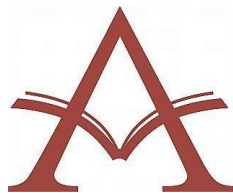


**UNIVERSIDAD PERUANA DE LAS AMÉRICAS**



**ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**TESIS**

**COSTO DE SERVICIO Y LA RENTABILIDAD EN LAS  
EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA-GLORIA  
GRANDE, DISTRITO DE ATE, AÑO 2020**

**PARA OPTAR EL TÍTULO DE CONTADOR PÚBLICO**

**AUTORA:**

**QUIQUIA LEON BEATRIZ JESSICA**

**Código Orcid:(0000-0002-6892-0730)**

**ASESOR:**

**MG. CESAR ENRIQUE LOLI BONILLA**

**Código Orcid: (0000-0002-8039-3363)**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN COSTOS Y PRESUPUESTOS**

**LIMA, PERÚ**

**JULIO, 2021**

## **DEDICATORIA**

Este trabajo está dedicado primeramente a Dios, quien ha sido y será mi eterno padre, amigo y hermano. En segundo lugar, lo dedicó a mis queridos padres, a mis hermanos y hermanas por el apoyo y cariño incondicional.

## AGRADECIMIENTO

Primeramente, agradezco a Dios, quien ha sido mi soporte y fortaleza en cada proceso de mi vida, quien es mi razón y mi motivo, a mis queridos padres quienes siempre están pendiente de mí, su amor y dedicación me llena de dicha y me motiva seguir adelante, a mis hermanas y hermanos quienes me brindaron su apoyo emocional y económico.

Por último, agradezco a mi maestro de tesis quién me apoyo a construir el presente trabajo de investigación. Asimismo, agradezco a todos los profesores quienes formaron parte de mi formación profesional.

## RESUMEN

La presente investigación tiene como título costo de servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga -Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020. Tiene como objetivo Analizar de qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga -Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020. La necesidad de realizar el estudio se encuentra en identificar y reconocer los costos reales por cada proceso de servicio que realizan las empresas de transporte de carga, con el único fin de obtener información veraz y oportuna. Por lo mismo, permitirá a las empresas incrementar su rentabilidad y mantenerse en el mercado. La metodología utilizada fue de enfoque cuantitativo dado que se busca comprobar hipótesis. El tipo de investigación fue descriptiva y aplicada, su diseño fue no experimental, descriptivo simple y de diseño transversal. La población y muestra fue de 25 personas conformada por empresarios, conductores y colaboradores del área de contabilidad de las empresas de transporte de carga, tipo de muestra no probabilístico. Se uso la técnica de la encuesta y el instrumento fue el cuestionario. El instrumento usado para validar los datos fue el Alpha de Cronbach en donde se obtuvo como resultado 0.827% considerado como bueno. Se concluye que las empresas de servicio de transporte de carga no aplican un control adecuado de sus costos y gastos al momento de prestar sus servicios de transporte, esto debido a que desconocen de los métodos y procedimientos para determinar los costos de cada uno de sus servicios según su destino. Asimismo, se determinó que las empresas carecen de una contabilidad de costos y una buena estructura de costeo por procesos. Por lo mismo, los resultados obtenidos de la rentabilidad no son reales ni confiables, lo que dificulta tomar una buena decisión respecto a los planes y objetivos de la empresa.

Palabras claves: Costo de Servicio, Rentabilidad, Costo Variable

## ABSTRACT

The title of this research is service cost and profitability in freight transport companies -Gloria Grande, Ate district, year 2020. Its objective is to analyze how service costs are related to the profitability of freight companies. freight transport -Gloria Grande, Ate district, year 2020. The need to carry out the study lies in identifying and recognizing the real costs for each service process carried out by freight transport companies, with the sole purpose of obtaining information truthful and timely. For this reason, it will allow companies to increase their profitability and stay in the market. The methodology used was a quantitative approach since it seeks to test hypotheses. The type of research was descriptive and applicative, its design was non-experimental, simple descriptive and cross-sectional. The population and sample were 25 people made up of businessmen, drivers and collaborators from the accounting area of freight transport companies, a non-probabilistic sample type. The survey technique was used and the instrument was the questionnaire. The instrument used to validate the data was Cronbach's Alpha, where 0.827% considered good was obtained. It is concluded that freight transport service companies do not apply adequate control of their costs and expenses when providing their transport services, this because they are unaware of the methods and procedures to determine the costs of each of their services according to your destiny. Likewise, it was determined that companies lack cost accounting and a good process costing structure. For this reason, the results obtained from profitability are not real or reliable, which makes it difficult to make a good decision regarding the plans and objectives of the company.

Keywords: Cost of Service, Profitability, Variable Cost

## TABLA DE CONTENIDOS

Carátula .....	i
Dedicatoria .....	ii
Agradecimientos .....	iii
Resumen.....	iv
Abstract .....	v
Tabla de Contenidos.....	vi
Lista de Tablas .....	ix
Lista de Figuras .....	xi
Introducción .....	1
 Capítulo I: Problema de la Investigación	
1.1 Descripción de la Realidad Problemática .....	4
1.2 Planteamiento del Problema .....	7
1.2.1 Problema General. ....	7
1.2.2 Problemas específicos.....	7
1.3 Objetivos de la Investigación .....	7
1.3.1 Objetivo general.....	7
1.3.2 Objetivos específicos. ....	7

1.4 Justificación e Importancia .....	8
1.4.1 Justificación Teórica .....	8
1.4.2 Justificación Práctica .....	8
1.4.3 Justificación Metodológica .....	8
1.4.4 Importancia de la Investigación .....	9
1.5 Limitaciones .....	9
 Capítulo II: Marco Teórico	
2.1 Antecedentes .....	10
2.1.1 Internacionales .....	10
2.1.2 Nacionales .....	14
2.2 Bases Teóricas .....	17
2.3 Definición de Términos Básicos .....	40
 Capítulo III: Metodología de la Investigación	
3.1 Enfoque de la Investigación .....	46
3.2 Variables .....	46
3.2.1 Operacionalización de las variables .....	47
3.3 Hipótesis .....	50
3.3.1 Hipótesis general .....	50
3.3.2 Hipótesis específicas .....	51
3.4 Tipo de Investigación .....	51

3.5 Diseño de Investigación .....	51
3.6 Población y Muestra .....	52
3.6.2 Muestra .....	53
3.7 Técnicas e Instrumento de Recolección de Datos .....	53
Capitulo IV: Resultados	
4.1 Confiabilidad del instrumento. ....	56
4.2 Análisis de los Resultados .....	58
4.3 Discusión .....	83
Conclusiones	
Recomendaciones	
Aporte del Investigador	
Referencias	
Apéndice A: Matriz de Consistencia	
Apéndice B: Matriz de Consistencia de la Operacionalización de Variables	
Apéndice C: Cuestionario	
Apéndice D: Coeficiente Alpha de Cronbach	
Apéndice E: Validación Juicio de Experto	



**Lista de tablas:**

Tabla 1. Resumen de Procesamiento de los Casos .....	57
Tabla 2. Estadística de fiabilidad .....	57
Tabla 3. Costo de Servicio y Seguro Vehicular .....	58
Tabla 4. Costo de Servicio y Financiamiento del Vehículo .....	59
Tabla 5. Costo de Servicio y el Impuesto Vehicular .....	60
Tabla 6. Costo de Servicio y el Costo de Combustible .....	61
Tabla 7. Costo de Servicio y el Salario del Conductor .....	62
Tabla 8. Costo de Servicio y Costo de Mantenimiento y los Repuestos .....	63
Tabla 9. Costo de Servicio y los Peajes .....	64
Tabla 10. Costo de Servicio y los Viáticos de los Conductores .....	65
Tabla 11. Costo de Servicio y el Salario del Gerente .....	66
Tabla 12. Costo de Servicio y Alquiler de Oficina .....	67
Tabla 13. Costo de Servicio y el Costo de Asesoría Profesional .....	68
Tabla 14. Costo de Servicio y los Servicio Básicos .....	69
Tabla 15. Rentabilidad y el Activo Total .....	70
Tabla 16. Rentabilidad y el Margen de Beneficio .....	71
Tabla 17. Rentabilidad y el Beneficio Antes de Impuestos .....	72
Tabla 18. Rentabilidad y los Ingresos por Servicio .....	73
Tabla 19. Rentabilidad y el Beneficio Neto .....	74
Tabla 20. Rentabilidad y los Fondos Propios .....	75
Tabla 21. Rentabilidad y el Endeudamiento .....	76
Tabla 22. Rentabilidad y el Apalancamiento Financiero .....	77

Tabla 23. Prueba de Normalidad de las dos variables .....	78
Tabla 24. Correlación de Rho de Spearman Costo de Servicio - Rentabilidad .....	79
Tabla 25. Correlación de Rho de Spearman de Costos Fijos - Rentabilidad .....	80
Tabla 26. Correlación de Rho de Spearman de Costos Variables - Rentabilidad.....	81
Tabla 27. Correlación de Rho de Spearman de Costos Operacionales - Rentabilidad .....	82

**Lista de Figuras:**

Figura 1. Costo de Servicio y Seguro Vehicular.....	58
Figura 2. Costo de Servicio y Financiamiento del Vehículo.....	59
Figura 3. Costo de Servicio y el Impuesto Vehicular.....	60
Figura 4. Costo de Servicio y el Costo de Combustible.....	61
Figura 5. Costo de Servicio y el Salario del Conductor.....	62
Figura 6. Costo de Servicio y Costo de Mantenimiento y los Repuestos.....	63
Figura 7. Costo de Servicio y los Peajes. ....	64
Figura 8. Costo de Servicio y los Viáticos de los Conductores.....	65
Figura 9. Costo de Servicio y el Salario del Gerente.....	66
Figura 10. Costo de Servicio y Alquiler de Oficina.....	67
Figura 11. Costo de Servicio y el Costo de Asesoría Profesional.....	68
Figura 12. Costo de Servicio y los Servicio Básicos. ....	69
Figura 13. Rentabilidad y el Activo Total. ....	70
Figura 14. Rentabilidad y el Margen de Beneficio. ....	71
Figura 15. Rentabilidad y el Beneficio Antes de Impuestos.....	72
Figura 16. Rentabilidad y los Ingresos por Servicio .....	73
Figura 17. Rentabilidad y el Beneficio Neto.....	74
Figura 18. Rentabilidad y los Fondos Propios.....	75
Figura 19. Rentabilidad y el Endeudamiento. ....	76
Figura 20 Rentabilidad y el Apalancamiento Financiero.....	77

## **Introducción**

En la actualidad el servicio de transporte juega un papel fundamental en el desarrollo económico y social de un país ya que permite realizar intercambios de productos y servicios, por lo que hace posible crear nuevos mercados que genera oportunidades competitivas en la economía. La conexión a través del transporte hace posible el desarrollo y la mejora de las relaciones de comercio entre los países, razón por la cual existen sectores encargadas de gestionar el transporte y las comunicaciones con el propósito que estas sean más eficientes, al menor coste y la vez más seguras.

El conocimiento del cálculo y el análisis de los costos de servicio es sumamente importante, ya que permite integrar información indispensable para la gestión operativa de las empresas. Asimismo, es importante porque proporciona información necesaria para la toma de decisión y el estudio de alternativa de nuevos mercados. Por otro lado, el desconocimiento de los costos puede acarrear riesgos importantes que afectan la rentabilidad económica y financiera de las empresas, e incluso la salida del mercado.

De modo que es necesario que las empresas cuenten con un sistema de costos que les permita realizar el análisis y la determinación de sus costos reales de servicios, así como también poder entender los factores que afectan su comportamiento. Además, permitirá llevar a cabo una buena estimación de costos a futuro, estableciendo prioridades hasta lograr alcanzar una eficiente asignación y control de los recursos que evite los costos innecesarios.

Cabe mencionar que implementar un sistema de costos no se refiere exactamente a un software contable sino a toda una estructura de control de los costos y gastos, por lo que cualquier empresa puede adoptar según su necesidad.

Al realizar esta investigación se ha observado que las empresas de transporte de carga del lugar de Gloria Grande del distrito de Ate, no cuenta con un sistema de control de costos de servicios que les permita identificar el flujo de sus costos por procesos de servicios, puesto que trabajan de forma empírica. Asimismo, no existe una proyección de rentabilidad establecida de forma técnica. Es por ello, que este estudio de investigación busca definir claramente el concepto de costo de servicio y como se relaciona con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga.

El trabajo de investigación se divide en cuatro capítulos:

El primer capítulo I, se desarrolla descripción de la realidad problemática seguido por el planteamiento del problema general, ¿De qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020?, y tuvo como objetivo general, Analizar de qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga -Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020. Se justifica porque pretende ser un documento de apoyo y asesoramiento para los futuros profesionales de contabilidad y empresarios del sector de transporte. Finalmente, la investigación no tuvo limitaciones.

En el capítulo II, se desarrolla el marco teórico, en los antecedentes internacionales tenemos a los siguientes tesis, Fernández, Cruz y Sánchez, Vargas, Blanco y Esleider, y en los antecedentes nacionales tenemos a Fernández, Choquesaca y Lara, Ballena, Rivero, Inga y Pando, y se estableció las bases teóricas del costo de servicio y la rentabilidad, para finalizar tenemos las definiciones de términos.

En el capítulo III, se desarrolla metodología de la investigación, el enfoque de la investigación fue cuantitativo, se realizó operacionalidad de las dos variables, costo de servicio y la rentabilidad, tuvo como hipótesis general, Los costos de servicio se relacionan positivamente con la rentabilidad

de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020, tipo y diseño de investigación descriptiva y aplicada, diseño no experimental, población y muestra estuvo conformada por 25 personas, técnicas e instrumento de recolección de los datos la encuesta por medio del cuestionario, además, la validez del instrumento fue validado por tres expertos.

En el capítulo IV se desarrolla los resultados, la confiabilidad de Alpha de Cronbach, el análisis de los resultados fue través de tablas y gráficos seguido por la contrastación de Hipótesis, finalmente en las discusiones se mencionaron a cinco tesis del antecedente.

Finalmente, tenemos las conclusiones, recomendaciones, aporte del investigador, referencias y los anexos de la investigación.

## **Capítulo I: Problema de la Investigación**

### **1.1 Descripción de la Realidad Problemática**

En la actualidad la gran parte de las empresas que prestan servicio de transportes se ven obligados a realizar continuas mejoras en cuanto a su gestión, estructura y logística. Todo esto debido a los cambios constantes en materia de tecnología y comunicación.

El servicio de transporte es de vital importancia para el desarrollo de la economía global, garantiza la movilidad de las personas y el traslado de mercancías. Por lo mismo es de suma importancia que las compañías cuenten con un sistema de costos que les permita recolectar datos para un mejor control de sus costos y gastos.

A nivel nacional la actividad económica de servicio de transporte ha tenido un crecimiento sostenido, lo que permite la conexión con otros rubros de la economía tales como; empresas industriales, productivas, extractivas y de comercio. En tal sentido podemos afirmar que el servicio de transporte aporta al dinamismo y funcionalidad de nuestra economía peruana, ya que permite movilizar diversos recursos, tales como; recursos humanos, maquinarias, suministros, mercancías entre otros. Y para poder llevar a cabo el servicio es necesario de unidades vehiculares con ciertas características específicas y de la misma manera es importante el conocimiento técnico y operativo de este tipo de actividad. En función a lo expuesto surge la necesidad de saber de qué manera se presentan los costos de servicios y como estos inciden en los resultados económicos de las empresas.

Hoy en día las empresas del sector de transporte de carga afrontan muchas presiones, esto es debido a escases de la demanda de los servicios a consecuencia de la pandemia mundial, la gran parte de las empresas peruanas dejaron de operar a raíz del COVID-19, y esto afectó de manera

negativa a la economía nacional y por ende a la economía de las empresas, por lo que se vieron obligados a reducir sus costos de servicio.

A continuación, se describe el problema de investigación:

Esta investigación se genera a consecuencia de que las empresas del sector de transporte de carga de Gloria Grande del distrito de Ate, no cuentan con un sistema adecuado de control de costos que les permita determinar el costo real de sus servicios, afectando así seriamente la utilidad de la empresa.

La gran parte de estas empresas son pequeñas empresas familiares que se encuentran en el régimen MYPE tributario, estas empresas trabajan de forma empírica, esto quiere decir, por los años que van trabajando y por la práctica continua conocen del funcionamiento de las operaciones, pero desconocen de las herramientas o sistemas tecnológicos que les permita registrar, administrar, analizar y controlar todas sus operaciones, del mismo modo, no cuentan con un sistema de costos que les permita determinar el costo real de sus operaciones, por consiguiente, la fijación de los costos de flete de servicio son erradas, se observó que no cuentan con precios establecidos de fletes de servicios por rutas o kilómetros, y en algunos de los casos ellos mismos asumen el costo de los fletes con la finalidad de no perder a sus clientes, afectando así la situación financiera de las empresas.

Asimismo, se puede observar deficiencias en el control de los gastos administrativos y logísticos, tales como, el sobre costo en las remuneraciones de los trabajadores que no están enfocados en relación a la productividad, afectando así los resultados financieros de las empresas, y por ende repercute en su rentabilidad.



Además, podemos determinar que la rentabilidad obtenida no es real, debido a que no cuentan con un buen sistema de costos que les permite tomar decisiones en tiempo real, como la adquisición de nuevos vehículos o incursionar a nuevos mercados. Así mismo, es imposible la implementación de estrategias de precios de servicio de acuerdo al mercado y a la competencia. Según Safra (2020) uno de las mayores deficiencias que se ejecuta con mayor frecuencia en estas, es no aplicar fielmente los costos y gastos en las áreas, no ajustar los costes vinculados a cada servicio prestado puede traer un impacto negativo en la rentabilidad generando así pérdidas económicas. (p. 10)

Por otro lado, se observó que la única preocupación de los empresarios es la parte tributaria, la declaración mensual de los PDTs y el pago de sus impuestos, lo cual no se consideran como una herramienta útil para la toma de decisión. Es evidente que no tienen el mínimo interés de implementar un buen sistema de costos que les permita detectar los sobrecostos en las diferentes áreas.

De la problemática descrita podemos interpretar que es conveniente darle vital importancia a la investigación, con el objetivo de poder aportar a la buena gestión de los costos de las empresas de transporte de carga.

## **1.2 Planteamiento del Problema**

### **1.21 Problema General.**

¿De qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020?

### **1.22 Problemas específicos.**

¿Como se relacionan los costos fijos con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020?

¿Cómo se relacionan los costos variables con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020?

¿Cómo se relacionan los costos operacionales con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020?

## **1.3 Objetivos de la Investigación**

### **1.31 Objetivo general.**

Analizar de qué manera los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga -Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.

### **1.32 Objetivos específicos.**

Determinar cómo se relacionan los costos fijos con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.

Determinar cómo se relacionan los costos variables con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.

Determinar cómo se relacionan los costos operacionales con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.

## **1.4 Justificación e Importancia**

Richard, C. (2015) afirma: “La justificación precisa para quienes sirve o es necesario el estudio del problema de investigación”.

### **1.4.1 Justificación Teórica.**

La presente investigación se justifica por la importancia que tienen las definiciones teóricas de las dos variables, costo de servicio y su relación con la rentabilidad. El objetivo de esta investigación es contribuir al discernimiento existentes sobre el uso y la aplicación del costo de las operaciones, con el propósito de medir los resultados económicos de las empresas. Además, se busca concebir reflexión y discusión académicas sobre las teorías ya existentes.

### **1.4.2 Justificación Práctica.**

La investigación determinara estrategias y procedimientos que ayudan a mejorar los costos de servicios en las empresas de transporte de carga. Asimismo, pretende ser un documento de apoyo y asesoramiento para los profesionales de contabilidad y empresarios de los distintos sectores, también beneficiara a los nuevos empresarios que quieren incursionar en el rubro del transporte, ya que podrán conocer la realidad de las empresas.

### **1.4.3 Justificación Metodológica.**

La investigación presenta una metodología científica sustentado mediante procedimientos, técnicas e instrumentos diseñados aplicables a las pruebas de validez y confiabilidad, y de esta manera se da el rigor científico. Así mismo pretende ser una fuente de información para las futuras

investigaciones o sencillamente puede ser usada como base para mejorar el sistema de costos en las empresas de transporte de carga.

#### **1.44 Importancia de la Investigación.**

Esta investigación es de especial importancia porque pretende ser un instrumento de apoyo a las empresas de transporte de carga, con el fin de mejorar las herramientas necesarias para poder implementar un sistema de costos reales, como la implementación de un software contable u otro sistema que les permita asignar sus fletes de servicios reales de acuerdo a la relación de sus ingresos y gastos y de esta manera mejorar la situación económica de las empresas.

#### **1.5 Limitaciones**

En el presente trabajo de investigación no se encontró ninguna limitación, debido a que se tuvo acceso a la información requerida.

## Capítulo II: Marco Teórico

### 2.1 Antecedentes

#### 2.1.1 Internacionales.

Fernández (2019) *Costos del Servicio de Transporte y la Rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil de la Parroquia José Luis Tamayo, Cantón Salinas, Provincia de Santa Elena, Año 2017*. Tesis Pregrado, Universidad Estatal Península de Santa Elena, La Libertar, Ecuador. Tuvo como objetivo general Implementar un modelo de sistema por órdenes de producción mediante la distribución correcta de los costos que mejoren la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, año 2017. Se empleo un tipo de investigación cualitativa de tipo descriptiva, el diseño fue no experimental, su población y muestra fueron el gerente y el contador, tipo de muestra no probabilístico, técnica de instrumento la entrevista, encuesta y cuestionario. Concluye, que la empresa presenta dificultades al momento de determinar su costo de servicio de transporte, y esto es debido a la carencia de un sistema de costeo adecuado lo cual le permita mejorar la rentabilidad de la compañía. Asimismo, se determinó que la empresa fija sus costos de servicio de manera empírica, lo que dificulta determinar el costo real de cada servicio, afectando así su rentabilidad.

Comentario: En esta tesis se investiga la importancia de implementar un sistema de costos logísticos en las empresas de transporte de carga. Por lo mismo hacemos énfasis en la importancia de contar con un sistema de costos adecuados que permita determinar el costo real de un determinado servicio.

Cruz y Sánchez (2018) *Factores Influyentes en los Costos de Operación del Transporte de Carga Terrestre en Colombia*. Tesis pregrado, Fundación Universitaria San Mateo, Bogotá D.C:

Su objetivo fue evaluar la influencia en la variación de costos operativos del transporte de carga terrestre en Colombia en relación con tarifas y fletes a nivel Nacional. Se empleo un tipo de investigación descriptivo, el diseño fue no experimental, su población y muestra fueron 89 personas entre propietarios, proveedores, poseedores y tenedores de vehículos, tipo de muestra probabilístico, técnica de instrumento la encuesta y cuestionario. Concluye, que el costo de las operaciones influye en el precio final de los productos, así como los costos de los peajes y combustibles que comprende un 50% de los costos de las operaciones. Otro de los temas que afecta al sector de transporte es la corrupción de las autoridades del gobierno, lo que no permite el crecimiento y la competitividad eficaz entre las empresas.

Comentario: El trabajo de investigación se relaciona con uno de los variables de la investigación, los costos de operación y su influencia en la determinación de las tarifas de los fletes y el análisis de comportamiento de los costos de operación en las empresas del rubro de transporte terrestre.

Vanegas (2019) *Análisis de Costos Operacionales del Servicio de Transporte de Carga Nacional Terrestre Para los Pequeños Transportadores del Municipio de Ubaté*. Tesis pregrado, Universidad de Cundinamarca, Colombia: Tuvo como objetivo el análisis de costos operaciones del servicio de transporte de carga nacional terrestre para pequeños transportadores del municipio de Ubaté. Se empleo un tipo de investigación deductivo con alcance descriptivo, el diseño fue no experimental, su población y muestra fueron los propietarios independientes de los vehículos de carga, tipo de muestra probabilístico, técnica de instrumento la encuesta y cuestionario y su fuente secundaria fueron las páginas web del ministerio de transporte. Concluye que los pequeños empresarios de transportes tienen dificultades al momento de establecer sus costos de operación

de servicio, y una de las causas es la falta de conocimiento de instrumentos técnicos de contabilidad de costos y la falta de capacitación al personal administrativo y operativo.

Comentario: En esta tesis se investigó la importancia del análisis de los diversos costos de operación y la identificación de los costos operacionales, estas herramientas son necesarios y útiles en la determinación del costo de servicio. Así mismo es importante contar con las personas capacitadas e idóneas.

Blanco (2014) *El Transporte de Carga en Bolivia y sus Efectos Económicos y Análisis de Eficiencia del Sector*. Tesis pregrado, Universidad Mayor de San Andrés, La Paz, Bolivia: Tuvo como objetivo investigar los factores determinantes que afectan la eficiencia del transporte de carga nacional e internacional de Bolivia realizado a través de las carreteras nacionales, estableciendo criterios óptimos de costo eficiencia. Se empleó un tipo de investigación descriptivo, analítico explicativo e interpretativo y la presentación fue expositiva y documental, método hipotético deductivo, el diseño fue no experimental, técnica de instrumento de recolección de datos fueron fuentes de información documentario de páginas web de Vice Ministerio de transporte, Instituto nacional de Estadística. Conclusión, las empresas del sector de transportes de carga deben ser más competitivos, esto va a permitir la integración de varios sectores de la economía, tales como el sector de las industrias, lo que significa el ingreso a los nuevos mercados internacionales incrementando así la demanda de los servicios y el incremento en la rentabilidad de los servicios de transporte y la modernización de la logística de las empresas.

Comentario: Blanco nos indica lo siguiente, la determinación de costo es un factor muy importante en la economía de las empresas, el análisis eficiente de los costos ayudara a determinar mejor el costo real de las operaciones, permitiendo así la reducción de algún gasto innecesarios que afecta el resultado económico de las empresas.

Esleider (2019) *Costos por Servicio y Rentabilidad en la Compañía de Transporte Transreinamarca S.A, Cantón Santa Elena, Provincia De Santa Elena, Período 2018*. Tesis pregrado, Universidad Estatal Península de Santa Elena, La Libertad, Ecuador: tuvo como objetivo general establecer los costes a través de un modelo de costo por orden de servicios para la determinación de la rentabilidad de la compañía de transporte Transreinamarsa S.A. Se empleo un tipo de estudio descriptiva-mixta, método teórico y empírico, el diseño fue no experimental, su población y muestra fueron 16 personas, entre gerente, contador y socios, tipo de muestra no probabilístico, diseño de recolección de datos documentarios, se empleó la técnica mixta (cuantitativa-cualitativa), uso de instrumento de recolección de datos fue la entrevista. Concluyó, que, por falta de conocimiento de procesos de identificación de costos de servicio, la empresa se ve afectado en sus estados financieros, esto se debe a que no realizan un perfecto análisis de la documentación que sustenta los costes o gastos incurridos. Asimismo, no emplean herramientas financieras de análisis, esto debido a que los dueños de la empresa no cuentan con asesoría profesional, si bien es cierto cuentan con un contador, pero este solo es responsable de las obligaciones tributarias.

Comentario: En esta investigación Esleider muestra la importancia de los procesos de reconocimiento de costos y su influencia en la rentabilidad. Los propietarios de las empresas deben realizar un profundo análisis de costos que les permita reflejar el estado real de la compañía mediante los estados financieros. Asimismo, deben emplear los indicadores financieros que les permita elaborar métodos y estrategias que impulsen el incremento de la rentabilidad de las empresas.



## 2.1.2 Nacionales.

Fernández (2018) *Costos de Servicio y Rentabilidad de las Empresas de Transporte de Carga en el Distrito de Barranco, Año 2017*. Tesis pregrado, Universidad César Vallejo, Lima, Perú: El objetivo de esta investigación fue analizar de qué manera los costos de servicio se relacionan con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga en el distrito de Barranca en el año 2017. Se empleó un tipo de estudio aplicativo-correlacional por la relación que existe entre las variables, el diseño fue no experimental, su población y muestra fueron las empresas de transporte de carga, tipo de muestra probabilístico, técnica de instrumento la encuesta y cuestionario la cual permitió la recolección de datos. Concluyó que las empresas de transporte de carga del distrito de Barranca no cuentan con un adecuado control de sus costos y gastos, y esto sucede por la falta de conocimiento de los métodos y procedimiento para determinar el cálculo adecuado de los costos de servicios, afectando así a la rentabilidad de las empresas.

Comentario: El trabajo de investigación guarda relación con las dos variables de la investigación, costo de servicio y la rentabilidad, es preciso señalar que existe una relación directa entre los dos temas, ya que al no existir un sistema de costos estamos incurriendo en un cálculo erróneo de los diferentes gastos de operación.

Choquesaca y Lara (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*. Tesis pregrado, Universidad Andina del Cusco, Cusco, Perú: El objeto principal de esta investigación fue establecer los costos de servicio de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa transportes de carga Leiva H. E. I. R. L de la ciudad de Cusco en el año 2016. Se empleó un tipo de estudio aplicada y practica de enfoque cuantitativo, el diseño fue no experimental, alcance de la investigación descriptiva, su población y muestra fueron 8 personas entre el gerente y los

colaboradores de la empresa Leiva, tipo de muestra no probabilístico, técnica de instrumento la encuesta y cuestionario la cual permitió la recolección de datos. Concluye que es necesario establecer una apropiada determinación de costos ya que la entidad no realizó un cálculo correcto de los costos, por lo que se sugiere que la empresa debe manejar y administrar bien su sistema de costos y tener el control exacto de los servicios ofrecidos.

Comentario: Los autores recalcan la importancia del tema, el costo de servicio es determinante para fijar el flete de servicio, por lo tanto, es importante que el manejo y la administración de los mismos se realicen de forma efectiva.

Ballena (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 pregrado, Universidad Cesar Vallejo, Chiclayo, Perú: tuvo como objetivo general determinar el nivel de influencia del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de Transportes y Turismo Señor de Huamantanga SRL, 2016. Se empleó un tipo de estudio descriptivo, explicativo y aplicativo, el diseño fue preexperimental, transversal y descriptivo, su población y muestra fue documental, el estado de resultados y se realizó entrevista al gerente y al contador de la empresa, técnicas de instrumento observación, entrevista y análisis documental. Finalmente concluye que la empresa efectuó correctamente la distribución de sus costos, lo que indica que existe una buena elaboración de sistemas de costos lo cual favorece a la situación financiera de la compañía.

Comentario: Los instrumentos en esta investigación fueron usados correctamente, los costos de servicios y su influencia con la rentabilidad, la aplicación de un buen sistema de costos arroja un resultado favorable en la rentabilidad, lo cual es un indicador que los costos se trabajaron de forma eficiente y veraz, por lo mismo la toma de decisión serán los correctos.

Rivero (2017) *Costos por Órdenes de Servicios y Utilidad en la Agencia de Viajes Carrusel Representaciones S.A.C, Miraflores 2016*. Tesis pregrado, Universidad César Vallejo, Lima, Perú: El objetivo principal de su tesis fue determinar la relación entre los costos por órdenes de servicios y utilidad en la agencia de viajes Carrusel representaciones SAC, Miraflores, 2016. Se empleó un tipo de estudio básica o pura, el diseño fue no experimental, alcance de la investigación descriptiva correlacional, su población y muestra documental 30 órdenes, tipo de muestra no probabilístico intencional, técnica de análisis documental, instrumento usado fue levantamiento de información. Finalmente se concluye que, si existe una relación directa entre los costos por órdenes de servicio y la utilidad bruta, esto es debido a que tiene una distribución normal de sus costos, así mismo la mayor parte de las ordenes de servicio cumplen con el margen de ganancia bruta.

Comentario: Rivero nos comenta la relación que existe entre el costo por órdenes y la utilidad, al realizar el análisis adecuado de los costos podemos determinar si la utilidad de la empresa está en crecimiento o disminución, y de esta manera podemos ver si la empresa puede seguir invirtiendo para aumentar su rentabilidad.

Inga y Pando (2017) *Los Costos de los Servicios y la Rentabilidad en las Empresas de Transporte de Carga Pesada de la Provincia de Huaura*. Tesis pregrado, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, Huacho, Perú: Tuvo como objetivo principal demostrar la forma en que los costos de los servicios influyen en la rentabilidad en las empresas de transporte de carga pesada de la provincia de Huaura. Se empleó un tipo de estudio aplicada con enfoque cuantitativo, el diseño fue no experimental transversal, alcance de la investigación descriptivo, explicativo y analítico, su población 460 y su muestra 210 personas entre los funcionarios, trabajadores y obreros de las empresas de transporte, técnica de instrumento la encuesta y cuestionario. En conclusión, se demuestra que los costos de servicios influyen positivamente en la rentabilidad de las empresas de

transporte de Huaura, sin embargo, se pretende realizar estrategias que ayuden a reducir el impacto que causa los gastos en los estados financieros, lo que permitirá incrementar la utilidad y una mejora en la rentabilidad financiera.

Comentario: Inga y Pando recalcan que, si existe relación entre costo de servicio y la rentabilidad, por ello es importante el uso de las herramientas y estrategias a la hora de determinar y calcular correctamente los costos de servicio. Todas las herramientas ayudan a determinar un resultado favorable, lo que permite a las empresas tomar decisiones importantes como de las nuevas inversiones.

## **2.2 Bases Teóricas**

### **Costos**

#### **Definiciones de costos**

El costo se define como un conjunto de erogaciones que se realizan para obtener un bien o servicio con el objetivo de generar beneficios futuros. Para Reyes y Orozeo (2015) el costo es el sacrificio y/o otorgamiento de los bienes o recursos que se realizan con un objetivo específico, normalmente estos se miden en unidades pecuniarios que deben ser retribuidos por la venta de un bien o por la prestación de un servicio. El registro de los costos se realiza de forma elemental, por ejemplo, costo de reparaciones o marketing, posteriormente, estos costos se agrupan de forma diferente para así poder ayudar a los administradores a tomar las mejores decisiones.

El costo es la medida monetaria de los bienes o recursos que se sacrifican con el objetivo de adquirir recursos que se usan para poder producir un bien o servicio. Hoyos (2017) señala que, el costo es un valor del sacrificio realizado para poder adquirir bienes o servicios con el objetivo de obtener beneficios económicos futuros, asimismo el costo es la inversión de recurso que se espera recuperar a través de una venta o servicio.

Raffino (2020) expresa, el costo o coste, para producir un bien o ofertar un servicio es necesario realizar desembolsos económicos. El costo comprende las adquisiciones de insumos, la remuneración de la mano de obra, los gastos en la producción, los gastos administrativos y otros gastos.

Según Chilibringa y Vallejos (2017) “Es el conjunto de valores incurridos en un período perfectamente identificados con el producto que se fabrica. El costo es recuperable” (p. 8).

### **Costo de servicio**

El costo de servicio, son aquellos costos que esta compuesto por la mano de obra y otros costos del personal involucrados en la prestación del servicio, asimismo incluye otros costos indirectos imputables. Según Arias y Abril (2019):

Quando el prestador de servicios tenga servicios en sus inventarios, los medirá por los costos que suponga su producción. Estos costos se componen fundamentalmente de la mano de obra y otros costos del personal directamente involucrado en la prestación del servicio, incluyendo personal de supervisión y otros costos indirectos atribuibles.

Estas empresas tienen un importante componente de mano de obra, por lo que se suele implementar un sistema de control de tiempos para medir el costo de mano de obra de los diversos servicios. (p. 218)

Fernández (2018) (como citó Chambergó, 2012) el costo de servicio es aquel costo en que incurren las empresas, con el fin de ofrecer un determinado servicio, el cual siendo un intangible, es imposible almacenar o inventariar. Por otra parte, es necesario considerar que en el proceso de realización del mencionado intangible intervienen el costo de mano de obra y los materiales indirectos.

Billene (2016) Los costos de servicio no se separan de los elementos del costo, puesto que se consideran los tres elementos del costo, pero de manera distinta. La inexistencia de los costos exactos hace que las empresas detecten la necesidad de implementar un sistema de costeo, que les permita encontrar las bases de costo, para así, asignar los costos de servicio.

Luego de abordar los criterios de los tres autores. Concluimos que los costos de servicio son aquellos costos que intervienen en las empresas dedicados a ofertar bienes intangibles, de modo similar se consideran todos los elementos del costo, tales como materia prima y los colaboradores. Para las empresas que dan servicio de transporte de carga los costos se determinan por el número de unidades vehiculares, rutas, kilómetros y días de trabajo.

### **Objetivos de los costos**

Rengifo (2018) Suministra información para poder determinar el costo de ventas y así poder calcular la ganancia o pérdida del ejercicio. Fija el costo del inventario para su exposición en los estados financieros de las empresas. Proporciona información para poder tener un buen control administrativo y facilita la toma de decisiones adecuadas. También, facilita el desarrollo e implementación de maniobras de negocio.

Nuño (2017) expresa que existe tres objetivos principales:

- a. Planificación y control de costos: La planificación a nivel empresarial es muy importante, es por ello, que se establecen metas y objetivos a realizar, estas pueden ser a corto, mediano o largo plazo. A través de la planificación se puede evaluar si se está cumpliendo los objetivos propuestos.
- b. Valoración de los bienes y servicios: Existen compañías que no tienen conocimiento acerca del costo de elaborar un determinado producto o prestar algún servicio. Es por ello que las empresas llevan una mala administración de

los recursos, de modo que caen en fracaso empresarial por implementar estrategias inadecuadas. La contabilidad de costos evita problemas de cálculo de costes de cada bien o servicio.

- c. Toma de decisiones: La actividad económica empresarial se basa en la toma de decisiones de las diferentes áreas y directivas. La contabilidad de costos establece herramientas útiles que permite determinar políticas de bienes o servicios más adecuadas.

Padilla (2020) El objetivo fundamental es determinar la cantidad de cada uno de los productos invertidos en la fabricación de un determinado producto, es decir, da a conocer el costo de la materia prima, de los productos en proceso y de los productos finales, además, da a conocer el rendimiento de la mano de obra y del capital invertido en la elaboración de un producto, como también permite conocer el valor de las mercaderías que están en el inventario. Asimismo, permite conocer sobre la información de los costos con los que se puede presupuestar los inventarios, toma de decisión de invertir en la adquisición de maquinarias, nuevos proyectos o establecer precios de ventas. También permite conocer sobre el punto de equilibrio y los márgenes de rentabilidad de las empresas.

### **Importancia de los costos**

El costo de servicio es importante porque permite conocer los costos reales de cada servicio que se haya realizado, involucrando el uso de distintos recursos, las cuales van a depender de la distancia, la cantidad de unidades de transporte, y los distintos tipos de unidades que se van a trasladar. También tenemos, los gastos de combustible, los peajes, los seguros, mano de obra y otros gastos. Fernández (2018)

Es importante el costo de servicio porque nos permite determinar el costo final del producto o servicio que se va a ofertar. Aquino (2019):

- a. Permite calcular el costo del servicio.
- b. Permite calcular los gastos que se hayan realizado para elaborar un determinado producto o servicio.
- c. Permite calcular el valor de venta del bien o servicio que se va a ofrecer, porque al deducir el costo se va determinar ganancia o pérdida.

Por medio de los costos, se logra determinar el margen de utilidad de la compañía, del mismo modo, se conocen los resultados reales de las operaciones que realiza la entidad. En tal sentido, el costo es una herramienta imprescindible para evaluar la organización como un todo. Para la estimación de los costos intervienen todas las áreas de la empresa, tanto, administrativas, operativas, comercialización y de apoyo. Actualícese (2020)

### **Características de los costos**

El costo de servicio se caracteriza por ser intangible, por lo mismo no se pueden almacenar o inventariar, a diferencia de los costos de producción que son bienes físicos que se fabrican o transforman y estas si se almacenan. Existe cuatro características fundamentales del costo de servicio, es intangible, inseparable, variable e imperdurable. Para Choy (2012) un servicio se caracteriza por:

**Intangibilidad:** Los servicios a diferencia de los productos físicos no se pueden ver, degustar, tocar, escuchar u oler antes de comprarse.

**Inseparabilidad:** Los servicios por lo regular se producen y consumen simultáneamente. Esto no sucede con los bienes físicos, que se fabrican, se colocan



en inventarios, se distribuyen a través de varios intermediarios y se consumen posteriormente.

**Variabilidad:** Puesto que los servicios dependen de quien los presta y de donde se prestan, son muy variables. Por ejemplo, algunos doctores saben tratar muy bien a sus pacientes; otros no les tienen tanta paciencia.

**Imperdurabilidad:** los servicios no pueden almacenarse. El hecho de que los servicios sean imperdurables no es un problema cuando la demanda es constante, si la demanda fluctúa, las empresas de servicio tienen problemas. (p. 10,11)

Sánchez (2016) Las características más importantes de los servicios son:

**Intangibles:** No es posible verlo, tampoco tocarlo. No es igual a los bienes físicos que si podemos tocarlos, usarlo y guardarlo.

**Indivisibles:** Aunque exista paquetes de servicios por separado, hay unidad mínima indivisible. Ejemplo, cuando acudimos a un hotel, pagamos por un servicio. Incluso se puede pagar por hora, pero el servicio es ese. No es posible estar la mitad del cuerpo adentro y la otra afuera.

**Heterogéneos:** Son diversos y variados. Es posible encontrar servicios relacionados con la consultoría, la contaduría, la banca y otros servicios.

**No se pueden conservar:** Es imposible almacenar los servicios. En este sentido, el servicio y el consumo son simultáneos. Por ejemplo, si un mozo nos atiende en un restaurante, no es posible almacenar o guardar ese servicio.

Méndez (2020) Las principales características que diferencian a un determinado producto de un servicio es su tangibilidad. Los servicios no se tocan, pero los bienes físicos si. Con el servicio los clientes se quedan con la satisfacción y la experiencia de haber consumido tal servicio.

Esto es importante ya que repercute al momento de valorar la calidad del servicio, es más complejo valorarlo. Por otro lado, podemos afirmar que el servicio no es totalmente intangible, todos tienen su parte tangible. Por ejemplo tenemos un servicio de transporte como el tren, la parte física es el tren, la moneda, las estaciones entre otros, todas las cosas mencionadas son tangibles, en cambio el traslado de un lugar a otro es un servicio.

### **Elementos de los costos**

Los costos de servicio representan los gastos de cada uno de los recursos utilizados para brindar un determinado servicio. Los elementos de la estructura del costo están divididos en tres, material directo, mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación.

### **Materia prima**

Salazar (2017) para poder fabricar un producto o servicio es necesario conocer los materiales o recursos utilizados en la producción del producto o entrega del servicio. Es imprescindible tener en consideración que cuando se clasifican los materiales directos, estas deben ser relevantes y beneficiosos al momento de identificarlo, clasificarlo, inventariarlo y separarlo, en caso no se identifica como tal, esta debe ser reconocida como costos indirectos de fabricación.

Polo (2017) los costos de los materiales directos representan el costo de los elementos que se identifican y valorizan en unidades de productos terminados, como ejemplo tenemos; la tela en el vestido, la madera en los muebles, el cuero en el zapato y los CDs en un programa de un ordenador.

Rivero (2013) los materiales e insumos son los recursos principales en la elaboración y transformación de un determinado producto, sumándole el costo de la mano de obra y los otros costos indirectos. Estos costos se dividen en dos, materia prima directa y la materia prima indirecta.

- a. Materiales directos, son aquellos costos que se identifican plenamente con los productos terminados.
- b. Materiales indirectos, estos costos conforman parte de los costos indirectos en el proceso de producción y estos se involucran de forma indirecta en el proceso de elaboración del producto terminado, y sus costos no son representativos en el producto final.

### **Mano de obra directa**

Salazar (2017) al fabricar un determinado producto o prestar algún servicio interviene un coste por la mano de obra, ya sea por el trabajo físico o intelectual con el fin de producir un producto o entregar un servicio. Y justamente es considerado como un costo porque el labor de estas personas requieren de una remuneración por su trabajo.

Polo (2017) son las remuneraciones, las prestaciones y otros desembolsos que la empresa hace a los trabajadores que transforman las materias primas o que prestan un determinado servicio. Ejemplo, en el caso de la elaboración del bien están los salarios y las prestaciones del personal administrativo, también tenemos, del pulidor, del ensamblador, del pintor entre otros. Para el caso de la prestación del servicio educativo están las remuneraciones y otros beneficios de los docentes.

Rivero (2013) representa el costo del esfuerzo físico o mental en la producción de un producto, estos están divididos en dos partes, mano de obra directa la que se relaciona con la producción del producto. Normalmente su costo es el salario de los colaboradores que se encuentran en contacto directo con los productos o servicios. Y la mano de obra indirecta forma parte del costo indirecto de la producción, esto es porque no están directamente involucrados en la producción.

### **Costos indirectos de fabricación**

Salazar (2017) son todos aquellos costes imprescindibles que se van generando al fabricar un determinado producto o en la entrega de un servicio. Estos costos no son fáciles de poder identificarlos, ya que, si bien es cierto, participan en el proceso de producción, pero no forman parte del producto. Ejemplo, el pago de un alquiler o arriendo de un espacio donde se realiza la actividad de producción o prestación del servicio, tales como; el pago de los servicios públicos o el pago por la seguridad del lugar, todos estos costos son considerados como parte del producto, pero no forman parte del mismo. Otro ejemplo es la fabricación de un armario, en donde el costo indirecto es el pegamento, los clavos y las pinturas, son costos que no están asociados directamente al producto.

Polo (2017) los costos indirectos son aquellos gastos que siendo necesarios para lograr la elaboración de un determinado producto o prestación de un servicio, es imposible determinar en forma exacta la cantidad que se le asigna a cada unidad terminada. Los costes indirectos son adquiridos por la producción de forma proporcional, según la necesidad de la producción.

Rivero (2013) los costos indirectos, son una acumulación de los costos que no se relacionan directamente con la elaboración de bien específico. Estos costos se dividen en tres partes; materiales indirectos, mano de obra indirecta y los otros costos indirectos de fabricación. Tenemos como ejemplo, el alquiler de un local de administración, los servicios públicos que son agua, luz, teléfono y la depreciación de los otros equipos de la empresa.

### **Clasificación de los costos**

En relación con el área de producción, se determina que los costos se dividen en dos, costos directos e indirectos, según la relación que exista entre el producto o servicio.

### **Costos directos**

PeruContable (2018) son aquellos gastos que se relacionan directamente con el producto, sin hacer ninguna distribución. Asimismo, sirve como base para realizar mecanismos de control que da a conocer exactamente la cantidad de costos que amerita el bien terminado, los cuales se conocen como costo de fabricación. Ejemplos de costo directo:

- a. **Materias primas directas:** Son todos aquellos recursos materiales que se integran en el desarrollo de producción para poder ser transformados total o parcialmente para obtener el producto final.
- b. **Materiales directos:** Son todos aquellos recursos transformados que sirven al producto terminado sin ser parte del mismo, pero si se ofertan juntamente con el producto. Ejemplo, los envoltorios, etiquetas, repuestos, etc.
- c. **Mano de obra directa:** Es la fuerza física del trabajo empleada para transformar la materia prima en un producto terminado, como ejemplo tenemos, las remuneraciones de los obreros, los beneficios sociales, el seguro social y entre otros beneficios.

Los costos directos se componen por todos los gastos en que inciden las empresas para poder producir un producto o servicio y que se relacionan directa y fácilmente con el bien o servicio. Una particularidad importante de los costos directos es porque son de fácil asignación a los bienes, es decir, no es necesario un método de distribución para asignar a cada producto. Actualícese (2020)

Nuño (2017) los costos directos forman parte del costo que influye de forma directa en la elaboración y producción de un determinado bien o servicio. Este tipo de erogaciones directos afectan de forma inmediata a la fijación de los precios de venta final. Cuando incurramos en mayor

costo, mayor será el precio de venta, si lo que deseamos es rentabilizar la misma y obtener beneficios futuros. Entre los ejemplos de costos directos tenemos:

- a. La remuneración de los trabajadores de producción que dedican el 100% de su jornada en una misma actividad.
- b. Los insumos de materia prima que se emplean en la producción de un bien o servicio.
- c. Otros insumos necesarios para producir, fabricar y transformar un bien final.
- d. Indemnización de aquellos trabajadores que formaron parte de producción y elaboración de un bien.
- e. Capacitación de los colaboradores que forman parte de un proceso de producción.

En conclusión, toda compañía, que se dedique a la transformación de un bien o la elaboración de un servicio, presenta una serie de costos directos que deben tener en consideración a la hora de contabilizar o registrar los costos de manera que se maximizan la cadena de producción.

### **Costos indirectos**

PeruContable (2018) son aquellos costos que se encuentran implícitos en el proceso de fabricación, pero no están incorporados directamente al producto terminado. Los cuales son comunes en varios productos, por lo que es necesario distribuir según corresponda. Ejemplos de costos indirectos:

- a. Costos indirectos de fabricación: Son aquellos costos indispensables para la producción, tales como, el costo de fabricación y aprovisionamiento.

- b. Mano de obra indirecta: Es el sueldo de los jefes de producción, gerente y supervisor de planta, beneficios, pagos de horas extras, seguridad social, entre otros beneficios.
- c. Materiales indirectos: Son aquellos suministros que no se suman directamente en el proceso de producción, ni es arte de él, pero sin estos no sería posible la producción, tales como, suministros, lubricantes, aceites, útiles de limpieza, mantenimiento de materiales, etc.
- d. Elementos físicos: Son aquellos insumos para el funcionamiento de la planta, necesarios para la producción. Ejemplo, agua, energía eléctrica, refrigerantes, etc.
- e. Costos indirectos generales: Son aquellos costos del ejercicio productivo. Estos costos no son considerados como necesarios para la producción, pero si forman parte de ella. Ejemplos, gastos administrativos, financieros, patentes, costos de promoción, etc. Se valorizan al final y el importe no debe superar el 10% del costo directo.

Los costos indirectos se componen por todos los gastos en que incide la empresa para poder producir un producto o servicio y que no se relacionan directa y fácilmente con el bien o servicio. Una particularidad importante de los costos indirectos es que no son de fácil asignación a los bienes, quiere decir, que, si es necesario un método de distribución para asignar a cada producto, esto es debido, a que es difícil identificar la cantidad de costo que corresponde a cada uno de los productos o servicio. Actualícese (2020)

Aquino (2019) Son todos aquellos gastos que no se pueden atribuir de manera directa al área de producción o que no es conveniente hacer porque presenta dificultad al momento de identificarse o distribuirse. Forma parte de los costos indirectos de fabricación, los gastos de producción en general. Ejemplo, el aceite, los lubricantes, remuneración del colaborador de

limpieza ,los trabajos de los supervisores, los suministros, los gastos tributarios, los gastos de servicios de electricidad, la depreciación de activos, los seguros de las maquinarias entre otros gastos.

## **Comportamiento del costo**

### **Costos fijos**

Caballero (2016) expresa:

Constituye los costos que permanecen constantes en un periodo determinado, independientemente de los cambios en el volumen de las operaciones, es decir, que no sufren modificaciones relacionadas con los aumentos o disminuciones que se puedan generar en el proceso productivo dentro del rango relevante. Los costos fijos unitarios disminuyen cuando el volumen de la producción aumenta. Ejemplo, la depreciación en línea recta, el alquiler, seguros contra incendios de la fábrica. Los costos fijos pueden ser costos fijos comprometidos o autorizados (aquellos que no aceptan modificaciones) y costos fijos discrecionales (son susceptibles de ser modificados, surgen de decisiones anuales de asignación de costos). (p. 25)

Aquino (2019) expresa:

Denominados algunas veces como costos periódicos, no fluctúan con el volumen de producción, por no tener relación directa, son costos que permanecen constantes dentro de ciertos límites de producción; ordinariamente se trata de gastos indirectos, tales como sueldos mensuales, el seguro que cubre riesgos de activos fijos de fábrica (variable al incrementarse el valor de la prima anual, rentas de alquiler, (varia de un tiempo a otro al modificarse los términos del contrato en lo concerniente a la merced conductiva), depreciación de maquinarias y equipo (varia



de un periodo a otro por efecto de la reexpresión monetaria de que son objeto los bienes del activo fijo). (p. 24)

Chiliquinga y Vallejos (2017) expresan:

“Los costos fijos permanecen constantes frente a cualquier volumen de producción. Como ejemplo, la mano de obra directa e indirecta, depreciaciones de activos fijos (método línea recta), seguros, arriendos, entre otros” (p. 53).

### **Costos variables**

Chiliquinga y Vallejos (2017) expresan:

Tiene un comportamiento directamente proporcional al volumen de producción. A mayor cantidad de costo, menor cantidad menor costo. Ejemplo, materiales directos e indirectos, lubricantes, mano de obra directa por obra o a destajo, depreciación maquinaria (método unidades de producción), comisiones en ventas, entre otros costos. (p. 53)

Aquino (2019) expresa:

Son aquellos costos que aumentan con las alteraciones que se producen en el volumen de producción. Forman parte de los costos variables el material consumido, la mano de obra, los suministros, fuerza motriz y muchos otros. Requieren de celoso control a efecto de poder alcanzar metas sobre bases de eficiencia, ya que en su conjunto, no crecen con la misma velocidad. (p. 24)

Caballero (2016) expresa:

Son aquellos costos que se modifican, cambian o fluctúan en relación directa y proporcional a las fluctuaciones del volumen de producción dentro del rango

relevante. El costo unitario se mantiene igual independientemente de que aumente o disminuya el volumen de la producción. (p. 24)

### **Punto de equilibrio**

Gestión (2020) es un término comercial que se refiere al punto de actividad en donde los ingresos son iguales a los costos, en otras palabras donde no existe ganancia ni pérdida. También podemos decir, que es de utilidad para poder conocer que una empresa cubre sus costos, en otras palabras, que los ingresos y los egresos se encuentran en el mismo nivel. El portal Hubspot de España menciona que el punto de equilibrio no es una línea de meta, sino, que es un punto nuevo de partida del que las compañías puedan empezar con mayor confianza con sus productos o servicios. Del mismo modo, permite que las empresas evalúen la rentabilidad de su negocio. Determinar el punto de equilibrio va a permitir conocer a la organización cuanto debe vender para generar ganancias.

Arias (2020) el punto de equilibrio o también conocido como punto muerto, es aquel nivel de ventas que es similar al costo total y a los ingresos totales. El punto muerto es el mínimo necesario que cubre las pérdidas que da como resultado cero de beneficio. Apartir de el, los negocios empezaran a conseguir ganancias. Es importante conocer el punto mínimo vital para poder subsistir en el mercado. Para poder determinar el punto de equilibrio debemos considerar los ingresos totales y estos se multiplican con la cantidad vendida por el precio unitario. Los costos totales es la sumatoria de los costos fijos y los costos variables.

Formula:

$$Qe = \frac{C_f}{(P_{vu} - C_{vu})}$$

El punto de equilibrio es el nivel de ventas que alcanza una compañía para cubrir los diferentes costos, tales como; los de fabricación, los costos de ventas y otros costos administrativos, es decir, el punto de equilibrio es igual al ingreso total y a la sumatoria de los costos totales. Por otro lado el punto de equilibrio es un indicador que nos permite conocer el apalancamiento operativo que una empresa puede tener en un periodo determinado. Vázquez (2019) expresa:

El punto de equilibrio estudia la relación que existe entre costos fijos, costos variables, volumen de ventas y utilidades operacionales. Se entiende por punto de equilibrio aquel nivel de ventas que una empresa o negocio debe alcanzar para lograr cubrir sus costos de producción, costos de ventas y demás costos de tipo administrativo. En otras palabras, el punto de equilibrio es el nivel de ingresos que iguala a la sumatoria de costos totales. En este punto la utilidad operacional es igual a cero. También el punto de equilibrio se considera como una herramienta útil para determinar el apalancamiento operativo que puede tener una empresa en un momento determinado. El punto de equilibrio se calcula,  $\text{costos fijos} \div (\text{precio de venta unitario} - \text{costo variable unitario})$ . (p. 1)

## **Rentabilidad**

### **Definiciones de rentabilidad**

La rentabilidad es una medida de ganancias de un negocio o proyecto. El índice de rentabilidad es un componente importante que permite diagnosticar una inversión, el resultado puede ser positivo o negativo. La rentabilidad es medida en términos porcentuales, y esto permite determinar cómo se está gestionando una empresa, dado que relaciona el beneficio neto con el aporte de los dueños o accionistas. La rentabilidad también se le conoce como ROE, ratio muy

importante que permite comprobar cómo va evolucionando la inversión realizada por una empresa.

Gascó (2019)

Sevilla (2015) la rentabilidad se refiere al retorno de la inversión realizada. Tanto en el sector de la inversión como en el empresarial, es un concepto fundamental y muy necesario, ya que es un indicador de la inversión. Ahora bien, esto va a depender de la capacidad de la empresa para retribuir los recursos financieros utilizados.

López (2019) un concepto muy empleado en economía es la rentabilidad. A través de la rentabilidad es posible medir el nivel de eficiencia en los recursos utilizados. En tal sentido, se va a diferenciar entre la rentabilidad económica y la rentabilidad financiera, la relación y estudio que existe entre ambas ayudan a conocer si la empresa se encuentra correctamente apalancada.

### **Rentabilidad económica**

Westreicher (2020) la rentabilidad económica es el retorno de la inversión que logra una empresa por las inversiones realizadas. Para poder medir se requiere los estados financieros de la firma.

La rentabilidad económica es la ganancia que deja las inversiones realizadas, y este se expresa en porcentaje. En general, para poder incrementar la rentabilidad económica es necesario aumentar los ingresos y disminuir los costos, el mismo que dependerá de la circunstancia de cada empresa.

El indicador nos ayuda a aproximarnos a estimar los beneficios que obtendrá una empresa por el desarrollo de sus actividades económicas. Por este motivo, no se consideran los descuentos y los impuestos, porque no se relacionan con la operación comercial. También tenemos otro indicador que es la rentabilidad de los activos (ROA).

Formula:

$$\text{ROA} = \frac{\text{Beneficio neto}}{\text{Activos}}$$

El ROA mide el rendimiento alcanzado por invertir una unidad monetaria en los activos. Ahora bien, para poder determinar la rentabilidad económica sustituimos el beneficio neto por EBITDA.

Formula:

$$\text{Rentabilidad económica} = \frac{\text{EBITDA}}{\text{Activos}}$$

Esta fórmula, a su vez, la podemos desglosar de la siguiente manera:

Formula:

$$\frac{\text{EBITDA}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activos}} = \text{Margen} \times \text{Rotación de activos}$$

Para poder determinar la rentabilidad económica de una empresa no es posible tomar en cuenta los financiamientos adquiridos, solo se mide el rendimiento de los activos propios de la empresa. Para Gascó (2019) la rentabilidad económica es la que no toma en cuenta el financiamiento de la empresa, dado que mide el rendimiento de inversión sin tomar en cuenta el financiamiento. Es así que, para determinar la rentabilidad económica se debe tomar en cuenta al ROA y al ROI.

Freire, Govea y Hurtado (2018) la rentabilidad económica es la diferencia entre los ingresos generados, los recursos y los capitales que se han empleado para determinarlo en un período promedio, de tal manera que a través de los resultados se desarrolle un análisis eficiente sobre las decisiones adoptadas, con el fin de aplicar acciones preventivas y correctivas que secunden estrategias que en un futuro aumenten los beneficios.

La rentabilidad económica mide la eficiencia de las inversiones realizadas, como resultado de la maniobra de los activos sin tomar en cuenta la manera en que se han financiado. Se alude al beneficio de explotación o al resultado positivo. Córdoba (2014) expresa:

La rentabilidad económica es una medida de la eficiencia de la inversión que mide la generación de beneficios como consecuencia del despliegue de los activos sin considerar la forma en que estos han sido financiados. Se refiere al beneficio de explotación o utilidad. Antes de intereses e impuestos (UAI); así se elimina la influencia de las distintas formas de financiación y, además, se puede comparar empresas sujetas a distintos regímenes fiscales con el que se han de remunerar a todos los capitales puestos a su disposición. (p. 248)

### **Rentabilidad financiera**

Jorge (2016) la rentabilidad financiera se conoce también como rentabilidad sobre el capital ROE, enlaza los beneficios netos obtenidos en un determinado periodo de tiempo de inversión, utilizando los recursos necesarios. Es posible definir como una medida que permite valorar el beneficio obtenido sobre los recursos utilizados, y se presenta en forma porcentual.

La rentabilidad financiera se mide con el ROE y se determina dividiendo el beneficio neto de una empresa entre los bienes propios de los accionistas. Se usa el beneficio obtenido al finalizar el ejercicio y los recursos propios a principio del ejercicio, esto es porque se quiere conocer los beneficios obtenidos de los recursos invertidos a principio del ejercicio.

Formula:

$$ROE = \frac{B^{\circ} \text{ Neto}_t}{\text{Recursos propios}_{t-1}}$$

Análisis Dupont del ROE:

En el análisis financiero la descomposición del ROE se da por la fórmula de Dupont en donde adquiere importancia al momento de realizar el análisis sobre rentabilidad y los beneficios, puesto que se relacionan con los principales indicadores financieros, como el uso de sus activos, rentabilidad real y el apalancamiento financiero. Esta información da a conocer sobre los datos de eficiencia y eficacia y los puntos fuertes y débiles en la toma de decisión. En el análisis Dupont la fórmula se descompone de varias maneras, las más comunes son tres, rentabilidad, rotación de activos y apalancamiento financiero.

Formulas:

$$ROE = \frac{\text{Beneficio Neto}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activos}} \times \frac{\text{Activos}}{\text{Recursos propios}}$$

$$ROE = \text{Margen} \times \text{Rotación} \times \text{Apalancamiento financiero}$$

La rentabilidad financiera es comparada con el costo de capital, puesto que representa la estructura financiera de la compañía y se compara contra la tasa de retorno. Alvarado (2016) expresa “para evaluar la rentabilidad financiera, ésta debe compararse con el costo de capital (CK), debido a que éste representa la estructura financiera de la empresa, o, en un caso, contra la tasa mínima atractiva de retorno (TMAR)” (p. 301).

García (2015) la rentabilidad financiera mide el beneficio de una empresa para sus accionistas y propietarios por haber invertido. Se le conoce también por las siglas ROE en inglés (Return on Equity). Indica el retorno de la inversión realizada por los propietarios de la compañía, el retorno puede darse con el pago de los dividendos o con el incremento de sus acciones.

La rentabilidad financiera se diferencia de la rentabilidad económica porque existe dos motivos: la primera, la existencia de un financiamiento externo que cubre una parte de las necesidades

totales de la inversión de la empresa. Y la segunda, los intereses del financiamiento y los impuestos, no intervienen en los activos de la empresa, sino que se trabaja con la estructura financiera.

Formula:

$$\text{ROE: Benefio Neto/Fondos Propios}$$

La rentabilidad para los accionistas debe ser mayor que el costo de la financiación externa. Ciertamente el riesgo que corre los accionistas es superior que el de los acreedores cuando la financiación externa es mayor, puesto que estos tienen preferencia sobre los propietarios al momento de recuperar sus inversiones en caso de liquidación de la empresa. La rentabilidad financiera se puede desglosar en tres factores específicos: Margen, rotación y apalancamiento:

Formulas:

$$\text{ROE} = \text{Margen} \times \text{Rotación} \times \text{Apalancamiento}$$

$$\text{Apalancamiento} = \text{Activo total} / \text{Fondos Propios Promedio}$$

### **Ratios de rentabilidad**

Andrade (2017) los ratios de rentabilidad se orientan en exhibir el grado de eficiencia alcanzado en la administración y gestión de los recursos de la empresa, esto se da a distintos niveles, ejemplo, tenemos la rentabilidad operativa y la rentabilidad sobre los activos de la empresa que se da en cada periodo. Si tratamos ser más específicos se pueden verificar los resultados obtenidos en cada periodo frente a las distintas partidas de comparación.

La rentabilidad simboliza una de las variables más significativas dentro del análisis financiero, es pues trascendental para los propietarios y accionistas reconocer claramente como van a ser compensado por destinar sus recursos aún proyecto o a una empresa. En tal sentido existen algunos



indicadores financieros que miden el grado de rentabilidad partiendo de la comparación relativa entre algunas cuentas del balance. Los ratios mas usados son los siguientes:

**Margen de utilidad bruta:** este ratio nos muestra cuanto representa la utilidad bruta respecto del nivel de ventas en un periodo de tiempo dado, se expresa en tasa porcentual y es el acercamiento a la rentabilidad obtenida en el ejercicio.

Formula:

$$\text{Margen de utilidad bruta} = \text{Utilidad bruta} / \text{Ventas totales}$$

**Margen operativo:** indica el nivel de eficiencia con que se están administrando los recursos en términos operativos, principalmente cuando comparamos con una empresa del mismo rubro.

Formula:

$$\text{Margen operativo} = \text{EBIT} / \text{Ventas totales}$$

**Margen de utilidad neta:** muestra cuanto representa las utilidades netas en comparación con el grado de las ventas en un determinado periodo tiempo, el resultado se muestra de forma porcentual y nos acerca a comprender la rentabilidad neta obtenida por cada unidad de ventas en cada periodo.

Formula:

$$\text{Margen de utilidad neta} = \text{Utilidad neta} / \text{Ventas totales}$$

**Rendimiento sobre la inversión (ROA):** este indicador nos muestra cuanto representa las utilidades netas de la inversión total, en otras palabras, sobre el total de los activos de la

compañía, el resultado se muestra en porcentaje. Este indicador es muy usado para poder ver que tan eficiente se está administrando los recursos de la empresa, puesto que los activos de la empresa representan el total de la inversión que las empresas mantienen en almacén, sin que se haya usado todos los recursos en la operación.

Formula:

$$\text{Rendimiento sobre la inversión} = \text{Utilidad neta} / \text{Activos totales}$$

**Rendimiento sobre el capital (ROE):** muestra cuánto representa las utilidades netas, frente al nivel de capital o patrimonio neto de la empresa, el resultado se muestra en porcentaje y esto muestra el grado de eficiencia con que se están gestionando los recursos de los propietarios o accionistas. Este ratio muestra a los propietarios el rendimiento del capital invertido.

Formula:

$$\text{Rendimiento sobre el capital (ROE)} = \text{Utilidad neta} / \text{Capital}$$

Nicole (2019) los ratios de rentabilidad son aquellos indicadores financieros que relacionan distintas partidas del balance con las cuentas de los resultados de una empresa. Se busca argumentar si el negocio es suficientemente capaz de generar recursos que cubren sus costos y las remuneraciones de los accionistas. Los ratios de rentabilidad nos permiten determinar si un negocio es rentable o no. Asimismo, ayuda a determinar si la compañía está siendo conducida de manera eficiente. Esto significa que los recursos están siendo utilizados de manera correcta y que el esfuerzo de sus colaboradores logra retribuir la inversión realizada. Existe muchos tipos de ratios de rentabilidad, entre ellos tenemos:

**Beneficio neto sobre recursos propios:** Este indicador mide el nivel de beneficio de los accionistas sobre el valor en libros de los recursos propios invertidos, se le conoce también como ROE, de este ratio se espera obtener mayor rentabilidad para los accionistas si sus recursos son destinados una inversión sin riesgo.

Formula:

$$\text{ROE} = \text{Beneficio Neto} / \text{Fondos Propios}$$

**Beneficio neto sobre ventas:** Muestra la rentabilidad final de las ventas, a esto se le descuenta las amortizaciones, los intereses y los impuestos. De modo que mientras más alto y mayor sea el beneficio por venta mayor será el beneficio neto.

Formula:

$$\text{Beneficio neto sobre ventas} = \text{Beneficio neto} / \text{Ventas}$$

### 2.3 Definición de Términos Básicos

**Apalancamiento operativo:** Llamada también apalancamiento primario, es aquella maniobra que propone convertir los costos variables en costos fijos, de modo que a mayor rango de fabricación menor será el costo por unidad producidas. (Universidad ESAN, 2016)

**Apalancamiento financiero:** Se conoce también como apalancamiento secundario, esta estrategia propone la utilización de la deuda con terceros en vez de usar sus recursos propios. La empresa opta por adquirir patrimonios externos que les permita incrementar la producción con el único propósito de lograr alcanzar una mayor rentabilidad. (Universidad ESAN, 2016)

Costos primos: Son todos los costos directos de un producto, en pocas palabras, son aquellos costos que se pueden indagar eficazmente para cada unidad producida. Se contempla el costo de los materiales directos y el costo de la mano de obra directa. Asimismo la determinación del cálculo garantiza la mejora del margen de ganancia para cada empresa. (Sy Corvo, 2019)

Costo estándar: El costo estándar es uno de los sistemas comúnmente utilizados para determinar los costos de fabricación en una empresa manufacturera. Son aquellos costos pre establecidos que sirven de base para calcular la rentabilidad real. Aquel costo estándar no se incorpora al sistema de contabilidad. (Mahecha, 2020)

Costo estimado: Este método consiste en preceder los costos unitarios de la producción considerando el valor de los materiales directos, la mano de obra directa y los costos indirectos que se estima obtener en un futuro cercano, posteriormente se va a comparar con los costos reales y se ajustara las variaciones correspondientes. Los costos estimados se determinan antes de iniciar la producción y estos costos se basan en determinados cálculos sobre la base de los datos históricos. Para poder determinar el cálculo es importante considerar ciertos volúmenes de producción y determinar el costo unitario. (González, 2020)

Costos unitarios: Es el costo total que incide una empresa para producir, almacenar e inventariar una unidad de un bien o servicio en particular. Es un sinónimo del costo de los bienes vendidos y del costo de ventas. Asimismo ayuda a los propietarios de la empresa a determinar cuándo comenzarán a obtener ganancias, también brinda una visión global dinámica de las relaciones entre ingresos, costos y ganancias. (Sy Corvo, 2019)

Costo real o histórico: El costo histórico es aquel costo en que se incurre en el proceso de la producción o prestación de un determinado servicio. Estos costos son obtenidos al finalizar el

periodo económico o al final de varios ciclos de producción que conformen un único periodo. El principal ventaja consiste en contabilizar los costos un periodo tras otro, de modo que se realizará el análisis retrospectivos, donde se va a evaluar si los volúmenes de eficiencia y los costos que participaron evolucionaron positivamente o negativamente. (Llamas, 2020)

Costo de conversión: Son aquellos costos que se relacionan con la conversión de los materiales directos con los productos terminados. Asimismo, los costos de conversión son aquellos costos como la mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación. (Lardizábal, 2015)

Costo predeterminado: Son aquellos costos que se determinan antes del costo real de la actividad en cuestión. Es decir, los costos predeterminados son aquellos costos que aún no han sido producidos, pero se espera que incurra en un periodo determinado. Ejemplo, una compañía que es del rubro de servicio de repartición de paquetes sabe que tendrá unos costos predeterminados con relación a las unidades vehiculares de su flota. (Llamas, 2020)

Costo total: Esta es una forma económica de sumar todos los costos que se desembolsan para elaborar un producto, invertir o comprar un equipo, incluyendo no solamente en el desembolso inicial de efectivo, sino también el costo de oportunidad. (Sy Corvo, 2019)

Costo de distribución: Son todos aquellos costos en que incurre las empresas para poder distribuir sus productos desde la planta de producción hasta el lugar en que son adquiridos. Establece los elementos básicos del costo total para los productores y los precios pagados por los consumidores (GestioPolis, 2020)

Costo marginal: Es un indicador del sector de la microeconomía y se utiliza para calcular el volumen de producción de una empresa y el precio de los productos elaborados. En cada nivel de producción en concreto, muestra los costos en los que incurre para finalizar dicho producción.

Escencialmente, es un indicador que nos ayuda a tomar decisiones respecto a la fabricación de un determinado bien o servicio. (Nuño, 2017)

Costo de ventas: Sirve para calcular en un periodo de tiempo determinado que se trata de vender productos y servicios a la empresa, para que pueda decidir cuántos ingresos necesita. También es necesario analizar qué procesos incurren en mayores gastos que otros, y así podemos fijar un precio de venta. Normalmente son gastos que no se pueden prescindir totalmente de ellos, ya que algunos son proporcionales al nivel de ventas realizadas. (Llamas, 2020)

Costo de oportunidad: Se utiliza en finanzas y economía como una excelente manera de evaluar y cuantificar inversiones cuando poseemos muchas opciones y recursos limitados. Desde el punto de vista empresarial, el costo de oportunidad es un factor muy importante a estudiar. Porque una de las mejores formas de elegir inversiones se basa en los costos de oportunidad, no en la rentabilidad a corto y mediano plazo, sino por el costo de oportunidad basados en la rentabilidad futura que pueda reportarse cada inversión. (Jorge, 2016)

Costos equivalentes: Este plan registra la sumatoria de las unidades con un proceso al final del periodo que se refleja en términos de unidades, más la totalidad de las unidades terminadas. (Escobar, 2017)

Costeo basado en actividades (ABC): Es una herramienta nueva que proporciona mayor precisión al determinar los costos, que el método tradicional. Posee una determinación natural en el comercio y en los servicios, no obstante se emplea en las fabricas, sin embargo, es importante reconocer que el método plantea problemas a la hora de implementar. (Manchay, Herrera y Ruiz, 2019)

Utilidad: En términos financieros se define como una medida de satisfacción por la cual las empresas valoran la elección de ciertos bienes o servicios. Estos tienen características específicas que satisfacen las necesidades individuales y tienen un impacto positivo en los consumidores. (García, 2018)

Perdida: En términos contables, es la disminución de los activos y derechos de la empresa. También se refiere a situaciones en donde el resultado de los gastos sea mayor que los ingresos. Debemos tener presente que un costo genera ganancia en un determinado momento, mientras que una pérdida no crea la posibilidad de generar ingresos futuros. (López, 2017)

Rentabilidad económica: Comprueba el rendimiento que se obtiene en el desarrollo de la actividad comercial con las inversiones, de modo que se obtienen dichos resultados. Se obtiene un resultado en donde no resaltan los intereses ni los impuestos. Normalmente se le conoce con la sigla EBIDA. (Sevilla, 2015)

Rentabilidad financiera: También conocida por las siglas ROE (Return On Equity), es la que obtiene un propietario por prestar sus recursos a una compañía. Se calcula como el cociente entre el beneficio neto y los fondos propios. (López, 2019)

Rentabilidad social: Se refiere a las ganancias que la empresa genera de los proyectos e inversiones de la empresa. La inversión puede ser socialmente rentable pero no económicamente rentable para el inversor, por lo que es independiente del concepto de beneficio económico. Esta es la definición comúnmente aplicada a la construcción de infraestructura social. (Sevilla, 2015)

Rentabilidad sobre las ventas: Vincula el importe de las ventas con su costo original, mientras mayor sea el indicador, más rentable son las ventas; la fórmula es beneficio bruto entre las ventas. (Nicole, 2019)

Rentabilidad absoluta: También conocida como retorno absoluto, nos referimos al rendimiento resultante de un activo en un periodo de tiempo establecido. En otras palabras, nos referimos a la depreciación, esta se expresa en forma porcentual, tales como son las acciones y los fondos mutuos de inversiones. (Jurado, 2020)

Valor de actualización Neto: También conocido como VAN, es un método que permite actualizar los flujos de efectivo futuros (ingresos y pagos), es decir, el flujo de efectivo esperados, restando un cierto interés, en donde el VAN va a expresar una medida de la rentabilidad del proyecto en valor absoluto. (Jurado, 2020)

Tasa interna de retorno: Conocida también por las siglas TIR, es la tasa de interés o rentabilidad que genera una inversión en un determinado proyecto, se ocupa de medir la rentabilidad de una inversión. En otras palabras, el porcentaje de ganancia o pérdida que se obtiene para los importes que se retiraron del proyecto. Actua como una herramienta complementaria del valor presente neto. (RANKIA S.L, 2017)



## Capítulo III: Metodología de la Investigación

### 3.1 Enfoque de la Investigación

El presente trabajo de investigación es de enfoque cuantitativo dado que se busca comprobar hipótesis mediante el uso de instrumento de la encuesta. En cuanto al análisis de los datos estadísticos se desarrolla las variables explicando su situación en el problema de investigación, así como también los resultados se presentarán estadísticamente. En concordancia con (Saéz, 2017) la investigación cuantitativa recalca el beneficio de estudiar los fenómenos naturales que son observables de forma empíricos y los objetivos son recogidos a través de los diferentes métodos de medición bien estructurados y con diseño de investigación comprobados que con un margen de error accede a generalizar a toda una población las mismas conclusiones conseguidas en una muestra. Se redactan y se contrastan los hipótesis sobre la conducta de la realidad estudiada a través de los datos recopilados utilizando el método hipotético-deductivo.

### 3.2 Variables

Costo de servicio es un variable independiente puesto que es la razón principal de la presente investigación. Para Godoy (2018) es la que estable y no se ve afectado por las otras variables que se esta midiendo. También podemos decir que es la causa presunta. Este último se refiere al estado de un ensayo que es continuamente manipulada por el investigador.

Rentabilidad es una variable dependiente puesto que es el efecto de la investigación, en otras palabras, es la variable que va a ser investigada y que depende de la variable independiente. Para Espinoza (2018) es aquella que se modifica continuamente por la acción de la variable independiente. Establece efectos o consecuencias que dan origen a los resultados de la

investigación, como ejemplo tenemos, los cambios o mejoras que el investigador experimenta en su comprensión lectora después del período de formación. En otras palabras, aquellas que normalmente reciben los efectos de las variables independientes.

### **3.21 Operacionalización de las variables.**

#### **Variable I: Costo de servicio**

Definición: Establece que en el caso que un prestador de servicios tenga inventarios, los medirá por los costos que suponga su producción. Estos costos se componen fundamentalmente de mano de obra y otros costos del personal directamente involucrado en la prestación del servicio, incluyendo personal de supervisión y otros costos indirectos atribuibles. (Choy, 2012, p. 11)

Primera Dimensión: **Costos fijos.** – Son aquellos costos que siempre se realizan en todas las actividades corporativas o comerciales, ganen o no dinero con la venta de los productos o servicios que ofrecen. Estos costos no se ven afectados por el cambio. En otras palabras, no hay aumento o disminución en el desempeño organizacional. Sin embargo, aunque en general se sabe que estos costos cambian con el tiempo, se puede suponer que serán los mismos durante un año. (Almaraz, 2018)

Segunda Dimensión: **Costos variables.** – Es aquel costo que cambia con el nivel de la producción y varían todos los días, en otras palabras, a medida que se incrementa la producción, los costos variables también aumentan como los costos de la materia prima, el costo de mano de obra directa y las comisiones por ventas. (Perucontable, 2019)

Tercera Dimensión: **Costos operacionales.** – Los costos operacionales son otros costos operativos, pero no directamente relacionados con la prestación de servicios. Estos gastos

generales deben ser proporcionales a todos los servicios prestados. De hecho, no todos utilizan los mismos recursos o no lo realizan con la misma intensidad. (Talavera, 2017)

### Matriz de Operacionalización de Variables

#### Variable I: Costo de servicio

Dimensiones	Indicadores	ITEM
Costos Fijos	Seguro vehicular	1.- ¿Cree usted que el pago del seguro vehicular se considera como parte de los costos fijos?
	Financiamiento del vehículo	2.- ¿Existe relación entre el costo del financiamiento del vehículo y los costos fijos?
	Impuesto vehicular	3.- ¿Cree usted que el impuesto vehicular está asociada a los costos fijos?
Costos Variables	Combustible	4.- ¿Considera usted que el costo del combustible forma parte de los costos variables?
	Salario del conductor	5.- ¿Considera usted que el costo del salario del conductor forma parte de los costos variables?
	Mantenimiento y repuestos	6.- ¿Considera usted que el costo por mantenimiento y los repuestos forman parte de los costos variables?
	Peajes	7.- ¿Cree usted que los peajes se consideran como parte de los costos variables?
	Viáticos de los conductores	8.- ¿Diga usted si los viáticos de los conductores forman parte de los costos variables?

Costos Operacionales	Salario del gerente	9.- ¿Cree usted que el salario del gerente se asocia a los costos operacionales?
	Alquiler de oficina	10.- ¿Considera usted que el alquiler de oficina forma parte de los costos operacionales de la empresa?
	Asesoría profesional	11.- ¿Existe relación entre el costo de asesoría profesional y los costos operacionales?
	Servicios básicos	12.- ¿Diga usted si los servicios básicos forman parte de los costos operacionales?

## Variable II: Rentabilidad

Definición: La rentabilidad es una de las variables clave en el análisis financiero porque es importante que los accionistas definan claramente cómo se recompensará la asignación de sus recursos a una empresa o proyecto en particular. En este sentido, existen varias ratios financieras que miden la rentabilidad comparando algunas cuentas específicas de los estados financieros. (Andrade, 2017)

Primera Dimensión: **Rentabilidad económica.**- Es el rendimiento promedio que obtiene una empresa debido a diferentes inversiones. Este concepto normalmente se representa en forma porcentual. Asimismo, su misión es comparar los resultados del desarrollo del negocio de la empresa con las inversiones realizadas. (García, 2017)

Segunda Dimensión: **Rentabilidad financiera.**-Hace alusión a los beneficios económicos que se adquiere gracias a la inversión que se ha realizado en los recursos propios y las inversiones que se han realizado. Asimismo relaciona los beneficios netos adquiridos en una inversión con los recursos que se han utilizados para obtenerla. (Méndez, 2020)

## Matriz de Operacionalización de Variables

### Variable II: Rentabilidad

Dimensiones	Indicadores	ITEM
Rentabilidad Económica	Activo	13.- ¿Considera usted que la rentabilidad económica mide la rentabilidad del activo total?
	Margen de beneficio	14.- ¿Cree usted que el margen de beneficio influye en la rentabilidad económica de la empresa?
	Beneficio antes de impuestos	15.- ¿Considera usted que la rentabilidad económica es la relación que existe entre el beneficio antes de impuestos y el activo total?
	Ingresos por servicios	16.- ¿Para usted los ingresos por servicios benefician a la rentabilidad económica de la empresa?
Rentabilidad Financiera	Beneficio neto	17.- ¿Cree usted que la rentabilidad financiera mide la relación que existe entre el beneficio neto y los recursos propios de la empresa?
	Fondos propios	18.- ¿Considera usted que la rentabilidad financiera mide la rentabilidad de los fondos propios de los accionistas?
	Endeudamiento	19.- ¿Cree usted que el endeudamiento mejora la rentabilidad financiera?
	Apalancamiento financiero	20.- ¿Considera usted que el apalancamiento financiero es el resultado de medir la rentabilidad financiera?

### 3.3 Hipótesis

#### 3.3.1 Hipótesis general.

Los costos de servicio se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

### **3.3.2 Hipótesis específicas.**

Los costos fijos se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

Los costos variables se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

Los costos operacionales se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

### **3.4 Tipo de Investigación**

El presente trabajo de investigación es de tipo descriptiva y aplicada, ya que se va a describir la relación entre variable 1 (Costo de servicio) y la variable 2 (Rentabilidad). Y es aplicada porque se da una alternativa de solución al problema de la investigación. Para Rus (2020) el tipo de investigación descriptiva realiza un análisis de la realidad por medio de una serie de parámetros. Los datos son medibles y cuantificables. Da origen a realizar análisis descriptivos e inferencia. Se usa los llamados contrastes de hipótesis para generalizar a partir de la muestra a la población.

### **3.5 Diseño de Investigación**

El diseño de investigación fue no experimental, descriptivo simple y de diseño transversal. La misma que se dividió en dos fases: la primera de indagación y creación conceptual sobre los costos de servicio y la segunda la rentabilidad en las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020. Según Vásquez (2020) es una serie de estrategias, procedimientos y metodologías descritos y elaboradas anticipadamente para desarrollar el proceso

de la investigación. El diseño de la investigación se utiliza para determinar la certeza de las hipótesis formuladas en una situación particular o para proporcionar evidencia de las pautas de la investigación.

La investigación no experimental, las variables (costo de servicio y rentabilidad), no serán manipuladas, por lo mismo, solo se observara la información obtenida tal como se presentó sin ninguna alteración. Para Godoy (2020) son puramente observacionales y los resultados obtenidos, mayormente, descriptivos. Asimismo son métodos de investigación que carecen de las características distintivas de los experimentos.

Es de diseño transversal porque solo se aplicará una vez al instrumento para recolectar la información con el fin de cumplir la propuesta. Para Enriquez (2016) Es un tipo de diseño orientado a estudiar los efectos de las modalidades o niveles de una o más variables en una población de estudios puramente descriptivos. Se miden, evalúan o recopilan datos sobre diversas variables, tendencias o componentes del fenómeno investigado.

Esquema:



Donde:

M: Muestra

O: Datos

### **3.6 Población y Muestra**

#### **3.6.1 Población.**

Con respecto a la población de esta investigación está constituida por 25 personas conformadas por los empresarios, conductores y colaboradores del ámbito contable de las empresas de transporte de carga del lugar de Gloria Grande, del distrito de Ate. Aria, Villasís y

Miranda (2016) expresan que, “la población de estudio es un conjunto de casos, definido, limitado y accesible, que formará el referente para la elección de la muestra, y que cumple con una serie de criterios prede terminados” (p. 201).

### **3.6.2 Muestra.**

La población es de carácter finita, ya que se puede enumerar a todos los elementos que intervienen en el estudio. Según Aria, Villasís y Miranda (2016) En todos los estudios, siempre es necesario calcular un número específico de participantes para lograr los objetivos marcados en primer lugar. Este número se denomina tamaño de la muestra y se estima o calcula mediante una fórmula matemática o con software estadístico.

Donde:  $P=25$  y  $M=25$

El tipo de muestra fue no probabilístico porque el investigador seleccionó a criterio por conveniencia, y estas están conformadas por los empresarios, conductores y colaboradores del ámbito contable de las empresas de transporte de carga del lugar de Gloria Grande, del distrito de Ate.

### **3.7 Técnicas e Instrumento de Recolección de Datos**

La técnica que se aplicó fue la encuesta, con el fin de obtener información mediante la recopilación de datos confiables. Hernández y Mendoza (2018) expresaron que, es el recurso, medio o técnica que se utilizan para conseguir data valiosa en una investigación. Esta técnica permite recoger información de las variables.

En el estudio se empleó el cuestionario como instrumento en forma escrita, que permitió fijar cómo los costos de servicio se relacionan con la rentabilidad de las empresas de transporte de



carga del lugar de Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020. Las preguntas se formularon en la matriz de operacionalización de variables. Estuvo compuesto por 20 preguntas, 12 corresponde a la variable costo de servicio, y 8 a la variable rentabilidad, con respuesta de selección múltiple o escala de Likert. La calificación se mostró en la escala del 5 – 1 y se presentó de esta manera. Definitivamente Si (5), Probablemente Si (4), Indeciso (3), Probablemente No (2), Definitivamente No (1). Hernández y Mendoza (2018) expresaron que, es una herramienta básica constituida por preguntas que se fructifican para puntualizar en un registro diferentes circunstancias y comprendidos.

### 3.7.1 Validez del Instrumento.

Según Bernardo, Carbajal y Contreras (2019) expresan, la validez del instrumento que constituye un factor rector que existe tanto durante la construcción de los datos como durante su análisis e interpretación.

Para realizar la validez de los instrumentos de recolección de los datos se basó a juicio de expertos integrado por profesionales preparados en el campo de la investigación. Para la validez de datos se empleó una matriz de análisis.

#### Matriz de Análisis de Juicios de Expertos

1: Muy Malo 2: Malo 3: Regular 4: Bueno 5: Muy Bueno

Criterios	Jueces			Total
	J1	J2	J3	
1 Claridad	5	4	5	<b>14</b>
2 Objetividad	5	5	5	<b>15</b>
3 Actualidad	4	4	4	<b>12</b>
4 Organización	5	4	4	<b>13</b>
5 Suficiencia	4	4	5	<b>13</b>
6 Pertinencia	5	5	4	<b>14</b>
7 Consistencia	5	4	4	<b>13</b>
8 Coherencia	5	4	5	<b>14</b>
9 Metodología	4	4	5	<b>13</b>
10 Aplicación	5	4	5	<b>14</b>
<b>Total, de Opinión</b>	<b>47</b>	<b>42</b>	<b>46</b>	<b>135</b>

*Fuente:* Elaboración propia

**Formula:**

$$\text{Cálculo del coeficiente de validez} = \frac{\square\square\square}{\square\square\square} = \square . \square$$

La matriz se realizó con tres jueces que dieron su dictamen sobre la redacción de las preguntas. El coeficiente de validez del instrumento de juicio de expertos es de 0.9 o 90% que es considerado Alta.

## Capítulo IV: Resultados

Se presenta los resultados obtenidos del instrumento aplicado, considerando los objetivos generales y específicos de la investigación.

### 4.1 Confiabilidad del instrumento.

La confiabilidad del instrumento se dio a través de la encuesta y se efectuó a los empresarios, conductores y colaboradores del ámbito contable de las empresas de transporte de carga del lugar de Gloria Grande, del distrito de Ate. Alba y Núñez (2014) expresan que, este método permite medir la consistencia interna del instrumento. Se utiliza en la construcción de escalas en las que no hay respuestas correctas o incorrectas, sino que cada entrevistado responde la alternativa que mejor representa su forma de pensar sobre el objeto que se le pregunta. (p. 16)

Para medir la confiabilidad de este estudio se utilizó el Alpha de Cronbach, donde 0 significa nula y 1 representa confiabilidad total.

Formula:

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left[ 1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

Donde:

$S_i^2$  es la varianza del ítem i,

$S_T^2$  es la varianza de los valores totales observados

k es el número de preguntas o ítems.

Formula: 
$$\alpha = \frac{20}{20-1} \left[ 1 - \frac{28.8544}{134.5344} \right]$$

$$\alpha = 0.8269$$

Alfa de Cronbach, SPSS versión 25 tenemos:

Tabla 1. *Resumen de Procesamiento de los Casos*

		N	Porcentaje
	Válido	25	100,0
Casos	Excluidos	0	,0
	Total	25	100,0

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

Tabla 2. *Estadística de fiabilidad*

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,827	20

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

El valor de Alpha de Cronbach cuanto más se acerca a su valor máximo 1, mayor es la confiabilidad de las escalas. Ahora si el valor de Alpha es superior a 0.7, es suficiente para garantizar la confiabilidad de la escala. En este caso el instrumento está compuesto por 20 ítems, siendo el tamaño de la muestra de 25 encuestados, el nivel de confiabilidad del estudio es de 0.827. En Conclusión el coeficiente de confiabilidad del instrumento es 82.70% por lo que es considerado Bueno.

Para poder definir el nivel de confiabilidad Alpha de Cronbach se utilizo el programa SPSS versión 25.

## 4.2 Análisis de los Resultados

**Ítems 1.** ¿Cree usted que el pago del seguro vehicular se considera como parte de los costos fijos?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos fijos

**Indicador:** Seguro vehicular

Tabla 3. *Costo de Servicio y Seguro Vehicular*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Indeciso	1	4,0	4,0	4,0
Probablemente Si	10	40,0	40,0	44,0
Definitivamente Si	14	56,0	56,0	100,0
Total	25	100,0	100,0	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

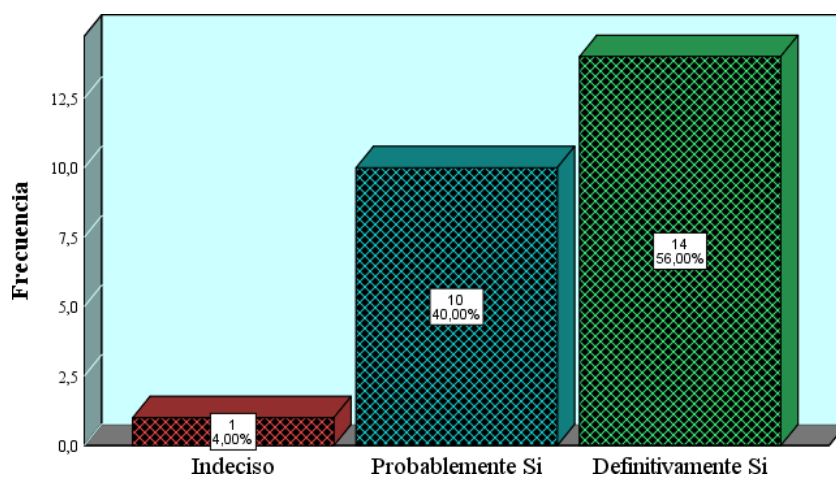


Figura 1. Costo de Servicio y Seguro Vehicular. Elaboración propia

Según los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 56% de los encuestados respondieron definitivamente si, que el pago del seguro vehicular forma parte de los costos fijos de la empresa, mientras que el 40% manifestaron probablemente si y finalmente el 4% indicaron que están indecisos.

**Ítems 2.** ¿Existe relación entre el costo del financiamiento del vehículo y los costos fijos?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos fijos

**Indicador:** Financiamiento del vehículo

Tabla 4. *Costo de Servicio y Financiamiento del Vehículo*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente No	1	4,0	4,0	4,0
Probablemente Si	11	44,0	44,0	48,0
Definitivamente Si	13	52,0	52,0	100,0
Válido Total	25	100,0	100,0	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

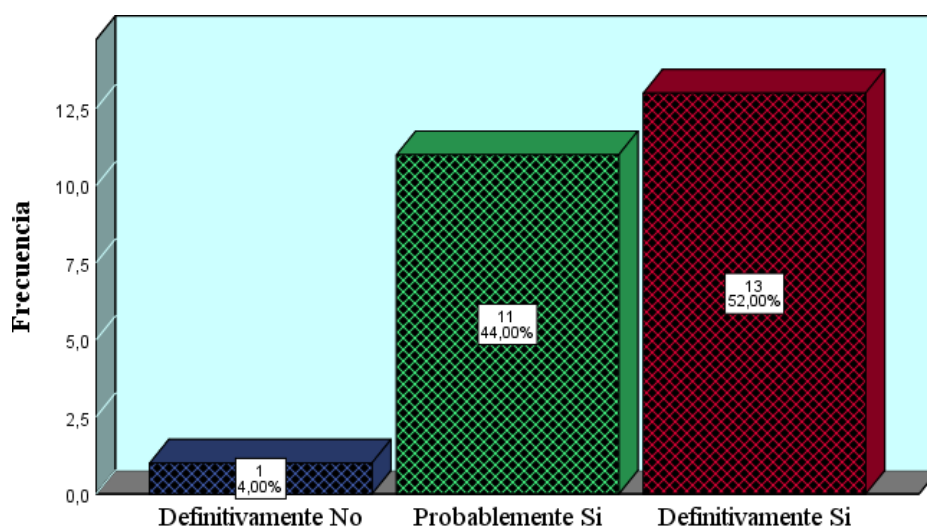


Figura 2. Costo de Servicio y Financiamiento del Vehículo. Elaboración propia

Con los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 52% de los encuestados respondieron definitivamente si, que existe relación entre el costo del financiamiento vehicular y los costos fijos de la compañía, mientras que el 44% manifestaron probablemente si y finalmente el 4% indicaron definitivamente no existe relación entre los dos indicadores.

**Ítems 3.** ¿Cree usted que el impuesto vehicular está asociada a los costos fijos?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos fijos

**Indicador:** Impuesto vehicular

Tabla 5. *Costo de Servicio y el Impuesto Vehicular*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	1	4,0	4,0	4,0
	Probablemente No	3	12,0	12,0	16,0
	Indeciso	1	4,0	4,0	20,0
	Probablemente Si	10	40,0	40,0	60,0
	Definitivamente Si	10	40,0	40,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

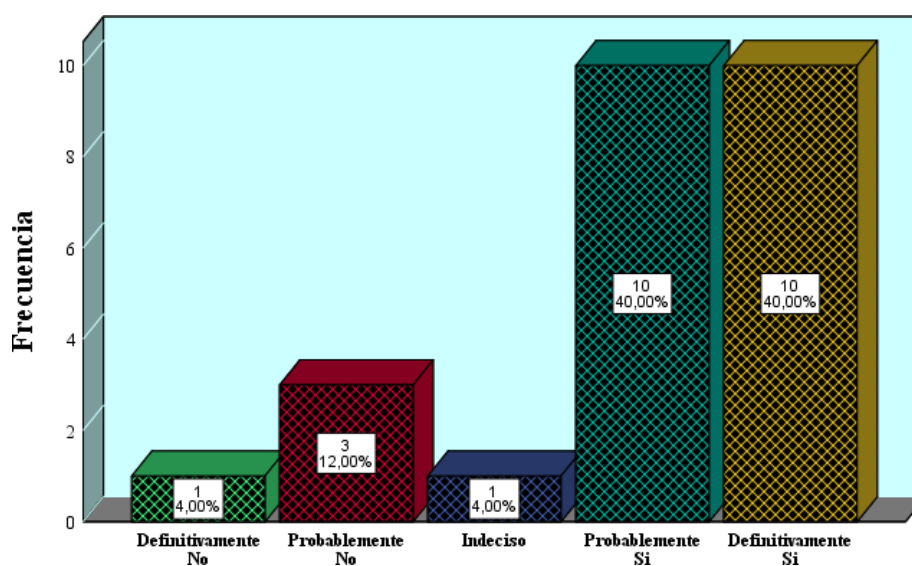


Figura 3. Costo de Servicio y el Impuesto Vehicular. Elaboración propia

Conforme a los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 40% de los encuestados respondieron definitivamente si, que el costo del impuesto vehicular está asociada a los costos fijos de la empresa, mientras que el 40% manifestaron probablemente si, el 12% probablemente no, el 4% definitivamente no y finalmente el 4% indicaron que están indecisos.

**Ítems 4.** ¿Considera usted que el costo del combustible forma parte de los costos variables?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos variables

**Indicador:** Combustible

Tabla 6. Costo de Servicio y el Costo de Combustible

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	2	8,0	8,0	8,0
	Probablemente No	1	4,0	4,0	12,0
	Indeciso	2	8,0	8,0	20,0
	Probablemente Si	4	16,0	16,0	36,0
	Definitivamente Si	16	64,0	64,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

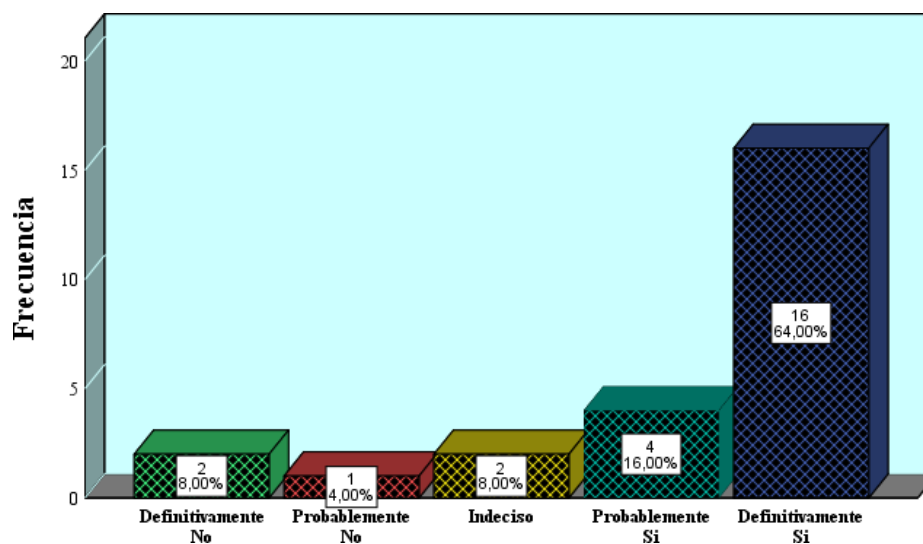


Figura 4. Costo de Servicio y el Costo de Combustible. Elaboración propia

Según los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 64% de los encuestados respondieron definitivamente si, que el costo del combustible forma parte de los costos variables de la empresa, mientras que el 16% manifestaron probablemente si, el 8% definitivamente no, el 8% indeciso y finalmente el 4% probablemente no.



**Ítems 5.** ¿Considera usted que el costo del salario del conductor forma parte de los costos variables?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos variables

**Indicador:** Salario del conductor

Tabla 7. Costo de Servicio y el Salario del Conductor

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente No	4	16,0	16,0	16,0
Probablemente No	4	16,0	16,0	32,0
Válido Probablemente Si	9	36,0	36,0	68,0
Definitivamente Si	8	32,0	32,0	100,0
Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

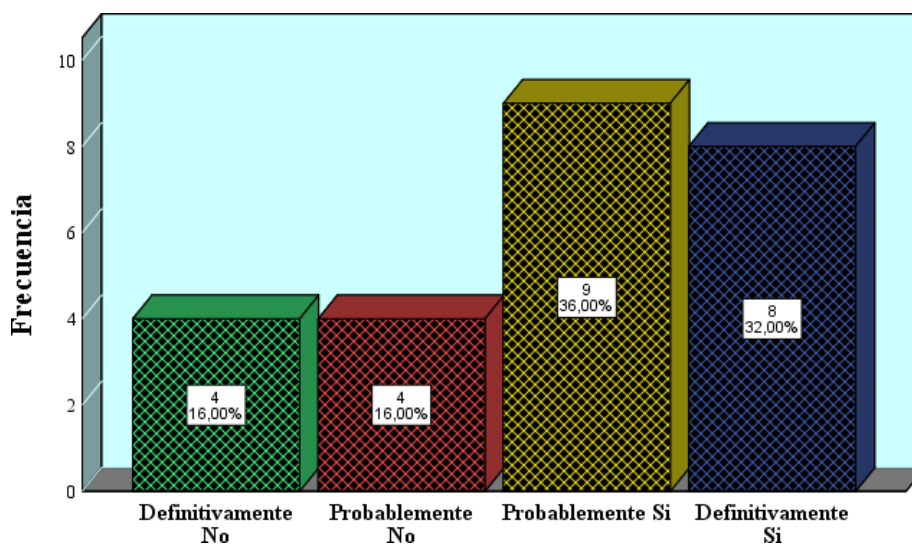


Figura 5. Costo de Servicio y el Salario del Conductor. Elaboración propia

Con los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 36% de los encuestados respondieron probablemente si, que el costo del salario de los conductores forma parte de los costos variables de la compañía, mientras que el 32% manifestaron definitivamente si, el 16% probablemente no y finalmente el 16% definitivamente no.

**Ítems 6.** ¿Considera usted que el costo por mantenimiento y los repuestos forman parte de los costos variables?

**Variable:** Costo de servicio

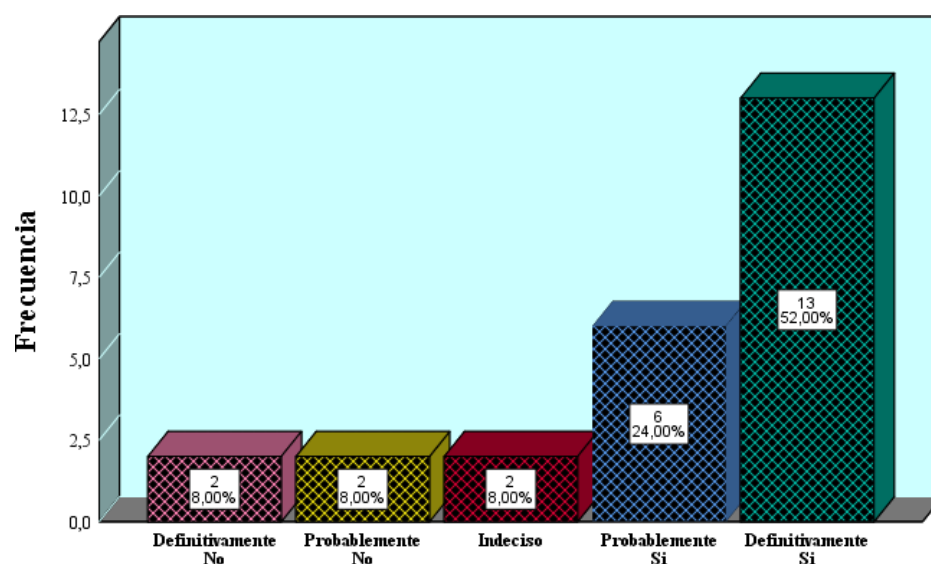
**Dimensión:** Costos variables

**Indicador:** Mantenimiento y los repuestos

Tabla 8. *Costo de Servicio y Costo de Mantenimiento y los Repuestos*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	2	8,0	8,0	8,0
	Probablemente No	2	8,0	8,0	16,0
	Indeciso	2	8,0	8,0	24,0
	Probablemente Si	6	24,0	24,0	48,0
	Definitivamente Si	13	52,0	52,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25



*Figura 6.* Costo de Servicio y Costo de Mantenimiento y los Repuestos. Elaboración propia

Conforme a los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 52% de los encuestados respondieron definitivamente si, que el costo por mantenimiento y los repuestos forman parte de los costos variables de la empresa, mientras que el 24% manifestaron probablemente si, el 8% probablemente no, el 8% definitivamente no y finalmente el 8% indeciso.

**Ítems 7.** ¿Cree usted que los peajes se consideran como parte de los costos variables?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos variables

**Indicador:** Peajes

Tabla 9. Costo de Servicio y los Peajes

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	3	12,0	12,0	12,0
	Probablemente No	1	4,0	4,0	16,0
	Indeciso	5	20,0	20,0	36,0
	Probablemente Si	9	36,0	36,0	72,0
	Definitivamente Si	7	28,0	28,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

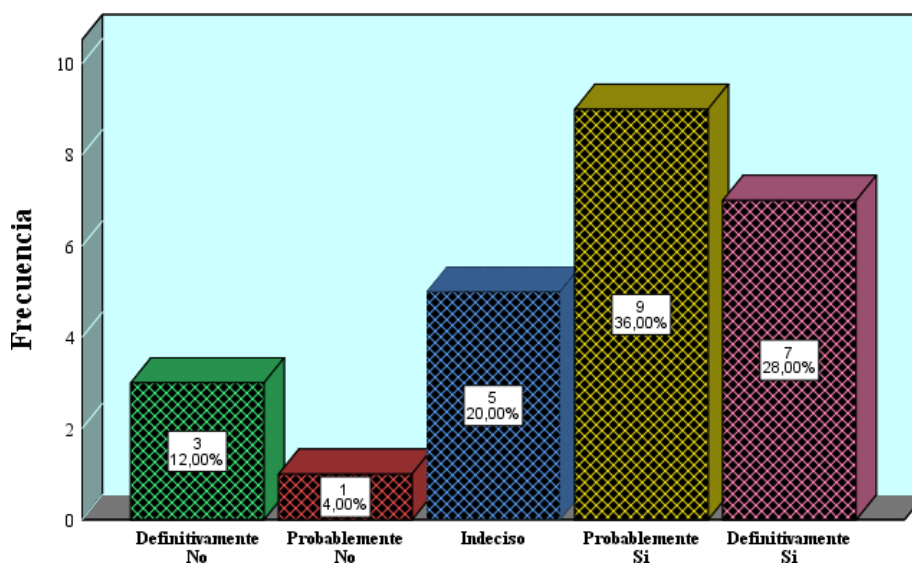


Figura 7. Costo de Servicio y los Peajes. Elaboración propia

Según los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 36% de los encuestados respondieron probablemente si, que el costo de los peajes forma parte de los costos variables de la empresa, mientras que el 28% manifestaron definitivamente si, el 20% indeciso, el 12% definitivamente no y finalmente el 4% indicaron probablemente no.

**Ítems 8.** ¿Diga usted si los viáticos de los conductores forman parte de los costos variables?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos variables

**Indicador:** Viáticos de los conductores

Tabla 10. *Costo de Servicio y los Viáticos de los Conductores*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	5	20,0	20,0	20,0
	Probablemente No	3	12,0	12,0	32,0
	Indeciso	2	8,0	8,0	40,0
	Probablemente Si	6	24,0	24,0	64,0
	Definitivamente Si	9	36,0	36,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

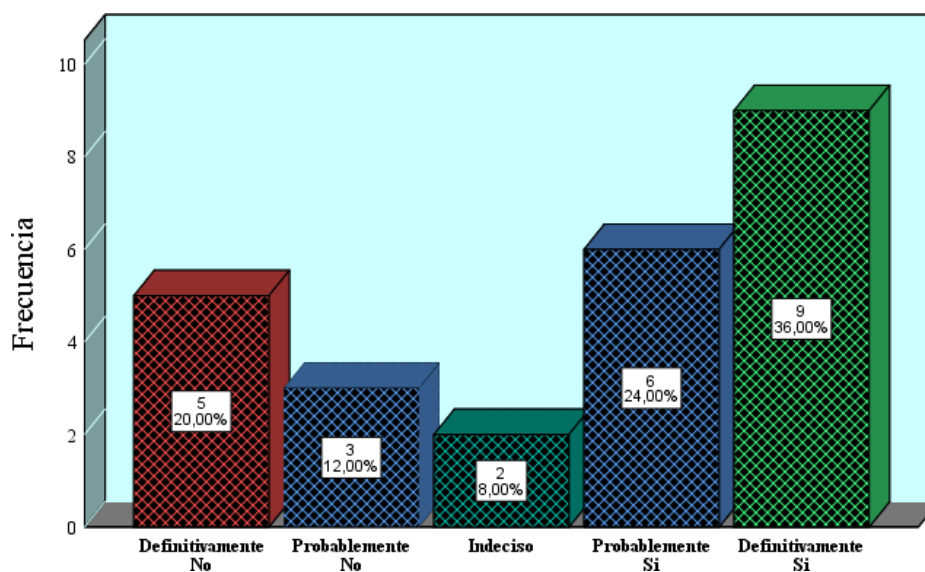


Figura 8. Costo de Servicio y los Viáticos de los Conductores. Elaboración propia

De los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 36% de los encuestados respondieron definitivamente si, que el costo de los viáticos de los conductores forma parte de los costos variables de la empresa, mientras que el 24% manifestaron probablemente si, el 20% definitivamente no, el 12% probablemente no y finalmente el 8% indicaron que están indecisos.

**Ítems 9.** ¿Cree usted que el salario del gerente se asocia a los costos operacionales?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos operacionales

**Indicador:** Salario del gerente

Tabla 11. *Costo de Servicio y el Salario del Gerente*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	4	16,0	16,0	16,0
	Probablemente No	3	12,0	12,0	28,0
	Indeciso	3	12,0	12,0	40,0
	Probablemente Si	9	36,0	36,0	76,0
	Definitivamente Si	6	24,0	24,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

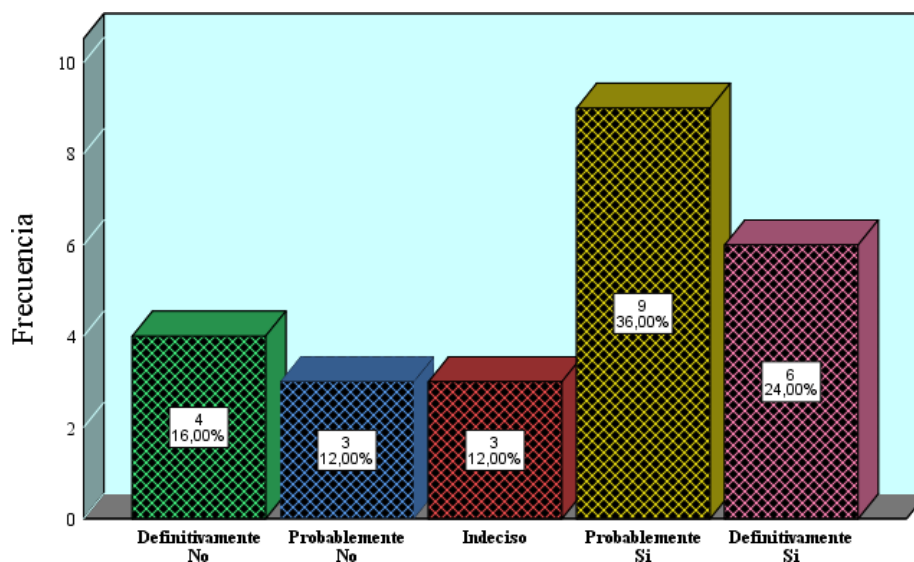


Figura 9. Costo de Servicio y el Salario del Gerente. Elaboración propia

Conforme a los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 36% de los encuestados respondieron probablemente si, que el costo del salario del gerente se asocia a los costos operacionales de la empresa, mientras que el 24% manifestaron definitivamente si, el 16% definitivamente no, el 12% probablemente no y finalmente el 12% indicaron que están indecisos.

**Ítems 10.** ¿Considera usted que el alquiler de oficina forma parte de los costos operacionales de la empresa?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos operacionales

**Indicador:** Alquiler de oficina

Tabla 12. *Costo de Servicio y Alquiler de Oficina*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente No	3	12,0	12,0	12,0
Probablemente No	3	12,0	12,0	24,0
Válido Probablemente Si	5	20,0	20,0	44,0
Definitivamente Si	14	56,0	56,0	100,0
Total	25	100,0	100,0	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

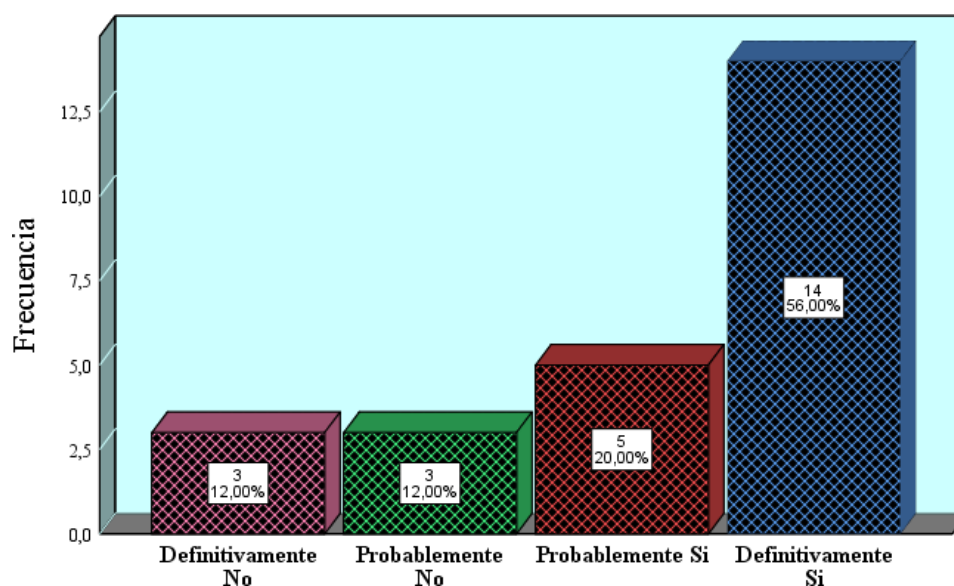


Figura 10. Costo de Servicio y Alquiler de Oficina. Elaboración propia

Según los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 56% de los encuestados respondieron definitivamente si, que el costo de alquiler de oficina forma parte de los costos operacionales de la empresa, mientras que el 20% manifestaron probablemente si, el 12% probablemente no y finalmente el 12% indicaron que definitivamente no.

**Ítems 11.** ¿Existe relación entre el costo de asesoría profesional y los costos operacionales?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos operacionales

**Indicador:** Asesoría profesional

Tabla 13. *Costo de Servicio y el Costo de Asesoría Profesional*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente No	1	4,0	4,0	4,0
Probablemente No	4	16,0	16,0	20,0
Indeciso	3	12,0	12,0	32,0
Probablemente Si	8	32,0	32,0	64,0
Definitivamente Si	9	36,0	36,0	100,0
Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

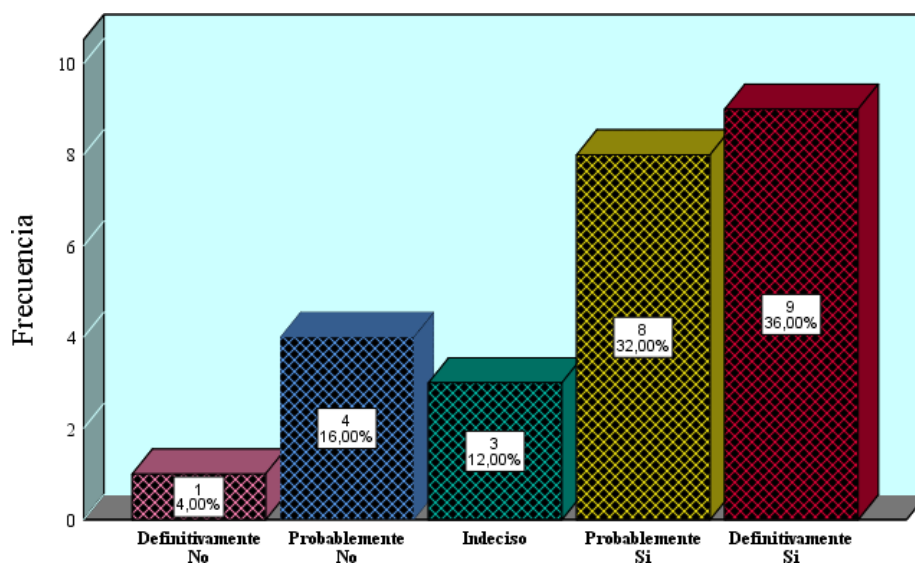


Figura 11. Costo de Servicio y el Costo de Asesoría Profesional. Elaboración propia

Con los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 36% de los encuestados respondieron definitivamente si, que existe relación entre el costo de asesoría profesional y los costos operacionales de la empresa, mientras que el 32% manifestaron probablemente si, el 16% probablemente no, el 12% indecisos y finalmente el 4% indicaron que definitivamente no.

**Ítems 12.** ¿Diga usted si los servicios básicos forman parte de los costos operacionales?

**Variable:** Costo de servicio

**Dimensión:** Costos operacionales

**Indicador:** Servicios básicos

Tabla 14. *Costo de Servicio y los Servicio Básicos*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	3	12,0	12,0	12,0
	Probablemente No	4	16,0	16,0	28,0
	Indeciso	2	8,0	8,0	36,0
	Probablemente Si	2	8,0	8,0	44,0
	Definitivamente Si	14	56,0	56,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

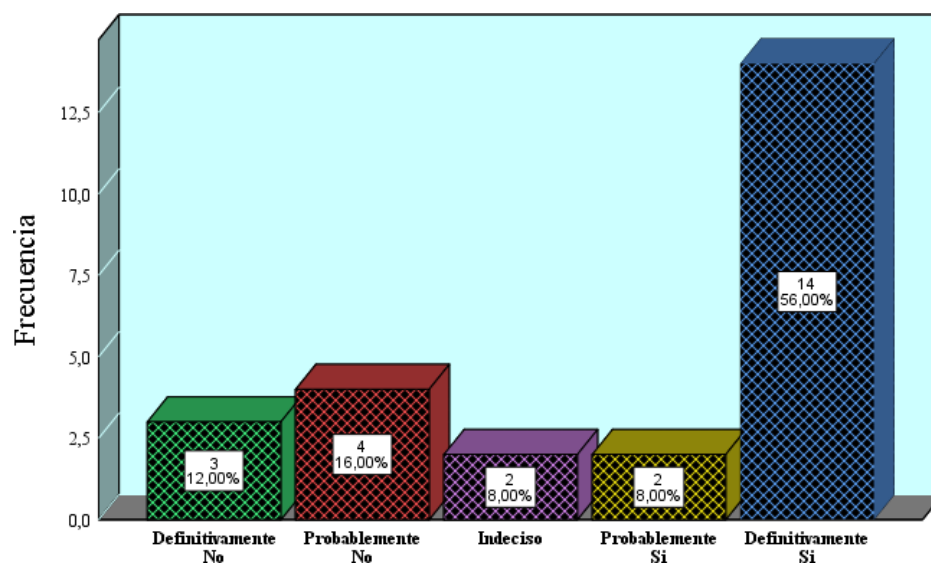


Figura 12. Costo de Servicio y los Servicio Básicos. Elaboración propia

De los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 56% de los encuestados respondieron definitivamente si, que el costo de los servicios básicos forma parte de los costos operacionales de la empresa, mientras que el 16% manifestaron probablemente no, el 12% definitivamente no, el 8% probablemente si y finalmente el 8% indicaron que están indecisos.



**Ítems 13.** ¿Considera usted que la rentabilidad económica mide la rentabilidad del activo total?

**Variable:** Rentabilidad

**Dimensión:** Rentabilidad económica

**Indicador:** Activo

Tabla 15. *Rentabilidad y el Activo Total*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Probablemente No	4	16,0	16,0	16,0
Indeciso	5	20,0	20,0	36,0
Válido Probablemente Si	6	24,0	24,0	60,0
Definitivamente Si	10	40,0	40,0	100,0
Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

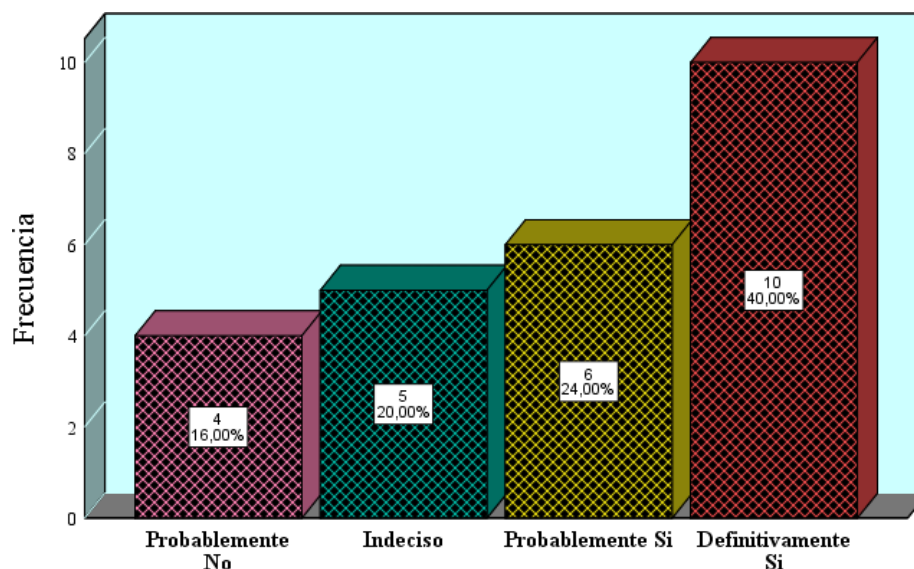


Figura 13. Rentabilidad y el Activo Total. Elaboración propia

Según los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 40% de los encuestados respondieron definitivamente si, que la rentabilidad económica mide la rentabilidad del activo total de la empresa, mientras que el 24% manifestaron probablemente si, el 20% indecisos y finalmente el 16% indicaron probablemente no.

**Ítems 14.** ¿Cree usted que el margen de beneficio influye en la rentabilidad económica de la empresa?

**Variable:** Rentabilidad

**Dimensión:** Rentabilidad económica

**Indicador:** Margen de beneficio

Tabla 16. *Rentabilidad y el Margen de Beneficio*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Probablemente No	2	8,0	8,0	8,0
Indeciso	4	16,0	16,0	24,0
Válido Probablemente Si	8	32,0	32,0	56,0
Definitivamente Si	11	44,0	44,0	100,0
Total	25	100,0	100,0	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

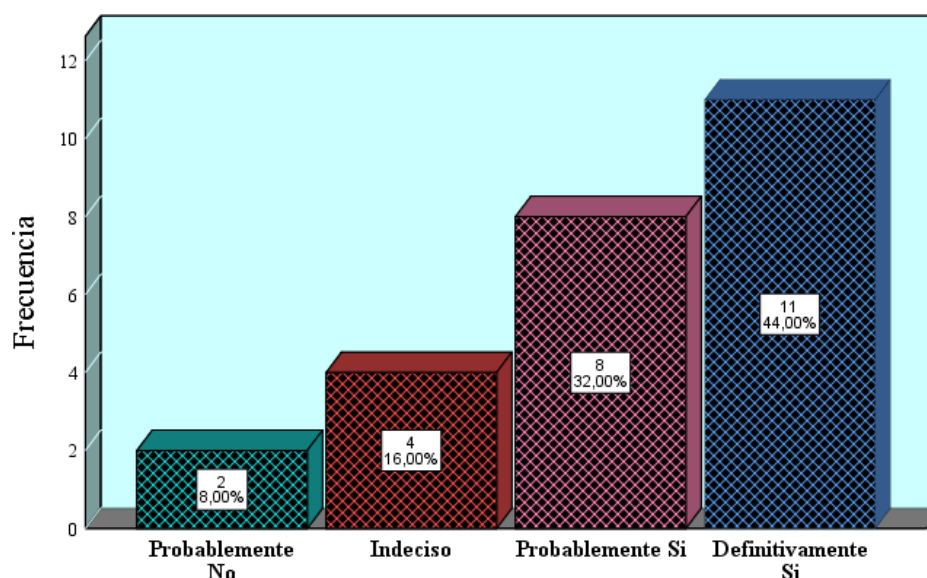


Figura 14. Rentabilidad y el Margen de Beneficio. Elaboración propia

Con los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 44% de los encuestados respondieron definitivamente si, que el margen de beneficio influye en la rentabilidad económica de la empresa, mientras que el 32% manifestaron probablemente si, el 16% indecisos y finalmente el 8% indicaron probablemente no.

**Ítems 15.** ¿Considera usted que la rentabilidad económica es la relación que existe entre el beneficio antes de impuestos y el activo total?

**Variable:** Rentabilidad

**Dimensión:** Rentabilidad económica

**Indicador:** Beneficio antes de impuestos

Tabla 17. *Rentabilidad y el Beneficio Antes de Impuestos*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	1	4,0	4,0	4,0
	Probablemente No	3	12,0	12,0	16,0
	Indeciso	4	16,0	16,0	32,0
	Probablemente Si	7	28,0	28,0	60,0
	Definitivamente Si	10	40,0	40,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

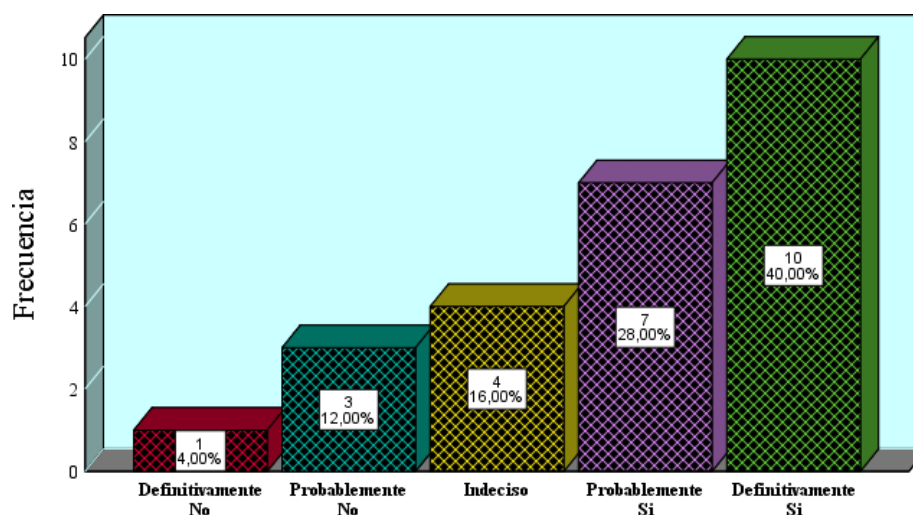


Figura 15. Rentabilidad y el Beneficio Antes de Impuestos. Elaboración propia

Conforme a los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 40% de los encuestados respondieron definitivamente si, que la rentabilidad económica es el resultado de medir el beneficio antes de impuestos entre el activo total, por lo mismo existe una relación entre los indicadores de la empresa, mientras que el 28% manifestaron probablemente si, el 16% indecisos, el 12% probablemente no y finalmente el 4% indicaron definitivamente no.

**Ítems 16.** ¿Para usted los ingresos por servicios benefician a la rentabilidad económica de la empresa?

**Variable:** Rentabilidad

**Dimensión:** Rentabilidad económica

**Indicador:** Ingresos por servicio

Tabla 18. *Rentabilidad y los Ingresos por Servicio*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definitivamente No	1	4,0	4,0	4,0
Indeciso	1	4,0	4,0	8,0
Válido Probablemente Si	8	32,0	32,0	40,0
Definitivamente Si	15	60,0	60,0	100,0
Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

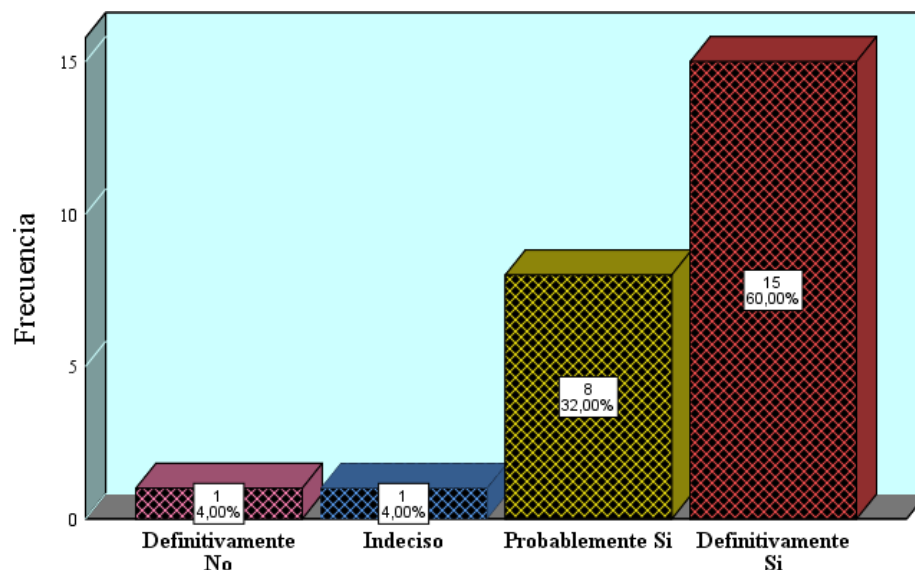


Figura 16. Rentabilidad y los Ingresos por Servicio. Elaboración propia

De los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 60% de los encuestados respondieron definitivamente si, que los ingresos por servicios benefician a la rentabilidad económica de la empresa, mientras que el 32% manifestaron probablemente si, el 4% definitivamente no y finalmente el 4% indicaron que están indecisos.

**Ítems 17.** ¿Cree usted que la rentabilidad financiera mide la relación que existe entre el beneficio neto y los recursos propios de la empresa?

**Variable:** Rentabilidad

**Dimensión:** Rentabilidad financiera

**Indicador:** Beneficio neto

Tabla 19. *Rentabilidad y el Beneficio Neto*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	1	4,0	4,0	4,0
	Probablemente No	2	8,0	8,0	12,0
	Indeciso	4	16,0	16,0	28,0
	Probablemente Si	7	28,0	28,0	56,0
	Definitivamente Si	11	44,0	44,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

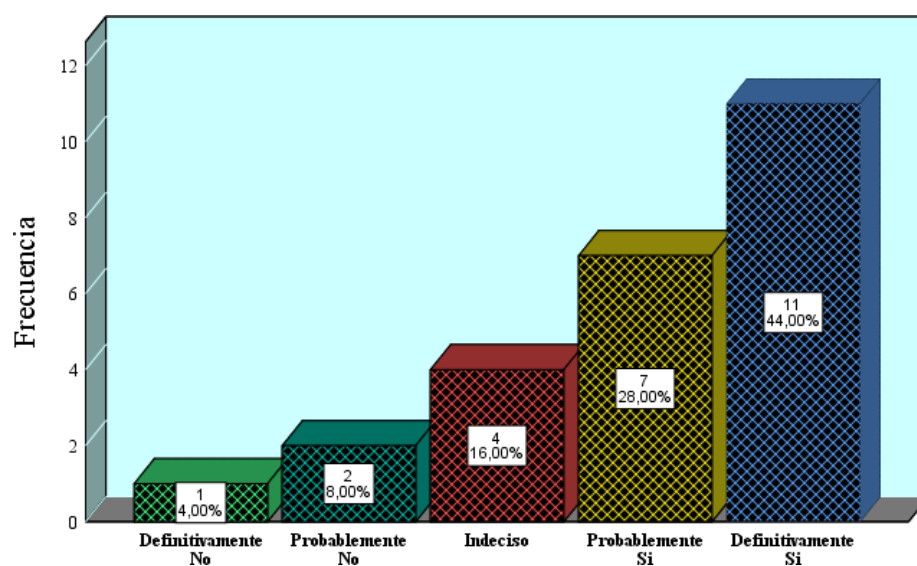


Figura 17. Rentabilidad y el Beneficio Neto. Elaboración propia

Con los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 44% de los encuestados respondieron definitivamente si, que la rentabilidad financiera mide la relación entre el beneficio neto y los recursos propios de la empresa, mientras que el 28% manifestaron probablemente si, el 16% indecisos, el 8% probablemente no y finalmente el 4% indicaron definitivamente no.

**Ítems 18.** ¿Considera usted que la rentabilidad financiera mide la rentabilidad de los fondos propios de los accionistas?

**Variable:** Rentabilidad

**Dimensión:** Rentabilidad financiera

**Indicador:** Fondos propios

Tabla 20. *Rentabilidad y los Fondos Propios*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	2	8,0	8,0	8,0
	Probablemente No	1	4,0	4,0	12,0
	Indeciso	4	16,0	16,0	28,0
	Probablemente Si	11	44,0	44,0	72,0
	Definitivamente Si	7	28,0	28,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

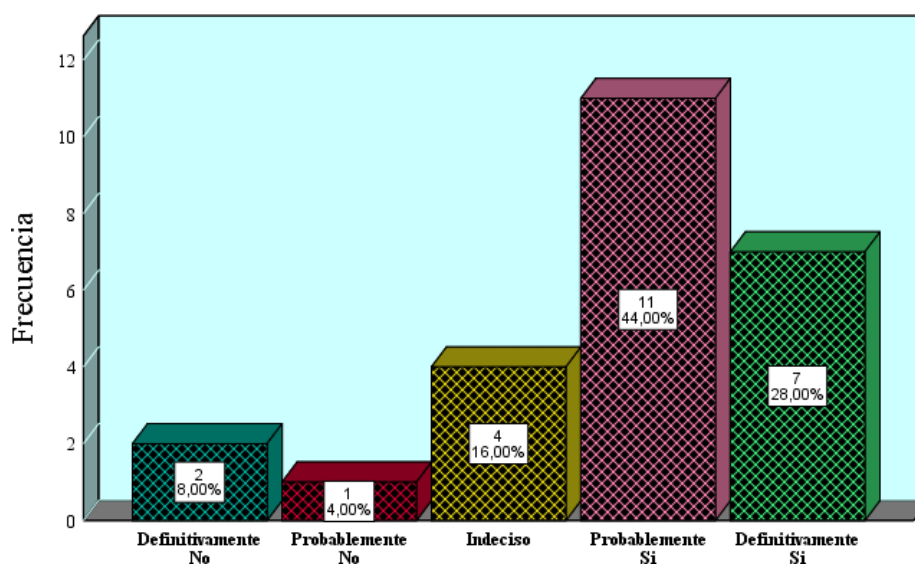


Figura 18. Rentabilidad y los Fondos Propios. Elaboración propia

Conforme a los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 44% de los encuestados respondieron probablemente si, que la rentabilidad financiera mide la rentabilidad de los fondos propios de los accionistas de la empresa, mientras que el 28% manifestaron definitivamente si, el 16% indecisos, el 8% definitivamente no y finalmente el 4% indicaron probablemente no.

**Ítems 19.** ¿Cree usted que el endeudamiento mejora la rentabilidad financiera?

**Variable:** Rentabilidad

**Dimensión:** Rentabilidad financiera

**Indicador:** Endeudamiento

Tabla 21. *Rentabilidad y el Endeudamiento*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	3	12,0	12,0	12,0
	Probablemente No	5	20,0	20,0	32,0
	Indeciso	1	4,0	4,0	36,0
	Probablemente Si	13	52,0	52,0	88,0
	Definitivamente Si	3	12,0	12,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

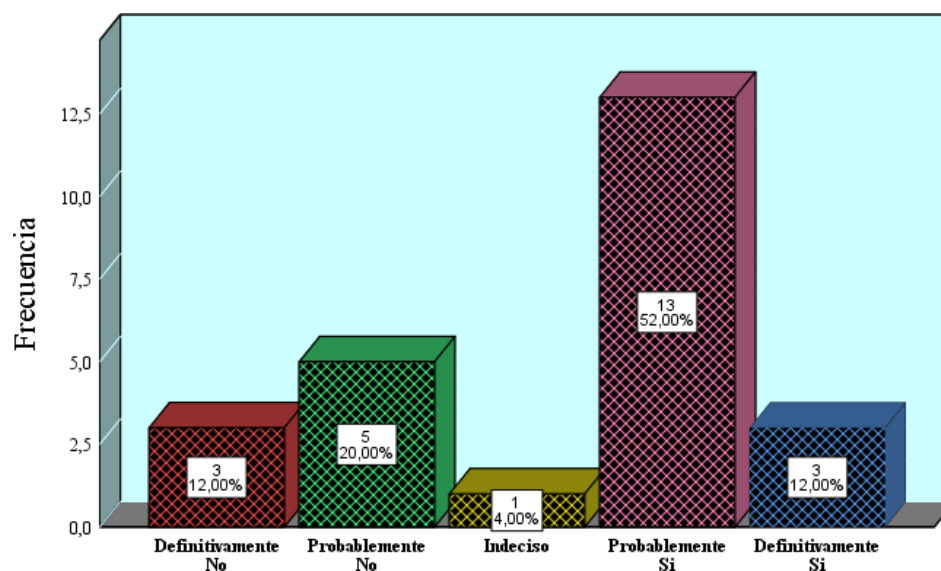


Figura 19. Rentabilidad y el Endeudamiento. Elaboración propia

Según los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 52% de los encuestados respondieron probablemente si, que el endeudamiento financiero mejora la rentabilidad financiera de la empresa, mientras que el 20% manifestaron probablemente no, el 12% definitivamente no y finalmente el 4% indicaron que están indecisos.

**Ítems 20.** ¿Considera usted que el apalancamiento financiero es el resultado de medir la rentabilidad financiera?

**Variable:** Rentabilidad

**Dimensión:** Rentabilidad financiera

**Indicador:** Apalancamiento financiero

Tabla 22. *Rentabilidad y el Apalancamiento Financiero*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Definitivamente No	1	4,0	4,0	4,0
	Probablemente No	1	4,0	4,0	8,0
	Indeciso	3	12,0	12,0	20,0
	Probablemente Si	13	52,0	52,0	72,0
	Definitivamente Si	7	28,0	28,0	100,0
	Total	25	100,0	100,0	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

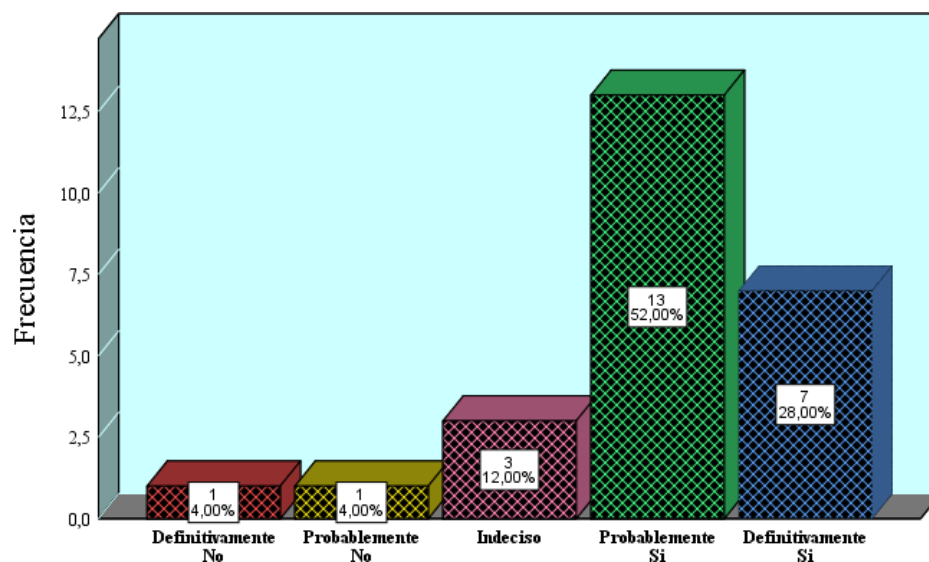


Figura 20 Rentabilidad y el Apalancamiento Financiero. Elaboración propia

De los datos obtenidos al 100% podemos observar que el 52% de los encuestados respondieron probablemente si, que el apalancamiento financiero mide el resultado que produce el endeudamiento en la rentabilidad financiera de la empresa, mientras que el 28% manifestaron



definitivamente si, el 12% indecisos, el 4% probablemente no y finalmente el 4% indicaron que definitivamente no.

#### 4.2.1 Contrastación de Hipótesis.

Para la contrastación de hipótesis se utilizó la prueba de normalidad con el objetivo de hallar el “p valor” y determinar si la muestra presenta distribución normal o no. Existe dos tipos de prueba de normalidad la de Kolmogorov-Smirnov, que se usa para muestras mayores a 50 y la de Shapiro-Wilk que se utiliza para medir muestras menores a 50.

Para esta investigación se utilizó la prueba de normalidad de Shapiro-Wilk, porque la muestra fue de 25 personas.

Tabla 23. *Prueba de Normalidad de las dos variables*

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Costo de Servicio	,216	25	,004	,915	25	,039
Rentabilidad	,105	25	,200*	,958	25	,379

\*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de significación de Lilliefors.

Fuente: Elaboración propia SPSS versión 25

Tomando en cuenta los resultados obtenidos de la prueba de normalidad de Shapiro-Wilk se observa que la variable costo de servicio, su nivel de significancia es de 0.039 y la variable rentabilidad es de 0.379. Al ser el “p valor” inferior a 0.05, podemos concluir que la población no es normal y se utilizará una correlación no paramétrica.

## Correlaciones no paramétricas

Dado que la prueba de normalidad no es normal, se utilizó una correlación no paramétrica de Rho de Spearman, considerando que las escalas son cuantitativas. Esta prueba permitió determinar la correlación que existe entre las dos variables, costo de servicio y la rentabilidad.

### Hipótesis General

H<sub>1</sub>: Los costos de servicio se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

H<sub>0</sub>: Los costos de servicio no se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

Tabla 24. *Correlación de Rho de Spearman Costo de Servicio - Rentabilidad*

		Correlaciones		
			Costo de Servicio	Rentabilidad
Rho de Spearman	Costo de Servicio	Coefficiente de correlación	1,000	,645**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	25	25
	Rentabilidad	Coefficiente de correlación	,645**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	25	25

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

Se utilizó la prueba de Rho de Spearman por ser correlación no paramétrica. De los resultados obtenidos podemos observar que el coeficiente de correlación es de 0.645. Por tanto, existe correlación moderada entre las variables costo de servicio y la rentabilidad. Por lo que rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna.

### Hipótesis Específicas 1

H<sub>1</sub>: Los costos fijos se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

H<sub>0</sub>: Los costos fijos no se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

Tabla 25. *Correlación de Rho de Spearman de Costos Fijos - Rentabilidad*

<b>Correlaciones</b>				
		Costos Fijos	Rentabilidad	
Rho de Spearman	Costos Fijos	Coeficiente de correlación	1,000	-,035
		Sig. (bilateral)	.	,867
		N	25	25
	Rentabilidad	Coeficiente de correlación	-,035	1,000
Sig. (bilateral)		,867	.	
N		25	25	

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

De los resultados obtenidos se observa que el coeficiente es de  $-0.035$ , siendo menor a  $0.01$ . Por lo tanto, se deduce que la correlación es negativa débil entre las variables, costos fijos y la rentabilidad. En este caso, rechazamos la hipótesis alterna y aceptamos la nula.

### Hipótesis Específicas 2

H<sub>1</sub>: Los costos variables se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

H<sub>0</sub>: Los costos variables no se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

Tabla 26. *Correlación de Rho de Spearman de Costos Variables - Rentabilidad*

		<b>Correlaciones</b>		
			Costos Variables	Rentabilidad
Rho de	Costos Variables	Coeficiente de correlación	1,000	,519**
		Sig. (bilateral)	.	,008
		N	25	25
Spearman	Rentabilidad	Coeficiente de correlación	,519**	1,000
		Sig. (bilateral)	,008	.
		N	25	25

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

De los resultados obtenidos se observa que el coeficiente es de 0.519, siendo mayor a 0.01. Por lo tanto, se deduce que la correlación es moderada entre las variables, costos variables y la rentabilidad. En este caso, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la alterna.

### **Hipótesis Específicas 3**

H<sub>1</sub>: Los costos operacionales se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

H<sub>2</sub>: Los costos operacionales no se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.

Tabla 27. *Correlación de Rho de Spearman de Costos Operacionales - Rentabilidad*

<b>Correlaciones</b>				
			Costos Operacionales	Rentabilidad
Rho de Spearman	Costos Operacionales	Coeficiente de correlación	1,000	,632**
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	25	25
	Rentabilidad	Coeficiente de correlación	,632**	1,000
		Sig. (bilateral)	,001	.
		N	25	25

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

*Fuente:* Elaboración propia SPSS versión 25

Siendo los resultados obtenidos se observa que el coeficiente es de 0.632, siendo mayor a 0.01. Por lo tanto, se deduce que la correlación es moderada entre las variables, costos operacionales y la rentabilidad. Por lo que, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la alterna.

### 4.3 Discusión

En base al análisis e interpretación de los instrumentos aplicados demostramos que existe una significativa relación entre los costos de servicios y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga, Gloria Grande, distrito de Ate. Por lo que es importante definir sus costos y clasificarlos según su estructura. El conocimiento del mismo permitirá que los empresarios racionalicen sus costos para efecto de determinar una rentabilidad favorable y maximizar sus utilidades. Estos resultados coinciden con lo planteado por Fernández (2018) quien realizó el análisis de los costos de servicio y su relación con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Barranca en el año 2017, en donde manifiesta que debido a los resultados obtenidos los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad. Esto debido a que se aceptó la hipótesis alterna y se rechazó la hipótesis nula. Es por ello, que concluyo que los resultados son suficientemente confiables, que existe relación entre los costos de servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga en el distrito de Barranca en el año 2017. Coincidiendo con lo expuesto por Ballena (2017) quien determinó el nivel de influencia del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de Transportes y Turismo Señor de Huamantanga SRL, 2016, según los resultados obtenidos determinó que existe influencia entre las dos variables. Puesto que la empresa obtuvo una utilidad bruta favorable, por lo que dedujo que es importante determinar el costo real de los servicios prestados, así como también mejorar el manejo y control de sus recursos, y esto va a determinar una rentabilidad favorable a la empresa. Coincidiendo con lo expresa por Choquesaca y Lara (2017) quienes establecieron los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016, según los resultados obtenidos determinaron que existe relación significativa entre costos de servicios y la fijación de los fletes. Mencionaron que los costos de servicio de transporte fueron

trabajados de forma empírica y no aplicaban métodos de costeo, por lo que no consideraban los costos por conceptos de fletes, razón por la cual no le permite establecer sus fletes de forma certera y exacta. Por lo que concluyeron que es necesario establecer técnicas de costeo de manera que le permita fijar sus tarifas de flete de forma correcta y exacta. Coincidiendo con lo expresado por Fernández (2019) el cual tuvo como objetivo principal *implementar un modelo de sistema por órdenes de producción mediante la distribución correcta de los costos que mejoren la rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil, año 2017*. De los datos obtenidos expresa que existe relación estrecha entre las variables, costo de servicio y la rentabilidad. Menciona que la empresa presenta dificultades al momento de determinar sus costos de servicios, y esto es debido a la carencia de un sistema de costeo adecuado lo cual le permita mejorar la rentabilidad de la compañía. También determinó que la empresa fija sus costos de servicio de manera empírica, lo que dificulta conocer el costo real unitario de cada servicio, afectando así su rentabilidad. Coincidiendo con lo expresado por Inga y Pando (2017) quienes establecieron *demostrar la forma en que los costos de los servicios influyen en la rentabilidad en las empresas de transporte de carga pesada de la provincia de Huaura*, en base al análisis realizado por los investigadores concluyen que se demuestra una significativa influencia entre los costos de servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga. De los datos obtenidos en los resultados va a permitir a la gerencia reducir sus costos para efecto de incrementar la rentabilidad, teniendo como base de soporte prestar sus servicios de calidad, así como también maximizar sus utilidades de la compañía.

## Conclusiones

Con los datos obtenidos, se llegó a las siguientes conclusiones:

1. De acuerdo con el objetivo general se determinó que las empresas de servicio de transporte de carga no aplican un control adecuado de sus costos y gastos al momento de prestar sus servicios de transporte, esto debido a que desconocen de los métodos y procedimientos para determinar los costos de cada uno de sus servicios según su destino. Asimismo, se determinó que las empresas carecen de una contabilidad de costos y una buena estructura de costeo por procesos. Por lo mismo, los resultados obtenidos de la rentabilidad no son reales ni confiables, lo que dificulta tomar una buena decisión respecto a los planes y objetivos de las empresas. Por lo tanto, se concluye que los costos de servicios se relacionan de forma significativa con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga-Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.
2. De acuerdo al primer objetivo específico se concluye que los costos fijos se relacionan con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga-Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020. Esto debido a que los costos y gastos se relacionan indirectamente en el proceso del servicio de transporte. Dicho de otra manera, los costos fijos no están incorporado directamente al servicio, pero si intervienen en el proceso. No obstante, estos costos deben seguir ciertos parámetros y lineamientos de control para poder ser identificados y distribuidos según el destino que le corresponda, teniendo en cuenta que a menor costo mayor rentabilidad.
3. De acuerdo al segundo objetivo específico se concluye que los costos variables se relacionan de forma significativa con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga-Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020. Puesto que son elementos que intervienen



directamente en el proceso y distribución de los servicios. Es por ello que es fundamental e indispensable administrar y controlar aquellos costos que permitan concretar el servicio ofrecido. Asimismo, todos los costos directos deben ser administrado de acuerdo al recorrido, peso, distancia y tiempo de servicio por cada unidad para mayor efectividad en el incremento de la rentabilidad.

4. De acuerdo al tercer objetivo específico se concluye que los costos operacionales se relacionan de forma indirecta con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga - Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020. Esto debido a que no se vinculan directamente con la prestación del servicio, pero si son necesarios para la operatividad de la empresa. Estos costos deben ser prorrateados entre la totalidad de los servicios prestados, puesto que se debe tener en cuenta que no todos utilizan los mismos recursos o lo hacen con la misma intensidad.

## **Recomendaciones**

Se aportan las siguientes recomendaciones a las empresas de transporte de carga en el distrito de Ate, con el objetivo de mejorar el método de costeo de servicios y aumentar su rentabilidad.

1. Se recomienda implementar un sistema de costos que les permita determinar el costo real de los servicios prestados, de manera que cuenten con información veraz y oportuna al momento de tomar las mejores decisiones. Asimismo, se recomienda usar los indicadores financieros que les permita mejorar el control de los procesos y resolver las necesidades de las empresas, con el fin de incrementar la rentabilidad y seguir manteniéndose en el mercado.
2. Se recomienda a las empresas supervisar mejor los costos fijos, debido a que son costos indirectos, y estos no se relacionan directamente con la prestación del servicio, tales como, los costos de los seguros, depreciación y los costos de los financiamientos entre otros. Por ende, es importante no sobre estimar costos que a larga va a crear vacíos en los resultados financieros. Asimismo, se recomienda realizar presupuestos de los costos fijos ya que estos costos por lo general no cambian, pero si permiten proveer desembolsos futuros.
3. Se recomienda a las empresas de transporte, implementar controles eficientes de los costos variables, ya que estos costos se relacionan directamente con el servicio. Se debe utilizar herramientas que les permita determinar el costo real de sus servicios, lo cual va a permitir fijar sus fletes de servicio de manera exacta. Para ello, se debe realizar capacitaciones al personal, con el objetivo de optimizar el buen manejo administrativo, trabajando en base a los objetivos.
4. Se recomienda a las empresas de transporte, tener un control óptimo de sus costos operacionales, ya que estos costos y gastos no se vinculan directamente con el servicio. El

objetivo es que las cifras se muestren de manera razonables en los estados financieros y se optimicen la rentabilidad de las empresas, mejorando así la buena gestión de sus servicios. Asimismo, se recomienda asignar un personal especializado en costos de manera que sepa controlar y distribuir los costos de servicios de forma correcta y exacta. Así como también, la disponibilidad de la información de costos va a permitir elaborar planes de mejoras en cuanto a su servicio y a su estructura.

## Aporte del Investigador

La presente investigación está orientada al estudio de los costos de servicios y su relación con la rentabilidad en las empresas de transporte de carga -Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.

Con los resultados obtenidos se ha podido demostrar que el costo de servicio se relaciona significativamente con la rentabilidad por lo que vemos la necesidad que las empresas de transporte de carga implementen una hoja de cálculo la cual contiene una estructura de costos logísticos, que servirá para determinar en detalle los costos de servicio, ya sea por rutas o kilómetros. El objetivo es obtener información de forma oportuna y veraz que contribuirá a la planeación de los presupuestos futuros, así como también alcanzar las metas y objetivos deseados.

### HOJA DE COSTOS LOGISTICOS

	ORIGEN	DESTINO
RUTA		
TIPO DE VEHICULO		
CONDUCTOR		

DATOS DEL COSTO		
Horas Maquina/Dia	Hr.Maq./Dia	
Horas Maquina/Mes	Hr.M./Mes	
Sueldo del Conductor	S// Mes	
Bono del Conductor	S// Mes	
Costos Administrativos	S// Mes	
Peajes en Ruta	S// Mes	

COSTO POR RUTA			
Costo Fijo	Días x Viaje		Peso %
Teléfono	S//Mes		
Mano de Obra Seguro Obligatorio	S//Mes		
Costos Operacionales	S//Mes		
<b>Total, Costo Fijo</b>	<b>S//Mes</b>		

DATOS DE VEHÍCULO		
Consumo de Combustible	Km./Galón	
Cambio de Aceite	Km	
Galones de Aceite por Cambio	Galón	
Números de Neumáticos	N°	
Número de Reencauches	N°	

Recorridos	
------------	--

Costo Variable	Km x Mes		%
Combustibles	S// Km		
Aceite	S// Km		

DATOS DE MERCADO	
Precio de Aceite	S// Galón
Precio de Combustible	S// Galón
Precio de Neumático	S//Unidad
Precio de Reencauche	S//Unidad
Seguro Obligatorio	S/

Neumáticos	S// Km		
Mantenimiento	S// Km		
<b>Total, Costo Variable</b>	<b>S// Km</b>		

Peajes	S// Km	
--------	--------	--

Otros Costos Variables	
Estiba	S/
Desestiba	S/
<b>Total, Costo Variable</b>	<b>S/</b>

	Indicadores	
Costos Fijos	S// Hora	
Costos Variables	S// Km	

	Importe
Costos Fijos x Viaje	
Costos variables x Viajes	
Costo Total x Viaje	

<b>Costo Total</b>	<b>S// Km</b>	
--------------------	---------------	--

Fuente propia

## Referencias

- Actualícese. (2020). *Los Costos y su Importancia en la Toma de Decisiones Empresariales*. Colombia: Actualícese - Investigación contable y tributaria en profundidad. Obtenido de <https://actualicese.com/>
- Alba, A., & Núñez, M. (2014). *Validez y Confiabilidad*. Venezuela: Universidad Yacambú. Obtenido de <https://es.slideshare.net/MarielaNuez4/validez-y-confiabilidad-32642343>
- Almaraz, R. (2018). *Costos Fijos y Costos Variables para la Determinación del Punto de Equilibrio*. SOYCONTA - Innovación Contable. Obtenido de <https://www.soyconta.com/costos-fijos-y-costos-variables-para-la-determinacion-del-punto-de-equilibrio/>
- Alvarado, V. (2016). *Ingeniería de costos*. México: Grupo Editorial Patria.
- Andrade, M. (2017). Ratios o Razones Financieras. *Contadores y Empresas*, 55. Obtenido de <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/622323/Art%C3%ADculo%20de%20ratios2.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Aquino, R. (2019). *Doctrina Contable*. Lima: Universidad Privada Telesup.
- Aria, J., Villasís, M., & Miranda, M. (2016). El Protocolo de Investigación III. *Alergia México*, 202. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Arias, E. (2020). *Punto de Equilibrio*. Economipedia - Haciendo fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/punto-de-equilibrio.html#referencia>
- Arias, P., & Abril, R. (2019). *Manual Práctico del Impuesto a la Renta Empresarial*. Lima, Perú: Gaceta Jurídica S.A.

- 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 pregrado, Universidad César Vallejo, Chiclayo Perú.
- Bernal, E. (2015). *Propuesta de un Sistema de Costos ABC Para la Compañía de Transporte Pesado JP AUQUILLA S.A*. Tesis pregrado, Universidad Politécnica Salesiana, Ecuador.
- Bernardo, C., Carbajal, Y., & Contreras, V. (2019). *Metodología de Investigación*. Lima - Perú: Universidad de San Martín de Porres.
- Billene, R. (2016). *Análisis de Costos*. Argentina: Ediciones Jurídicas Cuyo.
- Blanco, A. (2014). *El Transporte de Carga en Bolivia y sus Efectos Económicos y Análisis de Eficiencia del Sector*. Tesis pregrado, Universidad Mayor de San Andrés , La Paz - Bolivia.
- Caballero, C. (2016). *Manual Autoformativo - Costos*. Huancayo- Perú: Universidad Continental
- Chiliquina, M., & Vallejos, H. (2017). *COSTOS, Modalidad Órdenes de Producción*. Ecuador: Universidad Técnica del Norte.
- Choquesaca, E., & Lara, J. (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*. Tesis pregrado, Universidad Andina del Cusco, Cusco Perú.
- Choy, E. (2012). El Dilema de los Costos en las Empresas de Servicio. *Revista de la Facultad de Ciencias Contables UNMSM*.
- Córdoba, M. (2014). *Análisis Financiero*. Bogotá - Colombia: ECOE Ediciones.

- Cruz, J., & Sánchez, N. (2018). *Factores Influyentes en los Costos de Operación del Transporte de Carga Terrestre en Colombia*. Tesis pregrado, Fundación Universitaria San Mateo, Bogotá.
- D hau, W. (2020). *Análisis del costo de servicio al cliente: estrategia competitiva*. The Logistics World. Obtenido de <https://thelogisticsworld.com/planeacion-estrategica/analisis-del-costo-de-servicio-al-cliente-estrategia-competitiva-2/>
- Enriquez, A. (2016). *Diseños Transeccional Descriptivo*. Obtenido de <https://prezi.com/ezxgukqcx1hf/disenos-transeccional-descriptivo/>
- Escobar, C. (2017). *Sistemas de Costos por Proceso*. Obtenido de [https://issuu.com/carlosecobar03/docs/costos\\_por\\_procesos-tema\\_2\\_informe\\_](https://issuu.com/carlosecobar03/docs/costos_por_procesos-tema_2_informe_)
- Esléider, A. (2019). *Costos por Servicios y Rentabilidad en la Compañía de Transporte Transreinamarsa S.A, Cantón Santa Elena, Provincia de Santa Elena, Periodo 2018*. Tesis pregrado, Universidad Estatal Península De Santa Elena, La Libertad - Ecuador.
- Espinoza, E. (2018). *Las variables y su Operacionalización en la Investigación Educativa. Parte I*. Ecuador: Universidad Técnica de Machala. Obtenido de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1990-86442018000500039](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1990-86442018000500039)
- Fernández, C. (2019). *Costos del Servicio de Transporte y la Rentabilidad de la Compañía Turística Wilson S.A. Turiswil de la Parroquia José Luis Tamayo, Cantón Salinas, Provincia de Santa Elena, Año 2017*. Tesis pregrado, Universidad de Península de Santa Elena, La Libertad.



- Fernández, M. (2018). *Costos de Servicio y Rentabilidad de las Empresas de Transporte de Carga en el Distrito de Barranco, año 2017*. Tesis pregrado, Universidad César Vallejo, Lima Perú.
- Freire, C., Govea, K., & Hurtado, G. (29 de Enero de 2018). Incidencia de la Responsabilidad Social Empresarial en la rentabilidad económica de empresas ecuatorianas. *Revista ESPACIOS*, 39, 7. Obtenido de <http://www.revistaespacios.com/a18v39n19/a18v39n19p07.pdf>
- García, I. (2017). *Definición de Rentabilidad*. Economía Simple.net. Obtenido de <https://www.economiasimple.net/glosario/rentabilidad>
- García, I. (2018). *Definición de Utilidad*. Economía Simple. Obtenido de <https://www.economiasimple.net/glosario/utilidad>
- García, J. (2019). *Contabilidad de Costos* (Tercera ed.). México: McGRAW-HILL/INTERAMERICANA EDITORES, S.A.
- García, S. (2015). *Rentabilidad Económica y Financiera de la Empresa*. Madrid: Escuela de Negocios y Dirección. Obtenido de <https://www.escueladenegociosydireccion.com/revista/business/asesoria/video-rentabilidad-economica-y-financiera-de-la-empresa/>
- Gascó, T. (2019). *Rentabilidad*. Numbea.com. Obtenido de <https://numdea.com/rentabilidad.html>
- Gestión. (21 de Noviembre de 2020). ¿Qué es el Punto de Equilibrio de una Empresa y cómo Calcularlo con un Ejemplo? *Economía*. Obtenido de <https://gestion.pe/economia/que-es->

el-punto-de-equilibrio-de-una-empresa-y-como-calcularlo-con-un-ejemplo-nda-nnlt-noticia/

GestioPolis.com, E. (2020). *Costos de Distribución*. GestioPolis. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/que-son-los-costos-de-distribucion-y-como-se-analizan/>

Godoy, C. (2018). *Variable Independiente Versus Variable Dependiente en Investigación*. Tesis de Cero a 100. Obtenido de <https://tesisdeceroa100.com/variable-independiente-versus-variable-dependiente-en-investigacion/>

Godoy, C. (2020). *Guía de Bolsillo para Desarrollar Diseños No Experimentales*. Tesis de Cero a 100.

González, M. (2020). *Costos Estimados*. Gerencie.com. Obtenido de <https://www.gerencie.com/costos-estimados.html>

Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la Investigación. Las Rutas Cuantitativa, Cualitativa y Mixta*. México: Editorial Mc Graw Hill Education.

Hoyos, Á. (2017). *Contabilidad de Costos I*. Huancayo: Universidad Continental.

Inga, L., & Pando, A. (2017). *Los Costos de los Servicios y la Rentabilidad en las Empresas de Transporte de Carga Pesada de la Provincia de Huaura*. Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, Huacho Perú.

Jorge, S. (2016). *Rentabilidad Financiera*. Economipedia - Haciendo Fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/rentabilidad-financiera-roe.html>

Jurado, J. (2020). *Cómo Obtener la Rentabilidad Absoluta y Relativa*. Quickbooks. Obtenido de <https://quickbooks.intuit.com/mx/recursos/controla-tu-negocio/como-obtener-la-rentabilidad-absoluta-y-relativa/>

Lardizábal, J. (2015). *Costos Primos y de Conversión*. Australia: Aprendamos Sistemas de Costos. Obtenido de <http://aprendamossistemasdecostos.blogspot.com/2016/09/costos-primos-y-de-conversion.html>

Llamas, J. (2020). *Costos Historicos*. Economipedia - Haciendo Fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/costos-historicos.html#referencia>

López, D. (2017). *Pérdida Contable*. Economipedia - Haciendo Fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/perdida-contable.html#referencia>

López, D. (2019). *¿Cómo hacer un análisis de solvencia, liquidez y rentabilidad?* Economipedia - Haciendo fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/guia/como-hacer-un-analisis-de-solvencia-liquidez-y-rentabilidad.html>

Mahecha, E. e. (2020). *El costo Estándar*. Gerencie.com. Obtenido de <https://www.gerencie.com/el-costo-estandar.html>

Manchay, G., Herrera, A., & Ruiz, M. (2019). Costeo Basado en Actividades un Enfoque Costo Beneficio Para las Organizaciones. *Universidad y Sociedad*, 3. Obtenido de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2218-36202019000500243](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202019000500243)

Méndez, D. (2020). *Servicios*. Numdea.com. Obtenido de <https://numdea.com/servicios.html>

Nicole, P. (2019). *Ratios de Rentabilidad*. Economipedia.com- Haciendo fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/ratios-de-rentabilidad.html#referencia>

Nuño, P. (2017). *Costes Directos*. EmprendePyme.net. Obtenido de <https://www.emprendepyme.net/costes-directos.html>  
<https://www.emprendepyme.net/contabilidad-de-costes.html>

Padilla, E. (2020). *¿Qué es la Contabilidad de Costos?, Características, objetivo y más*. Tu Mundo Economía. Obtenido de <https://tumundoeconomia.com/contabilidad/contabilidad-de-costos/>

perez, I., & pebes, I. (niuhiuguy). *hhgugb*.

PeruContable. (2018). *Diferencia entre costos directos e indirectos*. Lima. Obtenido de <https://www.perucontable.com/contabilidad/diferencia-entre-costos-directos-e-indirectos/>

Perucontable. (2019). *Costos Fijos y Costos Variables: ¿Cuáles son sus Diferencias?* Lima: Perú Contable. Obtenido de <https://www.perucontable.com/empresa/costos-fijos-y-costos-variables-cuales-son-las-diferencias/>

Polo, B. (2017). *Contabilidad de Costos en la Alta Gerencia: Teórico - Práctico*. Bogotá: Grupo Editorial Nueva Legislación SAS.

Raffino, M. (2020). *Concepto de Costo*. Argentina. Obtenido de <https://concepto.de/costo/>

RANKIA S.L. (2017). *¿Qué es la TIR? ¿Y Para Qué Sirve?* Obtenido de <https://www.rankia.pe/blog/mejores-cdts/3718561-que-tir-para-sirve>

- Rengifo, R. (2018). *Naturaleza y objetivo de la contabilidad de costos*. Lima. Obtenido de <https://slideplayer.es/slide/3984959/>
- Reyes, J., & Orozeo, R. d. (2015). *Contabilidad de Costos*. Nicaragua: Universidad Centroamericana (UCA).
- Richard, C. (2015). *Introduccion a la metodología de la investigacion*. Universidad Tecnica de Machala (UTMACH).
- Rivero, G. (2017). *Costos por Órdenes de Servicios y Utilidad en la Agencia de Viajes Carrusel Representaciones S.A.C*. Universidad César Vallejo, Lima Perú.
- Rivero, J. (2013). *Costos y Presupuestos: Reto de Todos los Días*. Lima, Perú: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas S. A. C.
- Rus, E. (2020). *Tipos de Investigación*. Economipedia- Haciendo Fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/tipos-de-investigacion.html#referencia>
- Saéz, J. (2017). *Investigación Educativa. Fundamentos teóricos, Procesos y Elementos Prácticos*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- Safra, V. (2020). *Costo de servicio y rentabilidad en las empresas de transporte de carga distrito La Victoria- Lima metropolitana, 2017- 2019*. Tesis pregrado, Universidad Cesar Vallejo, Lima.
- Salazar, B. (2017). *Elementos del costo*. ABC Finanzas.com. Obtenido de <https://abcf Finanzas.com/administracion-financiera/elementos-del-costo/>
- Sánchez, F. (2019). Fundamentos Epistémicos de la Investigación Cualitativa y Cuantitativa: Consensos y Disensos. *Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria*, 102-

122. doi:[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2223-25162019000100008](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2223-25162019000100008)

Sánchez, J. (2016). *Servicio*. Economipedia- Haciendo Fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/servicio.html>

Sevilla, A. (2015). *Rentabilidad*. Economipedi.com - Haciendo Fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/rentabilidad.html>

Sy Corvo, H. (2019). *Costo primo: en qué consiste, cómo se calcula y ejemplos*. Lifeder.com. Obtenido de <https://www.lifeder.com/costo-primo/>

Talavera, H. (2017). *Proceso de Cálculo de Costos de Servicio*. Asesora PYME. Obtenido de <https://www.asesorapyme.org/2017/08/05/costos-de-servicios/>

Universidad ESAN. (2016). *Apalancamiento Operativo y Financiero*. ESAN BUSSINESS SCHOOL. Obtenido de <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2016/09/apalancamiento-operativo-y-financiero/>

Váquiro, J. (2019). *El Punto de Equilibrio*. PYMES FUTURO. Obtenido de <https://pymesfuturo.com/puntodeequilibrio.htm>

Vásquez, A. (2020). *Metodología de Investigación*. Lima: Universidad de San Martín de Porres. Obtenido de <https://www.usmp.edu.pe/estudiosgenerales/pdf/2020-IMANUALES/II%20CICLO/METODOLOGIA%20DE%20INVESTIGACION.pdf>

Venegas, S. (2019). *Análisis de Costos Operacionales del Servicio de Transporte de Carga Nacional Terrestre Para los Pequeños Transportadores del Municipio de Ubaté*. Tesis pregrado, Universidad de Cundinamarca, Colombia.

Westreicher, G. (2018). *Rentabilidad de los Activos*. Economipedia - Haciendo Fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/rentabilidad-de-los-activos-roa.html#referencia>

Westreicher, G. (2020). *Rentabilidad Económica (ROA)*. Economipedia.com-Haciendo Fácil la Economía. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/rentabilidad-economica.html>

Zapata, P. (2015). *Contabilidad e Costos - Herramienta para la Toma de Decisiones*. Bogotá - Colombia: Alfaomega Colombiana S.A.





					sentido existen algunos indicadores financieros que miden la rentabilidad a partir de la comparación relativa entre algunas cuentas de los estados financieros.		Apalancamiento financiero	20	Dirigidos a empresarios, conductores y colaboradores del ámbito contable
<b>P. Especifico 1</b>	<b>Justificación practica:</b>	<b>O. Especifico 1</b>	<b>H. Especifico 1</b>	<b>V.I</b>					<b>Técnicas e Instrumento de Recolección de Datos:</b>  Encuesta  Cuestionario
¿Como se relacionan los costos fijos con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020?	La investigación determinara estrategias y procedimientos que ayudan a mejorar los costos de servicios en las empresas de transporte de carga. Asimismo, pretende ser un documento de apoyo y asesoramiento para los profesionales de contabilidad y empresarios de los distintos sectores, también beneficiara a los nuevos empresarios que quieren incursionar en el rubro del transporte, ya que podrán conocer la realidad de las empresas.	Determinar cómo se relacionan los costos fijos con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.	Los costos fijos se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.	Costos fijos					
				<b>V.D</b>					
				<b>Rentabilidad económica</b>					
<b>P- Especifico 2</b>	<b>Justificación metodológica:</b>	<b>O. Especifico 2</b>	<b>H- Especifico 2</b>	<b>V.I</b>					
¿Cómo se relacionan los costos variables con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga Gloria	La investigación presenta una metodología científica sustentado mediante procedimientos, técnicas e	Determinar cómo se relacionan los costos variables con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria	Los costos variables se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de	Costos variables					
				<b>V.D</b>					

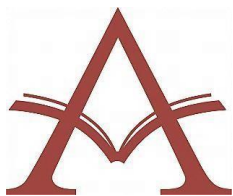
Grande, distrito de Ate, año 2020?	instrumentos diseñados aplicables a las pruebas de validez y confiabilidad, y de esta manera se da el rigor científico. Así mismo pretende ser una fuente de información para las futuras investigaciones o sencillamente puede ser usada como base para mejorar el sistema de costos en las empresas de transporte de carga.	Grande, distrito de Ate, año 2020.	carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.	Rentabilidad financiera			
<b>P- Especifico 3</b> ¿Cómo se relacionan los costos operacionales con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020?		<b>O. Especifico 3</b> Determinar cómo se relacionan los costos operacionales con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.	<b>H- Especifico 3</b> Los costos operacionales se relacionan positivamente con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, en el año 2020.	<b>V.I</b> Costos operacionales			

**Apéndice B: Matriz de Consistencia de la Operacionalización de Variables**

Costo de servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga – Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	ESCALA DE MEDICION	VALOR
<b>Costo de servicio</b>	<p>Establece que en el caso que un prestador de servicios tenga inventarios, los medirá por los costos que suponga su producción. Estos costos se componen fundamentalmente de mano de obra y otros costos del personal directamente involucrado en la prestación del servicio, incluyendo personal de supervisión y otros costos indirectos atribuibles. (Choy, 2012, p. 11)</p>	<p>La determinación de los costos de servicios es de ambiente cuantitativa y se operativiza en tres dimensiones, costos fijos, costos variables y costos operacionales.</p>	Costos Fijos	Seguro Vehicular	1	Escala de Likert	Definitivamente Si (5)
				Financiamiento del Vehículo	2		
				Impuesto Vehicular	3		
			Costos Variables	Combustible	4		Probablemente Si (4)
				Salario del conductor	5		
				Mantenimiento y repuestos	6		
				Peajes	7		
			Costos Operacionales	Viáticos del conductor	8		Indeciso (3)
				Salario del gerente	9		
				Alquiler de oficina	10		
				Asesoría profesional	11		
				Servicios básicos	12		
Probablemente No (2)	Definitivamente No (1)						

<b>Rentabilidad</b>	<p>La rentabilidad representa una de las variables fundamentales dentro del análisis financiero, puesto que es de vital importancia para los accionistas identificar claramente cómo será retribuido por destinar recursos a un negocio o proyecto en específico. En este sentido existen algunos indicadores financieros que miden la rentabilidad a partir de la comparación relativa entre algunas cuentas de los estados financieros. (Andrade, 2017)</p>	<p>La rentabilidad en su entorno cuantitativa, se operativiza en dos dimensiones, rentabilidad económica, rentabilidad financiera.</p>	Rentabilidad Económica	Activo	13	Escala de Likert	<p>Definitivamente Si (5)</p> <p>Probablemente Si (4)</p> <p>Indeciso (3)</p> <p>Probablemente No (2)</p> <p>Definitivamente No (1)</p>
				Margen de beneficio	14		
				Beneficio antes de impuesto	15		
				Ingresos por servicio	16		
			Rentabilidad Financiera	Beneficio neto	17		
				Fondos propios	18		
				Endeudamiento	19		
				Apalancamiento financiero	20		



## Apéndice C: Cuestionario

### **COSTO DE SERVICIO Y LA RENTABILIDAD EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA – GLORIA GRANDE, DISTRITO DE ATE, AÑO 2020**

La presente encuesta es realizada con el fin de determinar como los costos de servicios se relacionan con la rentabilidad de las empresas de transporte de carga - Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.

**Instrucciones:** Seleccione y marque con un aspa (x) la opción que usted crea conveniente, de acuerdo a su experiencia, con las siguientes afirmaciones, tomando en cuenta la escala de:

#### **Ejemplo:**

¿Existe relación significativa entre el costo de servicio y la rentabilidad?

Definitivamente Si	5
Probablemente Si	4
Indeciso	3
Probablemente No	2
Definitivamente No	1

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
<b>COSTO DE SERVICIO</b>						
1	¿Cree usted que el pago del seguro vehicular se considera como parte de los costos fijos?					
2	¿Existe relación entre el costo del financiamiento del vehículo y los costos fijos?					
3	¿Cree usted que el impuesto vehicular está asociada a los costos fijos?					
4	¿Considera usted que el costo del combustible forma parte de los costos variables?					
5	¿Considera usted que el costo del salario del conductor forma parte de los costos variables?					
6	¿Considera usted que el costo por mantenimiento y los repuestos forman parte de los costos variables?					

7	¿Cree usted que los peajes se consideran como parte de los costos variables?					
8	¿Diga usted si los viáticos de los conductores forman parte de los costos variables?					
9	¿Cree usted que el salario del gerente se asocia a los costos operacionales?					
10	¿Considera usted que el alquiler de oficina forma parte de los costos operacionales de la empresa?					
11	¿Existe relación entre el costo de asesoría profesional y los costos operacionales?					
12	¿Diga usted si los servicios básicos forman parte de los costos operacionales?					
<b>RENTABILIDAD</b>						
13	¿Considera usted que la rentabilidad económica mide la rentabilidad del activo total?					
14	¿Cree usted que el margen de beneficio influye en la rentabilidad económica de la empresa?					
15	¿Considera usted que la rentabilidad económica es la relación que existe entre el beneficio antes de impuestos y el activo total?					
16	¿Para usted los ingresos por servicios benefician a la rentabilidad económica de la empresa?					
17	¿Cree usted que la rentabilidad financiera mide la relación que existe entre el beneficio neto y los recursos propios de la empresa?					
18	¿Considera usted que la rentabilidad financiera mide la rentabilidad de los fondos propios de los accionistas?					
19	¿Cree usted que el endeudamiento mejora la rentabilidad financiera?					
20	¿Considera usted que el apalancamiento financiero es el resultado de medir la rentabilidad financiera?					

### Apéndice D: Coeficiente Alpha de Cronbach

Encuestados	ITEMS																				SUMA	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
E1	4	4	4	5	4	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	5	91	
E2	4	4	4	5	4	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	92
E3	5	4	5	1	1	2	1	1	5	1	3	2	2	3	1	4	2	4	3	4	54	
E4	4	5	4	5	2	2	2	4	1	1	2	1	2	3	4	5	3	3	2	4	59	
E5	4	5	3	5	4	5	3	3	5	5	3	5	3	3	3	5	4	3	4	3	78	
E6	5	5	2	5	5	5	1	5	4	5	5	5	3	5	5	5	5	5	2	5	87	
E7	4	4	4	3	4	3	3	5	1	2	2	1	5	5	3	3	3	3	4	5	67	
E8	4	5	5	5	4	5	4	4	2	4	2	2	4	2	2	4	2	4	5	4	73	
E9	5	4	4	1	4	1	5	1	5	2	5	5	5	5	4	4	5	4	2	5	76	
E10	3	4	5	3	2	3	3	2	4	5	2	1	3	4	2	1	3	4	1	2	57	
E11	5	5	2	5	4	5	4	2	3	2	4	2	2	4	2	4	4	4	2	4	69	
E12	5	4	2	4	5	4	4	5	4	5	5	5	4	4	3	5	4	4	4	4	84	
E13	5	5	5	5	1	5	5	1	3	5	5	5	3	3	3	5	5	3	4	4	80	
E14	5	4	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	94	
E15	5	5	5	5	5	5	5	4	2	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	4	91	
E16	5	4	4	5	2	5	5	5	4	4	4	3	5	4	5	4	3	2	4	3	80	
E17	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	4	92	
E18	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	5	4	4	5	87	
E19	4	4	4	5	5	4	3	3	4	4	3	4	5	4	4	5	5	5	4	4	83	
E20	5	5	5	5	5	5	3	1	3	5	5	5	3	5	5	5	4	4	1	3	82	
E21	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	4	5	4	4	4	4	83	
E22	5	1	5	5	1	1	4	5	1	5	4	5	5	5	5	5	1	5	5	1	74	
E23	5	5	5	2	1	4	4	1	4	5	5	5	5	5	5	5	5	1	4	4	80	
E24	4	5	1	4	4	4	1	2	1	1	1	2	2	2	4	5	4	4	2	4	57	
E25	5	5	5	5	2	5	5	5	2	5	4	5	5	5	4	5	5	1	1	5	84	
$\Sigma X_i$	0.33	0.72	1.28	1.54	2.17	1.64	1.59	2.41	1.92	2.12	1.44	2.32	1.23	0.91	1.39	0.81	1.28	1.28	1.58	0.92		
$\Sigma X_i^2$	28.8544																				$S_i^2$	
$S_{T^2}$	134.5344																				$S_{T^2}$	

## Apéndice E: Validación Juicio de Experto

### VALIDACION CON JUICIO DE EXPERTO: CUESTIONARIO DE ENCUESTA

**TEMA:** Costo de servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga - Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.

**Bachiller:** Beatriz Jessica Quiquia Leon

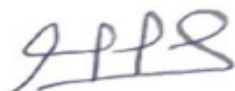
#### JUICIO DE EXPERTO:

1. La opinión que usted brinde es personal y sincera.
2. Marque con aspa "X" dentro del cuadro de valoración, solo una vez por cada criterio, el que usted considere su opinión para el cuestionario.

1: Muy Malo 2: Malo 3: Regular 4: Bueno 5: Muy Bueno

N°	CRITERIOS	VALORACION				
		1	2	3	4	5
1	<b>Claridad</b> Esta formulado con el lenguaje apropiado y comprensible					X
2	<b>Objetividad</b> Permite medir hechos observables					x
3	<b>Actualidad</b> Adecuado al avance de la ciencia y tecnología				X	
4	<b>Organización</b> Presentación Ordenada					X
5	<b>Suficiencia</b> Comprende los aspectos en cantidad y claridad				X	
6	<b>Pertinencia</b> Permite conseguir datos de acuerdo a objetivos					X
7	<b>Consistencia</b> Permite conseguir datos basados en modelosteóricos					X
8	<b>Coherencia</b> Hay coherencia entre las variables indicadores y ítems					x
9	<b>Metodología</b> La estrategia responde al propósito de la investigación				x	
10	<b>Aplicación</b> Los datos permiten un tratamiento estadísticopertinente					x

El instrumento esta aprobado.



DNI 25406615

Apellidos y nombres del Experto: César Enrique Loli Bonilla

Grado del Experto: Maestro

Especialidad: Auditor Contador

Lugar de trabajo Universidad Peruana de la Américas



## VALIDACION CON JUICIO DE EXPERTO: CUESTIONARIO DE ENCUESTA

**TEMA:** Costo de servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga - Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.

**Bachiller:** Beatriz Jessica Quiquia Leon

### **JUICIO DE EXPERTO:**

1. La opinión que usted brinde es personal y sincera.
2. Marque con aspa "X" dentro del cuadro de valoración, solo una vez por cada criterio, el que usted considere su opinión para el cuestionario.

1: Muy Malo 2: Malo 3: Regular 4: Bueno 5: Muy Bueno

N°	CRITERIOS	VALORACION				
		1	2	3	4	5
1	<b>Claridad</b> Esta formulado con el lenguaje apropiado y comprensible				X	
2	<b>Objetividad</b> Permite medir hechos observables					X
3	<b>Actualidad</b> Adecuado al avance de la ciencia y tecnología				X	
4	<b>Organización</b> Presentación Ordenada				X	
5	<b>Suficiencia</b> Comprende los aspectos en cantidad y claridad				X	
6	<b>Pertinencia</b> Permite conseguir datos de acuerdo a objetivos					X
7	<b>Consistencia</b> Permite conseguir datos basados en modelos teóricos				X	
8	<b>Coherencia</b> Hay coherencia entre las variables indicadores y items				X	
9	<b>Metodología</b> La estrategia responde al propósito de la investigación				X	
10	<b>Aplicación</b> Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente				X	

**Apellidos y Nombres del juez experto:** Castillo Pebes, Roberto

**Especialidad del juez experto:** Auditoria Financiera, Contabilidad, Control Interno

**Grado del juez experto:** Magister

\_\_\_\_\_ Roberto Castillo P. \_\_\_\_\_



Firma y Nombre del Juez experto

## VALIDACION CON JUICIO DE EXPERTO: CUESTIONARIO DE ENCUESTA

**TEMA:** Costo de servicio y la rentabilidad en las empresas de transporte de carga - Gloria Grande, distrito de Ate, año 2020.

**Bachiller:** Beatriz Jessica Quiquia Leon

### JUICIO DE EXPERTO:

1. La opinión que usted brinde es personal y sincera.
2. Marque con aspa "X" dentro del cuadro de valoración, solo una vez por cada criterio, el que usted considere su opinión para el cuestionario.

1: Muy Malo 2: Malo 3: Regular 4: Bueno 5: Muy Bueno

N.º	CRITERIOS	VALORACIÓN				
		1	2	3	4	5
1	<b>Claridad</b> Esta formulado con el lenguaje apropiado y comprensible					X
2	<b>Objetividad</b> Permite medir hechos observables					X
3	<b>Actualidad</b> Adecuado al avance de la ciencia y tecnología				X	
4	<b>Organización</b> Presentación Ordenada				X	
5	<b>Suficiencia</b> Comprende los aspectos en cantidad y claridad					X
6	<b>Pertinencia</b> Permite conseguir datos de acuerdo a objetivos				X	
7	<b>Consistencia</b> Permite conseguir datos basados en modelos teóricos				X	
8	<b>Coherencia</b> Hay coherencia entre las variables indicadores y ítems					X
9	<b>Metodología</b> La estrategia responde al propósito de la investigación					X
10	<b>Aplicación</b> Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente					X

¡Muchas Gracias por su respuesta!

**Apellidos y Nombres del juez experto: PONCE DE LEÓN MUÑOZ JAIME MODESTO**

Especialidad del juez experto: FINANZAS

Grado del juez experto: Magister

Lugar de trabajo: Universidad Peruana de las Américas

Firma y Nombre del Juez experto

Mag. JAIME PONCE DE LEÓN M.