El combustible promedio en gastar se basa en la carga del carro, el tamaño del carro, la marca del carro, la ruta a la que se dirige y de la misma manera el conductor que lo lleva, en el 2020 se disminuyó el servicio de transporte de carga pesada en los meses de enero a abril, por las diferentes restricciones, lo cual indica que bajó el consumo promedio del combustible.

La pandemia en el sector de servicios de transporte de carga pesada influyó de manera negativa ya que existió muchas restricciones, no había entradas ni salidas a ninguna provincia, los conductores se mantuvieron protegidos en sus casas por temor a contagiarse, las cargas eran en pocas cantidades, no llenaban a las toneladas para completar la capacidad del carro.

El salario de los conductores en mayoría de los casos no se contabiliza, ya que es continuo el cambio de ellos y se les paga por viaje, por otro lado, si se mantiene un contrato se le paga al conductor de manera mensual con sus respectivos seguros.

El precio del flete es determinado de acuerdo con las toneladas que el carro transportará, de igual manera al volumen de la carga, así también como la distancia de la ruta a la que se dirige y por último de acuerdo con la unidad que lo transportará, esto indica a que si el carro sea de los últimos 3 años recientes se cobra más a que lo lleve una unidad con 5 o 7 años de antigüedad.

En el servicio de transporte de carga pesada la mayoría cubre el costo de carga y descarga, lo cual ya está incluido en el flete que pagará el cliente, por otro lado,

existen empresas que la carga y descarga son cubiertas por el mismo cliente desde el punto que se dará el servicio, ya que no cuentan con personal disponible.

VI. CONCLUSIONES

1° Se evaluó que la empresa de transportes Solorzano establece los costos de servicio de transporte de forma empírica, es decir que el dueño no aplica un sistema de costeo, debido a esto no se encuentran los costos que ayudaran a fijar el precio de los fletes, en base a ello se observa que se obtiene ingresos sobreestimados, hecho que es desfavorable y no le permite establecer con suficiencia razonabilidad los fletes que incurren en la determinación de los costos de servicios, por lo que se debe de tomar en cuenta la propuesta del usuario para la referencia de los precios en los costos de servicios y la fijación de los fletes.

2° Al analizar la rentabilidad a través de ratios esta se lleva a cabo de forma empírica inadecuadamente por el gerente, debido a la falta de conocimiento con respecto a los diversos ratios que se encuentran en la hoja de trabajo de la empresa de transporte de carga, ya que estas aportan con datos verídicos y reales las cuales a su vez conllevan en la determinación y fijación de sus costos y rentabilidad.

3° Analizamos los costos de servicio de la empresa Transportes de carga pesada Solorzano que nos muestra ganancias de S/ 11,633.00, considerando los dos vehículos de transporte por viaje, pero cabe recalcar que este resultado no tiene como base una estructura de costos en la cual se puedan confiar o tener certeza que es así, es por ello que con la aplicación de una estructura de costos reales se toman en consideración varios costos los cuales el propietario no considera actualmente y estos costos afectan directamente en la fijación de precios de los fletes.

VII. RECOMENDACIONES

1° El propietario de la empresa de Transportes de carga Solorzano debe de contratar los servicios de un contador especializado en costos y rentabilidad para que establezca técnicamente los costos de servicio de transporte de carga y su rentabilidad, de manera que estas se puedan establecer con rigurosidad contable, para la obtención de información eficiente y real y de tal manera hacer una buena toma de decisiones.

2° El dueño de la empresa de Transportes de carga Solorzano, deberá de ejecutar en un corto tiempo una estructura de costos en base a los resultados alcanzados en el presente estudio, es decir utilizar la tabla ideal y que se adecue a la necesidad de la empresa se pueda entender para que esta pueda ser expresada por un contador.

3° Por último sabemos que la mayoría de los transportistas establecen sus fletes en base a su experiencia, por ello se recomienda al gerente que fijen las tarifas en función a los costos de servicios y su relación con la rentabilidad que en la presente investigación se ha determinado.

VIII. BIBLIOGRAFÍA

Arias, L., Portilla, L., Fernández, S. (2010). La distribución de costos indirectos de fabricación, factor clave al costear productos. Revista Redalyc (84).

Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/849/84917249014.pdf> .

Arango M.; Ruiz S.; Ortiz L. y Zapata J. (2017). Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/772/77254022014.pdf>

Arredondo, D., De Icaza, T. (1995). Una aproximación al estudio de costos de servicios de salud en México. Revista Redalyc (445). Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/106/10637510.pdf>.

Arbeláez, L. (2011). Sistema de costeo ABC aplicado al transporte de carga. Revista Universidad EAFIT (12). Recuperado de:

<https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/view/961/865>.

Alvear S. y Rodríguez P. (2006). Estimación del Costo por Kilómetro y de los Márgenes de una Empresa de Transporte de Carga, Industria Agrícola, Región del Maule, Chile. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/399/39903206.pdf>

Astorga M., Medina M., Rivella L. (2013) Determinación del costo de un flete rentable en el transporte de carga. Recuperado de:

<http://186.153.163.187:8080/handle/123456789/473>

Atahualpa, J. (2015). Los costos de servicios y su relación en rentabilidad de la empresa de servicios Roa Ingenieros S.A.C. (Tesis de título). Recuperado de:

<http://repositorio.unac.edu.pe/handle/UNAC/1514>.

Ballena, I. (2017). Costo de servicio y su influencia en la rentabilidad de la empresa de transportes turismo Señor de Huamantanga S.R.L., Chiclayo 2016. (tesis de título), Recuperada de:

http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/10173/ballena_ai.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Buele, I., Cuesta, F., Chillogalle, C. (Mayo, 2020). Métricas para el diagnóstico de los estados financieros de las compañías del sector industrial manufacturera en Cuenca, Ecuador. Revista Scielo (76). Recuperado de:

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-50512020000200063&lang=es.

Bermeo E. y Calderón J. (2009) Diseño de un modelo de optimización de rutas de transporte. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/478/47811604005.pdf>

Camilo, C., Álvarez, G., Aguilar, G., García, J., Contreras, C. (diciembre, 2019). Rentabilidad de la producción de frijol (*Phaseolus vulgaris* L.), maíz (*Zea mays* L.) y chile (*Capsicum annum.*) en el municipio de Morelos, Zacatecas. Revista Scielo (29). Recuperado de:

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-62662019000100140&lang=es.

Camilla de Oliveira, Márcio de Almeida, Renata Albergaria, Isabela Rocha. (2020) Soluções para o transporte urbano de cargas na etapa de última milha. Recuperado de:

https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692020000100211&lang=en

Coronell Wilfrido, Artegada Cindy Nelson J.(2017) Costs of acute otitis media in children in a city of the Colombian Caribbean coast. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/jatsRepo/843/84359527009/index.html>

Carmona Diana y Chavez Jairo (2015). Una alternativa de financiamiento como herramienta de apoyo para las empresas de transporte de carga terrestre en Bogotá. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/3235/323535374002.pdf>

Castro N. (2013). Mensuração de externalidades do transporte de carga brasileiro. Recuperado de:

https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2238-10312013000100010&script=sci_arttext

Castaño, C., & Arias, J. (2013). Análisis financiero integral de empresas colombianas 2009-2010: perspectivas de competitividad regional. *Entramado*, 9(1), 84 100. Recuperado de:

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1900-38032013000100006

Claudia A., Felipe G. (2015)_DISEÑO DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA EL CALCULO DEL PRECIO OPTIMO EN BASE AL WACC (COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL) APLICADO EN LA EMPRESA ICOLTRANS S.A.S. Recuperado de:

https://repository.udem.edu.co/bitstream/handle/11407/3514/TG_EGFE_51.pdf

Choquesaca Eber (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. Recuperado de:

<http://repositorio.uandina.edu.pe/handle/UAC/1479>

Diestra A. y Jimmy R. (2019). Influencia del sistema de costo en la rentabilidad en transporte carga pesada World Logistics Services Corporation S.A.C., Comas, 2018. Recuperado de:

https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UUPN_74bfebfa5796ec6dfdd037565bd340ac/Details

Enriquez, L., García, L., Miranda, C., Jordán, A. (octubre,2019). Influencia de la estructura de los parques eólicos en el costo y la rentabilidad. Revista Scielo (30). Recuperado de:

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-07642019000500037&lang=es.

Espinoza E. (Septiembre, 2019). Variables and their operationalization in educational research. second part. *Revista Conrado*. Recuperado de

<http://scielo.sld.cu/pdf/rc/v15n69/1990-8644-rc-15-69-171.pdf>.

Estrada S., Restrepo L., Ballesteros P. (2010). Análisis de los costos logísticos en la administración de la cadena de suministro. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/849/84917249050.pdf>

Fernandez J. (2018). ESTRUCTURA DE COSTOS PARA DETERMINAR LA UTILIDAD OPERATIVA DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES MI CARINITO E.I.R.L. BAGUA GRANDE – 2018. Recuperado de:

<https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/5601/Fernandez%20Alarcon%20Jose%20Amberli.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

García , M.(2020).Costos por servicio y fijación de precio en la compañía transcomuna peninsular S.A. , Cantón la Libertad , Provincia de Santa Elena, ñao 2018. (título de licenciado). Recuperado de : <https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/5280/1/UPSE-TCA-2020-0013.pdf>

Garza, M., Sánchez, M. (Febrero, 2020). Impacto de la rentabilidad y la cuota de mercado en las empresas zombis en México. *Revista Scielo* (14). Recuperado de :

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-53462019000400729&lang=es.

Gonzales N. (2016). Transporte y logística. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307001.pdf>

Lazcano, E., Salazar, E., & Hernández, M. (2001). Estudios epidemiológicos de casos y controles. Fundamento teórico, variantes y aplicaciones. *Salud Pública de México*, 43(2), 135-150. *Recuperado de:*

<http://www.scielo.org.mx/pdf/spm/v43n2/a09v43n2.pdf>

Lozano R. (2018). Costo de servicio y rentabilidad en las empresas de transporte de carga pesada del Callao, 2018. Recuperado de:

<https://hdl.handle.net/20.500.12692/33057>

Lucich G, Mauricio Villena, and María Quinteros, María José. (2015) Transportation costs, agricultural expansion, and tropical deforestation: Theory and evidence from Peru. Recuperado de:

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-16202015000200003&lang=es

Magaña M. y Leyva C. (2011). Costos y rentabilidad del proceso de producción apícola en México. Recuperado de:

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422011000300006

Marquez L. y Cantillo V. (2011). Evaluación de los parámetros de las funciones de costo en la red estratégica de transporte de carga para Colombia. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/852/85220757010.pdf>

Marcotrigiano, L. (2013). Reflexiones acerca de la elaboración y presentación de estados financieros bajo ambiente VEN-NIF PYME. *Actualidad Contable FACES*, 16(26), 45-81. Recuperado de:

<http://www.redalyc.org/html/257/25728399004/>

Morales, D y Ulloa, A. (abril, 2019) Costos y Gastos de la empresa de servicios de transporte Transullomor S.A. *Revista observatorio de la Economía Latinoamericana*. Recuperado de:

<https://www.eumed.net/rev/oel/2019/04/costos-gastos-transullomorsa.htm>

Napoli Jocelyne. (2017) A tourism and cultural regional case study of the link between transportation and tourism: South of France Un estudio de caso sobre turismo regional cultural a partir de los vínculos entre los medios de transporte y el turismo en el Sur de Francia. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=441550663014>

Nava, M. (2009). Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente. *Revista Venezolana de Gerencia*, 14(48), s. p. Recuperado de:

http://www.scielo.org.ve/scielo.php?pid=S1315-99842009000400009&script=sci_arttext

Sanchez O. y Romero J. (2010). Factores de calidad del servicio en el transporte público de pasajeros: estudio de caso de la ciudad de Toluca, México. Recuperado de:

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S140584212010000100003&script=sci_arttext

Vegiú, J. (2013). La cadena de valor como herramienta de gestión para una empresa de servicios. *Revista Redalyc* (28). Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/816/81629469003.pdf> .

Vijayasimhan S., Shanmugam G. (2019). Functional and cost-benefits of geosynthetics as subgrade reinforcement in the design of flexible pavement.

Recuperado de:

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-11292019000200039&lang=en

R.F. (2011). Evolución histórica de los enfoques en contabilidad financiera: Implicaciones para los objetivos y los requisitos de la información contable.

Revista Redalyc (61). Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/257/25720652004.pdf>

Zamora A. y Gonzales J. (2019). Eficiencia del transporte de carga internacional mexicano: análisis por entidad federativa a través del Índice Malmquist, 2010-2014. Recuperado de:

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-33802019000100125&script=sci_arttext

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPCIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA
INDEPENDIENTE	Molina (2002) " Nos da una definición que en toda erogación o desembolso de dinero (o su equivalente), para alcanzar algún favor o beneficio, mediante la rebaja de activos o al incurrir en pasivos en el momento en que se consiguen los beneficios" (p.37).	Implican tener elementos que intervengan en la prestación de servicio de procedimiento o técnicas, para ellos se debe de tomar los desembolsos que realiza la entidad al prestar un servicio, ya sea de mano de obra, suministros u otros, para así poder satisfacer las necesidades del cliente.	Componentes del costo de Servicio	Materiales	NOMINAL
Costos de Servicios				Mano de Obra	
				Costos Indirectos de Fabricación	

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPCIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA
DEPENDIENTE	<p>En el mismo orden Carrillo, Alvarez, Aguilar, Garcia y Contreras (2019) " Sostienen que la rentabilidad se basa en la correlación de las optimización de las ventas que hace la empresa y también va de acuerdo al rendimiento de los activos, en base a ellos aumentan su valor que representa la capacidad productiva de bienes que así mismo revela la recuperación de la inversión y la generación de ganancias, por lo tanto la medición de estas se da por medio de diferentes ratios como el ROA y RAE (p.4)</p>	<p>Es la creación de desarrollo de una inversión, creando capacidad para poder costear sus pasivos y de la misma manera generar un beneficio futuro agregado a la inversión o esfuerzo elaborado dentro de las actividades.</p>	<p>Ratios</p>	ROE	<p>RAZÓN</p>
RENTABILIDAD				ROA	
				<p>Rentabilidad Financiera</p>	

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
COSTOS DE SERVICIO	Nos da una definición que en toda erogación o desembolso de dinero (o su equivalente), para alcanzar algún favor o beneficio, mediante la rebaja de activos o al incurrir en pasivos en el momento en que se consiguen los beneficios” (p.37).	Implica tener elementos que intervengan en la prestación de servicios de procedimientos y técnicas, para ellos se debe tomar los desembolsos que realiza la entidad al prestar un servicio ya sea mano de obra, suministros u otros para así poder satisfacer las necesidades del cliente.	Materiales Mano de obra Costo Indirectos de Fabricación	Nominal

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
RENTABILIDAD	<p>Álvarez,Aguliar,García,Contreras (2019) sostienen que la rentabilidad se basa en la correlación de la optimización de las ventas que hace la empresa, también va de acuerdo al rendimiento de los activos y aumentar su valor, representando la capacidad productiva de bienes así mismo este revela la recuperación de la inversión y la generación de ganancias, la medición de esta se da por medio de diferentes ratios como el ROA y RAE (pag.4).</p>	<p>Es la creación del desarrollo de una inversión, creando capacidad para poder costear sus pasivos, de la misma manera genera un beneficio futuro agregado a la inversión o esfuerzo elaborado dentro de las actividades.</p>	<p>Utilidad Neta Patrimonio Total Ventas Netas Utilidad Bruta Utilidad Operacional Activo Total</p>	<p>Nominal</p>

PROPUESTA DE COSTOS

RUTA 1			
CLASIFICACIÓN DE COSTOS	N° de Unidades	Valor de vehículo	Valor Total mensual
Combustible	2	S/. 3,500.00	S/. 7,000.00
Llantas		S/. 640.00	S/. 1,280.00
Lubricantes		S/. 155.00	S/. 310.00
Mantenimiento		S/. 245.00	S/. 490.00
Conductores		S/. 1,400.00	S/. 2,800.00
Seguro		S/. 266.00	S/. 532.00
Depreciación del vehículo		S/. 609.00	S/. 1,218.00
Peaje		S/. 380.00	S/. 760.00
TOTAL			S/. 7,195.00

En la depreciación hemos efectuado el valor de la vida útil. Según la NIC 16 “Propiedad, planta y equipo” que nos dice: El valor residual de un activo es el importe estimado que la entidad podría obtener actualmente por la disposición del elemento, después de deducir los costos estimados por tal disposición, si el activo ya hubiera alcanzado la antigüedad y las demás condiciones esperadas al término de su vida útil.

ACTIVIDADES PRIMARIAS			
Actividad	Proceso	Tiempo estimado en horas	Porcentaje Asignado
Contacto con el cliente	Toma de pedido	3	25%
	Recibir órdenes para transportar	5	42%
	Autorización para la carga	4	33%
TOTAL		12	100%

Los porcentajes asignados en las actividades primarias, se ha calculado en base a la relación con el tiempo en el cual se lleva a cabo cada una de ellas.

Considerando que en la ruta Huaraz- Lima se requieren dos vehículos para el traslado de la carga.

ACTIVIDADES SECUNDARIAS			
Actividad	Proceso	Tiempo estimado en horas	Porcentaje Asignado
Transporte de la carga	Preparar rutas	1	8%
	Distribuir unidades	1	8%
	Carga al camión	4	33%
	Traslado de la carga	2	17%
	Descarga del camión	4	33%
TOTAL		12	100%

En el porcentaje asignado en las actividades secundarias, se ha calculado en relación con el tiempo en el que se está llevando a cabo cada una de ellas, considerando así que la ruta Huaraz- Lima se requieren dos vehículos para el traslado de la carga.

GUÍA DE ENTREVISTA

I. DATOS GENERALES:

Nombre del Entrevistado:

Empresas del mismo rubro

Cargo que Desempeñan:

Gerentes

1. ¿Cuánto es el costo total del flete de las empresas de transporte de carga pesada de Huaraz a Lima?
2. ¿Cuánto gastan en promedio las empresas de transporte de carga en combustible en el año 2020?
3. ¿Como afecto la pandemia en el sector de transportes en el 2020?
4. ¿En que se basa la empresa de Transporte para fijar el precio del flete?
5. ¿Cuánto se gasta por SOAT en las empresas de Transporte?
6. ¿Como reducir los costos operacionales en el transporte de carga?
7. ¿En sus servicios habituales de transporte se incluye cargas y descargas?
8. ¿Cree usted que con un sistema de costos la empresa pueda obtener mayor rentabilidad?
9. ¿Se contabiliza el salario de los conductores?
10. ¿Cuánto son los gastos de viáticos del conductor?

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.

A— Excelente / B— Bueno / C— Mejorar / D— Eliminar / E— Cambiar

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

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
N°	Ítem	A	B	C	D	E	
1	¿Cuánto es el costo total de peajes de las empresas de transporte de carga pesada de Huaraz a Lima?		X				
2	¿Cuánto gastan en promedio las empresas de transporte de carga en combustible en el año 2020?		X				
3	¿Cómo afectó la pandemia en el sector de transportes en el 2020?		X				

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
N°	Ítem	A	B	C	D	E	
4	¿En que se basa la empresa de transporte para fijar el precio del flete?		X				
5	¿Cuánto se gasta por SOAT en las empresas de Transporte?		X				
6	¿Como reducir los costos operacionales en e1 transporte de carga?		X				
7	¿En sus servicios habituales de transporte se incluye cargas y descargas?		X				
8	¿Cree usted que con un sistema de costos la empresa pueda obtener mayor rentabilidad?		X				
9	¿Se contabiliza el salario de los conductores?		X				
10	¿Cuánto son los gastos de viáticos del conductor?		X				

Evaluado por:

Nombre y Apellidos:

Manuel Fernando Astete Durand

D.N.I.: 18137985

Mg. Fernando Astete Dur

Firma:

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo, Manuel Fernando Astete Durand, titular del DNI. N° 18137985, de profesión Contador Público Colegiado, 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 el Rubro de Transportes.

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, 18 de Mayo del 2021

los 15 días del mes

Mg. Fernando Astete Durand
CONTADOR PÚBLICO COLEGIADO
MAT. N° 2083

Firma

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.

A= Excelente / B= Bueno / C= Mejorar / D= Eliminar / E= Cambiar

Las categorías para evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia.

En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
Nº	Ítem	A	B	C	D	E	
1	¿Cuánto es el costo total de peajes que pagan las empresas de transporte de carga pesada en el trayecto de Huaraz a Lima?			X			
2	¿Cuánto gastan en promedio las empresas de transporte de carga en combustible en el año 2020?			X			

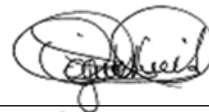
3	¿Como afectó la pandemia en el sector de transportes en el año 2020?			X			
4	¿En que se basa la empresa de Transporte para calcular y fijar el precio del flete?			X			
5	¿Cuánto se gasta por SOAT en las empresas de Transporte?			X			
6	¿Como reducir los costos operacionales en el transporte de carga?			X			
7	¿En sus servicios habituales de transporte se incluye cargas y descargas?						A que se refiere con cargas y descargas - replantear
8	¿Cree usted que con un sistema de costos la empresa pueda obtener mayor rentabilidad?			X			
9	¿Se contabiliza el salario de los conductores?			X			
10	¿Cuál es el importe que se asigna como gastos de viáticos del conductor?			X			

Evaluado por:

Nombre y Apellidos: DR. SEGUNDO TOMAS AGUILAR

D.N.I.: 18072021

Firma: _____



CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo, **DR. SEGUNDO TOMAS AGUILAR**, titular del DNI. N°**18072021**, de profesión de Contador Público Colegiado, ejerciendo actualmente como Docente, en la 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 el Rubro de Transportes.

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, 25 de Mayo del 2021



Firma



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, MUCHA PAITAN ANGEL JAVIER, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de CONTABILIDAD de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHIMBOTE, asesor de Tesis titulada: "LOS COSTOS DE SERVICIOS Y SU RELACIÓN CON LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA TRANSPORTES SOLORZANO PERÍODO 2020- HUARAZ", cuyo autor es SOLORZANO PINEDA KENY ESTEFANY, constato que la investigación cumple con el índice de similitud establecido, y 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.

CHIMBOTE, 25 de Julio del 2021

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
MUCHA PAITAN ANGEL JAVIER DNI: 17841314 ORCID 0000-0003-1411-8096	Firmado digitalmente por: AMUCHAP el 26-07-2021 15:34:29

Código documento Trilce: TRI - 0148082



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, MUCHA PAITAN ANGEL JAVIER, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de CONTABILIDAD de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHIMBOTE, asesor de Tesis titulada: "LOS COSTOS DE SERVICIOS Y SU RELACIÓN CON LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA TRANSPORTES SOLORZANO PERÍODO 2020- HUARAZ", cuyo autor es GAMARRA ALVA BEATRIZ PAOLA, constato que la investigación cumple con el índice de similitud establecido, y 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.

CHIMBOTE, 25 de Julio del 2021

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
MUCHA PAITAN ANGEL JAVIER DNI: 17841314 ORCID 0000-0003-1411-8096	Firmado digitalmente por: AMUCHAP el 25-07-2021 23:55:46

Código documento Trilce: TRI - 0147978