

**UNIVERSIDAD PERUANA DE LAS AMÉRICAS**



**ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**TESIS**

**CONTROL DE COSTOS DE SERVICIOS DE  
TRANSPORTE DE CARGA Y SU INCIDENCIA  
EN LOS FLETES DE LA EMPRESA  
TRANSCARGY S.A.C. EN ATE, 2022**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR  
PÚBLICO**

**AUTOR:**

FELIX RICRA NIKY NOEL  
CODIGO ORCID: 0000-0001-8138-5640

**ASESOR:**

DR. VEINTEMILLA SÁNCHEZ JOSÉ LUIS  
CODIGO ORCID: 0000-0001-9408-9066

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: COSTOS Y PRESUPUESTOS**

LIMA, PERÚ

SETIEMBRE, 2022



## **Dedicatoria**

Mi investigación va dirigida a todos que me motivaron y forjaron para el desarrollo y conclusión de esta obra:

Principalmente a mi familia por ser la mayor bendición en mi vida por su ternura, fortaleza, comprensión, amor y ayuda incondicional en los momentos difíciles.

Seguidamente a mis maestros por compartir sus conocimientos, experiencias y por el placer de la enseñanza que me brindó.

## **Agradecimientos**

Rindo mi gratitud entera al Altísimo, por su maravilloso y fiel amor en mi vida y la perspicacia y sabiduría que me da en todo momento, por ello me mantiene tranquilo el espíritu.

A mi madre, María por estar siempre implorando sus oraciones a Dios por mi salud y por los objetivos que me propongo, se conviertan en realidad.

A mi padre, Alberto por brindar el coraje, la valentía y sobre todo la humildad para afrontar retos en la vida.

## Resumen

En la presente investigación se consideró como objetivo, determinar de qué manera el control de costos de servicios de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022. El planteamiento del problema, lleva a cabo determinar la realidad actual de la actividad de transporte de carga, por ello nos induce a explicar completamente los aspectos más relevantes que se refiere a la organización, servicios y la implementación de la contabilidad de costos, mediante la dirección de un contador de costos para identificar y clasificar de manera correcta y con facilidad los costos fijos que incurre la empresa durante un periodo, halla o no prestación de los servicios por las depreciaciones a considerar cuando las unidades no estén en circulación, donde descubrimos el verdadero problema de la investigación.

La repercusión de la elaboración de una hoja de costos de servicios permitirá al transportista fijar sus tarifas mínimas de operación de manera técnica confiable; utilizando las tablas de referencias, normas, principios y premisas como minimización de costos y optimización de beneficios con un mejor control, alcanzándoles información que les permita tomar decisiones y por tanto mejorar la rentabilidad reduciendo los costos de servicio de la empresa.

La proyección metodológica fue de enfoque cuantitativo, investigación básica de nivel explicativo, el diseño no experimental transversal, las dimensiones del control de costos de servicios fueron: costos variables, costos fijos y costos indirectos; igual manera de los fletes : el tipo de mercancía, capacidad de gestión y gastos de operación, los jueces expertos realizaron la validación del instrumento y la confiabilidad se efectuó por el coeficiente de alfa de Cronbach, se trabajó con una población de 24 personas considerándose la muestra censal, para la recolección de datos, aplicando la técnica de encuesta que fue validado por 3 expertos.

**Palabras clave:** Control, costos, servicios, gastos, fletes.

### **Abstract**

In the present investigation, it was considered as an objective, to determine how the cost control of cargo transport services affects the freight of the company Transcargy S.A.C. in Ate, 2022. The approach to the problem determines the current reality of the cargo transport activity, which is why it leads us to fully explain the most relevant aspects that refer to the organization, services and implementation of accounting. of costs, through the direction of a cost accountant to correctly and easily identify and classify the fixed costs that the company incurs during a period, whether or not it provides the services for the depreciations to be considered when the units are not in circulation, where we discover the real problem of the investigation.

The impact of preparing a service cost sheet will allow the carrier to set its minimum operating rates in a technically reliable manner; using reference tables, standards, principles and premises such as cost minimization and benefit optimization with better control, reaching them with information that allows them to make decisions and therefore improve profitability by reducing the company's service costs.

The methodological projection was quantitative approach, basic explanatory level research, cross-sectional non-experimental design, the service cost control dimensions were: variable costs, fixed costs and indirect costs; the same way of the freight: the type of merchandise, management capacity and operating expenses, the expert judges validated the instrument and the reliability was carried out by the Cronbach's alpha coefficient, we worked with a population of 24 people considering the census sample, for data collection, applying the survey technique that was validated by 3 experts.

**Keywords:** Control, costs, services, expenses, freight.

## Tabla de contenido

Dedicatoria.....	3
Agradecimientos.....	4
Resumen.....	5
Abstract.....	6
Introducción .....	11
Capítulo I: Problema de la Investigación .....	14
1.1. Descripción de la Realidad Problemática .....	14
1.2. Planteamiento del Problema .....	18
1.2.1 Problema general .....	18
1.2.2 Problemas específicos .....	18
1.3. Objetivos de la Investigación .....	18
1.3.1. Objetivo general .....	18
1.3.2. Objetivos específicos.....	18
1.4. Justificación e Importancia .....	19
1.5. Limitaciones.....	20
Capítulo II: Marco Teórico .....	21
2.1. Antecedentes.....	21
2.1.1. Internacionales.....	21
2.1.2. Nacionales .....	26
2.2. Bases Teóricas .....	31
2.2.1. Control de costos de servicios .....	31
2.2.2. Los Fletes.....	37
2.3. Definición de Términos Básicos .....	43
Capítulo III: Metodología de la Investigación.....	46
3.1. Enfoque de la Investigación .....	46
3.2. Variables .....	46
3.2.1 Operaciones de las Variables .....	47
3.3. Hipótesis.....	48
3.3.1 Hipótesis general.....	48
3.3.2 Hipótesis específicas.....	48
3.4. Tipo de Investigación .....	48

<b>3.5. Diseño de la Investigación</b> .....	48
<b>3.6. Población y Muestra</b> .....	49
<b>3.6.1 Población</b> .....	49
<b>3.6.2 Muestra</b> .....	50
<b>3.7. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos</b> .....	50
<b>3.8. Análisis de Fiabilidad</b> .....	51
<b>Capítulo IV: Resultados</b> .....	53
<b>4.1. Análisis de los Resultados</b> .....	53
<b>4.1.1 Descripción de las variables</b> .....	53
<b>4.1.2 Descripción de las dimensiones</b> .....	55
<b>4.1.3 Prueba de Hipótesis</b> .....	58
<b>4.2. Discusión</b> .....	67
<b>Conclusiones</b> .....	70
<b>Recomendaciones</b> .....	71
<b>Referencias bibliográficas</b> .....	72
<b>Apéndices</b> .....	77

## Lista de Tablas

Tabla 1 <i>Matriz de operacionalización de variables de control de costos de servicios</i> .....	47
Tabla 2 <i>Matriz de operacionalización de variables los fletes</i> .....	47
Tabla 3 <i>Criterio de fiabilidad</i> .....	51
Tabla 4 <i>Escala de confiabilidad de la variable control de costos de servicios</i> .....	51
Tabla 5 <i>Estadísticas de fiabilidad</i> .....	51
Tabla 6 <i>Escala de confiabilidad de la variable Los Fletes</i> .....	52
Tabla 7 <i>Estadísticas de fiabilidad</i> .....	52
Tabla 8 <i>Frecuencia y porcentaje de la variable control de costos de servicios</i> .....	53
Tabla 9 <i>Frecuencia y porcentaje de la variable los fletes</i> .....	54
Tabla 10 <i>Frecuencia y porcentaje de la dimensión Costos Variables</i> .....	55
Tabla 11 <i>Frecuencia y porcentaje de la dimensión Costos Fijos</i> .....	56
Tabla 12 <i>Frecuencia y porcentaje de la dimensión Costos Indirectos</i> .....	57
Tabla 13 <i>Resumen de procesamiento de casos de normalidad</i> .....	59
Tabla 14 <i>Pruebas de normalidad del control de costo de servicios y los fletes</i> .....	59
Tabla 15 <i>Escala de incidencia</i> .....	62
Tabla 16 <i>Correlaciones no paramétricas de la hipótesis general</i> .....	63
Tabla 17 <i>Correlaciones no paramétricas de la hipótesis específica 1</i> .....	64
Tabla 18 <i>Correlaciones no paramétricas de la hipótesis específica 2</i> .....	65
Tabla 19 <i>Correlaciones no paramétricas de la hipótesis específica 3</i> .....	66
Tabla 20 <i>Matriz de consistencia</i> .....	77
Tabla 21 <i>Base de datos de la encuesta del control de costos de servicios y los fletes</i> .....	85

**Lista de Figuras**

Figura 1 <i>Descripción de la variable control de costos de servicios</i> .....	54
Figura 2 <i>Descripción de la variable los fletes</i> .....	55
Figura 3 <i>Descripción de la dimensión Costos Variables</i> .....	56
Figura 4 <i>Descripción de la dimensión Costos Fijos</i> .....	57
Figura 5 <i>Descripción de la variable Costos Indirectos</i> .....	58
Figura 6 <i>Gráfico de la variable control de costos de servicios-normalidad</i> .....	60
Figura 7 <i>Gráfico de la variable los fletes-normalidad</i> .....	61

## Introducción

La presente investigación estudió la incidencia del control de costos de servicios de transporte de carga en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022, con la finalidad de solucionar el problema general planteado: ¿De qué manera el control de costos de servicios de transporte de carga incide en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022?

La realidad actual de la actividad de transporte de carga, requiere el análisis minucioso de todos los costos incurridos en la prestación del servicio, para así tomar las decisiones correctas con respecto a la tarifa de los fletes a cobrar, también es esencial que la empresa implemente una adecuada contabilidad de costos ya sea con un sistema de costeo o la elaboración de una hoja de costos de servicios que le permitirá al transportista fijar sus tarifas mínimas de operación de manera técnica confiable.

El aporte de la investigación fue que la entidad tenga la capacidad de administrar y controlar de manera eficiente los componentes de los costos de servicios, de esta manera maximizar sus ingresos, reduciendo costos o depurando gastos no necesarios al establecer sus costos adecuados y fijar sus fletes, para no llegar a determinar solo por acuerdo de las partes como suele pasar en algunos casos y en otros lo propone el usuario, el cual implica que no existe un nivel técnico, por tanto, no sabe si gana o pierde al efectuar el servicio.

De acuerdo con lo mencionado la investigación está compuesto de los siguientes capítulos:

En el capítulo I, se determinó la realidad problemática de la investigación, direccionado a explicar las falencias encontradas con respecto a la incidencia del control de los costos de servicios en los fletes, desde una perspectiva internacional como nacional y también local, seguidamente se planteó el problema general; ¿De qué manera el control de los costos de servicios de transporte de carga incide en los fletes de la empresa Transcargy

S.A.C. en Ate, 2022? y específicos, del mismo modo el objetivo general; Determinar de qué manera el control de los costos de servicios de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022 y específicos, además se mencionan la justificación e importancia de la investigación y para finalizar este capítulo se detalló las limitaciones.

En el capítulo II, se mencionan los antecedentes internacionales a González, Gracia, Morales y Ulloa, Naranjo y Seminario; como nacionales tenemos a Ambrosio, Berru, Condori y Panka, Miranda y Mariño y Paucar; que hacen referencia acerca del problema planteado de la investigación, después se sustentan con bases teóricas las variables, control de costos de servicios y los fletes, y finalmente en el presente capítulo se definen los términos básicos para la mejor comprensión y análisis de la investigación.

En el capítulo III, se desarrolló la metodología de la investigación, con un enfoque cuantitativo, a continuación se presenta las operaciones de las variables control de costos de servicios y los fletes, seguidamente como hipótesis general se planteó que el control de los costos de servicios de transporte de carga incide de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022 y asimismo los específicos, en cuanto al tipo de investigación fue básico con un nivel explicativo y su diseño no experimental transversal, la población y muestra fue compuesta de 24 personas, con respecto a la técnica e instrumento de recolección de datos fue la encuesta a 24 personas y en cuanto al instrumento el cuestionario también de 24 preguntas y por último se efectúa el análisis de fiabilidad con el Alpha de Cronbach después de la validación del instrumento por los 3 jueces expertos.

En el capítulo IV, consta el análisis de los resultados con estadísticos descriptivos de las variables y dimensiones e estadísticos inferenciales para la prueba de normalidad, prueba de hipótesis general y las 3 hipótesis específicas el cual fueron analizados a través de tablas y gráficos con el software estadístico SPSS V.25, para concluir se finaliza con la discusión

contrastando los resultados de la investigación con los resultados de los 10 tesisistas considerados en los antecedentes internacionales y nacionales de la investigación.

Finalmente, se encuentran las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográficas y apéndices de la investigación.

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

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

En el mundo globalizado en que vivimos y con los cambios en la economía que experimentan los países, las actividades de servicios que prestan las empresas han ido en aumento por ello los gerentes de estas organizaciones necesitan saber cuánto cuesta la prestación del servicio.

En la actualidad el contexto empresarial son dinámicos complejos, cambiantes y competitivos, las empresas en general que se dedican a prestar servicios, especialmente aquellas que prestan servicios de transporte de carga en el ámbito geográfico de la Provincia de Lima deben estar debidamente organizadas, contar con estructuras sistematizadas y flexibles, así como sistemas de gestión empresarial modernas que permiten planificar, organizar, ejecutar y controlar los costos indirectos en sus actividades, así darle la continuidad necesaria a sus operaciones y sobre todo hacer posible que la gerencia puedan tomar decisiones con facilidad con respecto al precio de los fletes y obtener utilidades adecuadas, solucionar sus problemas, satisfacer las necesidades de sus usuarios, maximizar sus servicios y generar mayores ingresos para que cumplan sus objetivos y metas proyectados en sus planes; sin embargo, existen problemas relacionados a que no se cuenta con la información y el control de los costos del servicio de transporte de carga lo que dificulta sus gestiones especialmente cuando se trata que la gestión gerencial es deficiente debido que no cuentan con la información que proporciona los costos de los servicios.

La necesidad de disponer de la información de los costos de servicios por parte de las gerencias de las empresas de transporte de carga que desarrollan sus actividades en la Provincia de Lima debe empezar por entender la importancia de contar con un sistema de contabilidad de costos que debe tener como finalidad el registro de los costos del servicio de transporte de carga, así como la determinación de los costos totales y unitarios de dichos

servicios correspondiente a un período determinado, cuyo factor de éxito recae en el conocimiento de la inversión efectuada para satisfacer las exigencias de los usuarios y de sus dueños o accionistas de la compañía.

Los sistemas de costos para tener una presencia significativa en las empresas de transporte de carga pesada es conveniente que en sus estructuras organizativas y administrativas se consideren a los departamentos de costos cuya principal función debe ser la de proporcionar información útil a las Gerencias para que puedan utilizarla en el complejo proceso de la toma de decisiones como parte de su gestiones gerenciales a fin de que puedan elegir la alternativa que genere más beneficios para racionalizar los costos de dicho servicio en el siguiente período, para formular los presupuestos, para el control y valuación de los inventarios y la evaluación constante de los mismos para hacer frente a las demandas del servicio de transporte por parte de sus usuarios y obtener mayores ingresos para satisfacer las expectativas de sus dueños o socios del ente.

La función principal de los departamentos de costos hoy en día es la de diseñar, organizar e implementar un sistema de costos que necesariamente debe estar relacionado a la principal actividad a la que se dedica en este caso las empresas de transporte de carga pesada en base a las características de cada uno de los servicios que oferta especialmente en lo que se refiere al período de transporte para efectos de registrar de manera planificada y ordenada de los costos de los servicios en lo que se refiere a los elementos característicos del mismo como son los materiales directos, la mano de obra directa y los costos indirectos, así como la formulación de los estados de costos y proporcionar información a fin de que las gerencias como parte de sus gestiones puedan tomar decisiones planificadas, oportunas y correctas para evaluar la inversión efectuada y la rentabilidad generada en un determinado período.

Considerando las exigencias y demandas por parte de los usuarios del servicio de transporte de carga pesada, en la actualidad existe la urgente necesidad de redefinir la misión

tradicional de los sistemas de costos para que la actividad a la que se dedica éstas empresas especialmente el transporte de carga pesada no solamente sea eficiente sino rentable teniendo en cuenta las tendencias más requeridas que están orientadas a satisfacer a los usuarios, a la calidad del servicio, a la sistematización de los procesos y la tecnología de información, es justamente estos desafíos que nos ha impulsado a realizar la presente investigación con la finalidad de efectuar nuevas propuestas que impulsen una tarea colectiva en procura de conocer lo que realmente se invierte en los costos de transporte de carga pesada, cuya información debe servir a las Gerencias para desarrollar gestiones eficientes basado en la toma de decisiones oportunas y correctas utilizando como un plan estratégico la información de los costos de dichos servicios de transporte de carga.

El transportista por su escasa preparación o nivel educativo generalmente se descuida y en el mejor de los casos termina la secundaria por lo que se ve limitado a usar métodos de rigor científico por lo cual el presente trabajo de investigación le genera beneficio y utilidad tácita para el desarrollo y crecimiento de su empresa.

Con respecto a la normativa que existe en el Perú sobre el servicio de transporte de carga terrestre, se debe señalar que es de carácter netamente privado; el Estado peruano en este caso participa como ente rector para el desarrollo de sus actividades, ya que la normativa peruana sobre el transporte de carga no define claramente la función que cumple en el reglamento nacional de administración de transporte y solo menciona sobre el servicio de transporte terrestre, la cual es la actividad económica que provee los medios para realizar este tipo de transporte y que se encuentra a disposición de los usuarios para atender sus necesidades tanto para el traslado de personas como de mercancías.

La interpretación de la realidad problemática actual de la empresa Transcargy S.A.C.; con Ruc 20515394274 con domicilio fiscal en Calle Los Califas N° 151 Urbanización Los Recaudadores Provincia Lima, Departamento Lima y Distrito de Ate, dedicada al transporte

de carga pesada especializada en el rubro de transporte de carga por carretera brindando servicios de transporte terrestre de cartones, abarrotes y productos perecibles en general, siendo esta su principal actividad, nos induce a explicar completamente los aspectos más relevantes que se refiere al control de la organización, servicios y la contabilidad de costos, donde descubrimos el verdadero problema de investigación.

De la problemática descrita se deduce que es necesario y conveniente darle la importancia que merece la información que proporcionan los costos ya que es necesaria y estratégica para la gestión gerencial en empresas de transporte de carga que desarrollan sus actividades en la Provincia de Lima priorizando la necesidad de generar una rentabilidad permanente.

En la actualidad el responsable de esta empresa en varias oportunidades se ha encontrado con la sorpresa en que sus fletes no cubren sus costos de operación, precisamente por no contar con los instrumentos o herramientas ni la información necesaria para poder clasificar y costear sus servicios de manera técnica.

Es así que se desea elaborar una estructura de control de los costos de servicios técnicamente, es decir desde el punto de vista de la contabilidad de costos, en el rubro de transportes de carga a la cual se dedica la empresa Transcargy S.A.C., debido a que no hay un control de sus costos y gastos por parte de la empresa.

La repercusión de la elaboración de una hoja de costos variables permitirá al transportista fijar sus tarifas mínimas de operación de manera técnica confiable; utilizando las tablas de referencias, normas, principios y premisas para la minimización de costos y la optimización de beneficios para un mejor control y distribución de los recursos empleados, alcanzándoles información a gerencia, que les permita tomar decisiones correctas y por lo tanto mejorar la utilidad de la empresa Transcargy S.A.C. El aporte que abarcara este trabajo

de investigación será que la empresa tenga la capacidad de administrar de manera eficiente los componentes de los costos y gastos, de esta manera maximizar sus ingresos reales.

## **1.2. Planteamiento del Problema**

### ***1.2.1 Problema general***

¿De qué manera el control de los costos de servicios de transporte de carga incide en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022?

### ***1.2.2 Problemas específicos***

¿De qué manera los costos variables de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022?

¿De qué manera los costos fijos de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022?

¿De qué manera los costos indirectos de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022?

## **1.3. Objetivos de la Investigación**

### ***1.3.1. Objetivo general***

Determinar de qué manera el control de los costos de servicios de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

### ***1.3.2. Objetivos específicos***

Determinar de qué manera los costos variables de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

Determinar de qué manera los costos fijos de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

Determinar de qué manera los costos indirectos de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

## **1.4. Justificación e Importancia**

### **Justificación práctica**

Sin la presencia del control de los costos de servicio en las empresas de transporte, el comercio, la industria, servicios diversos y cualquier otra actividad implicaría mayor gasto, escasos acaparamiento y un desorden en el común y cotidiano vivir de las personas.

### **Justificación teórica**

Para mejorar el control de costo de servicio, el planeamiento, las empresas requieren de información, verídica, real, transparente y oportuna para la toma de decisiones, para el desarrollo de la presente investigación donde se usó las teorías ya existentes.

### **Justificación metodológica**

En la investigación se aplicó ya un diseño establecido que contribuyó a generar base de datos confiables y válidos, mediante el diseño de los cuestionarios y luego el procesamiento de la información en el sistema SPSS v.25, proporcionando de esta manera aclarar las deficiencias encontradas de la investigación.

### **Importancia de la investigación**

La importancia de la presente investigación es saber cómo llevar un adecuado control de los costos de servicios de transporte de carga que inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022, actualmente no cuenta con una estructura de costeo del servicio de transporte acorde a su realidad, simplemente utiliza la información referencial y en la mayoría de casos se respalda en su experiencia para establecer sus costos y del mismo modo para fijar sus fletes, es decir su forma es completamente artesanal y empírica desde todo punto de vista, por lo que es de necesidad prioritaria diseñar una estructura del control de los costos en los servicios de transporte.

### **1.5. Limitaciones**

La presente investigación se realizó con un sacrificio inmenso y participación para desarrollar el estudio, por lo tanto, no se tuvo tiempo suficiente para la elaboración profunda y verificar diversas fuentes de información para el desarrollo amplio y con detalles minuciosas en la conclusión de la tesis.

## Capítulo II: Marco Teórico

### 2.1. Antecedentes

#### 2.1.1. Internacionales

González (2019), realizó una tesis para obtener el grado de maestría en logística y cadena de suministro, para la Universidad Autónoma de Nuevo León - México de título: *Determinación de una estructura de costos operativos para el autotransporte en México.*

El objetivo de esta investigación es calcular los costos operativos del autotransporte, involucrando los factores más relevantes relacionados en un viaje, para proyectar un desglose completo de los recursos utilizados durante el traslado del vehículo, el cual permita tener un estimado fiable que sirva de base para estimar el precio de la tarifa. El método de estudio de esta tesis inicia con una revisión sistemática de literatura que indaga sobre las variables que participan en un servicio de transporte de carga.

Además, se creará una herramienta cuantitativa que permita la visualización de una estructura de costos, generada con la información de los factores considerados para el análisis. Seguidamente menciona que la compañía reportó una demanda mensual de 20 a 25 viajes en el 2017 y para el año 2018, se realizaron 30 viajes mensuales en promedio, dentro de las zonas de tránsito más frecuentes donde realizan sus servicios, destacando en el noreste un 68%, centro un 45% y bajío un 30% del país, determinando como resultado que los costos de operación inciden en el autotransporte de la ciudad de México, mostrando un mayor porcentaje en el noreste.

Contribuciones y conclusiones: Existen diferentes áreas donde el transporte de mercancía crea un impacto en la cadena de suministro.

El abastecimiento, la producción y la distribución física de productos son aspectos que pueden generar valor agregado a la operación si están administradas de manera correcta y son complementadas con flujos de información fidedignos. Al tener identificados la mayoría

de los costos operativos en una empresa de autotransporte, se puede comenzar a implementar estrategias de largo plazo para no solo utilizar el tiempo y los recursos en cuestiones operativas y de funcionamiento de la organización.

Gracia (2020), realizó una tesis para obtener el título de Licenciado en Contabilidad y Auditoría, para la Universidad Estatal Península de Santa Elena- La Libertad, Ecuador de título: *Costos por servicio y fijación de precios en la Compañía Transcomuna Peninsular S.A.*, en ella plantea la problemática como los costos por servicios aportan a la fijación de precios de transportación, su objetivo principal fue establecer los costos de servicio mediante la aplicación de técnicas contables para la fijación del correcto precio de venta de transporte, la metodología que emplearon fue la distribución de costos por servicios.

El estudio realizado fue bajo el tipo de investigación exploratoria-descriptiva, con método analítico-sintético y deductivo dentro de un enfoque cualitativo donde se aplicó la entrevista y la observación como instrumento de recolección de datos a los actores clave, La población es de 23 personas que fueron aplicadas al área administrativa de la Compañía. Los resultados encontrados durante su proceso de recolección de datos en la compañía, el mismo, que está basado en los costos y precios del servicio de transporte institucional, siendo este el problema que se comprobó donde la empresa establece los precios de venta sin ningún nivel técnico de costeo.

La conclusión general fue no identificar los elementos del costo, debido a que no aplica ningún modelo y solo dispone de un archivador con las facturas de gastos efectuados, lo que dificulta conocer de manera detallada los valores de cada elemento involucrado en la prestación del servicio de transporte escolar e institucional.

El tesista propone hacer uso de un formato de costos y gastos que contenga los valores involucrados en la prestación del servicio tales como: consumo de combustible,

costos de mantenimiento y reparación entre otros, que permita identificar y controlar de manera efectiva la utilización de los recursos.

Morales y Ulloa (2019), realizaron una tesis para obtener el título de ingeniero en contabilidad y auditoría, para la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, de título: *Costos y gastos de la empresa de servicios de Transporte Transullomor S.A.*, en ella plantea la problemática de los costos de una empresa de servicios de transportes, es decir, como un sistema de costeo contribuye a la determinación de un precio óptimo de los servicios. su objetivo principal fue determinar que la empresa cuenta con precios subvalorados y, en pocos casos, precios sobrevalorados, incurriendo en pérdidas monetarias en el primer caso mientras que pérdida de oportunidad en el segundo caso, la metodología que emplearon fue oral, directa y personalizada. Se estableció como población al departamento de contabilidad de la empresa.

La muestra es a través de la entrevista realizada a los miembros de la población y la encuesta servirá para ampliar la información recolectada en la entrevista.

El enfoque de la investigación fue de tipo cualitativo, La técnica de investigación que empleó fue la entrevista.

El resultado principal fueron los obtenidos al realizar el levantamiento de la información a través de las entrevistas y la encuesta realizada al personal que tiene relación directa con los costos de los servicios de la empresa.

La conclusión general fue que la empresa no maneja un sistema adecuado de costeo, por lo que el registro a pesar de estar correcto, no considera los valores para determinar un precio que cubra todos los gastos, por lo que no se puede determinar si la empresa está sobrevalorando o subvalorando el precio por los servicios que cobra.

Los tesisistas consideran que se tienen que tomar en cuenta el sueldo del conductor y los valores del viático, esperando que se obtenga un margen de contribución elevado que aumente el porcentaje de ganancia de la empresa al costear un servicio de transporte.

Naranjo (2019), realizó una tesis para obtener el grado académico de magister en gestión de operaciones, para la Universidad Técnica de Ambato, Ecuador de título: *Modelo tarifario de transporte terrestre y los costos de distribución en la Empresa Productos Suiza Dajed CÍA. LTDA.*

El presente proyecto de investigación está enfocado en desarrollar un modelo tarifario de transporte terrestre en la empresa Productos Suiza Dajed Cía. Ltda. con el fin de analizar los costos involucrados en el proceso de distribución a través de la recolección de la información como zonas de distribución, kilómetros recorridos en cada ruta, kilogramos transportados y vendidos, costos fijos y variables, identificando claramente la forma en la que se maneja el proceso de distribución y las mejoras a realizarse en el manejo y control de registros.

Con el análisis realizado al proceso de distribución mediante la investigación de los costos y las variables disponibles y que pueden ser obtenidas, se seleccionaron los modelos tarifarios a ser aplicados y adoptados por la empresa sujeta a estudio mismos que pueden ser puestos en práctica por empresas que posean una flota de transporte terrestre, pudiendo de esta forma calcular, registrar y controlar los costos que se generan en la distribución y entrega de productos.

Se plantea un modelo tarifario escalón y uno basado en costos tomando en cuenta ciertas especificaciones de la ruta, pedidos y vehículo en general, así como los costos fijos generados mensualmente y los costos variables relacionados directamente con la utilización del vehículo, permitiendo manejar toda esta información mediante registros levantados por los mismos distribuidores y alimentando la base de datos diseñada para el efecto, creando un

banco de información e indicadores que permitirán tomar decisiones en el futuro en mejorar hacia la reducción de costos.

En base a la propuesta planteada, se creará un banco de información referente a todos los costos inmersos en el proceso de distribución pudiendo establecer de igual forma la tarifa justa a cobrar en caso de pedidos puntuales. Se monitoreará toda la información mediante los indicadores logísticos definidos para para la empresa.

Seminario (2018), realizó una tesis para obtener el título de Economista, para la Universidad de Guayaquil- Ecuador de título: *Incidencia del sector de transporte de carga pesada en el Ecuador. Periodo 2013-2017*, en ella plantea la problemática la informalidad que atañe al sector de transporte de carga pesada en el Ecuador.

Su objetivo principal fue analizar el aporte económico y las falencias que presenta la actividad de transporte de carga pesada.

La metodología que emplearon fue un enfoque cuantitativo con alcances de tipo descriptivo, histórico y documental, basado en un diseño no experimental y longitudinal, que permita comprender la incidencia de este sector en la economía ecuatoriana.

El resultado principal fue determinar que la producción se encuentra obtenida por la operación de tres sectores: primario, secundario y terciario, siendo el último aquel que engloba a la actividad de transporte, como una prestación de servicios.

La conclusión general fue la incidencia del sector de transporte de carga pesada que ha sido positiva para propiciar el crecimiento económico en un 59.7% en el sistema multimodal de transporte del Ecuador durante el periodo 2013-2017.

Se puede mencionar que el sector de transporte de carga pesada ha visto reducido su capacidad productiva durante estos años, registrando una caída a partir del 2014 hasta el 2016, época en la cual el comercio internacional del país atravesaba un escenario desfavorable.

La tesista realiza una propuesta que pretende contribuir con el combate al transporte informal, planteando que el servicio de carga pesada se configura como un elemento logístico que hace posible la existencia del comercio interno y externo, dotando de los mecanismos a los agentes económicos para movilizar sus mercancías, dinamizando al conglomerado productivo de un país con el resto del mundo.

### **2.1.2. Nacionales**

Ambrosio (2019), realizó una tesis para optar el título profesional de Contador Público, para la Universidad de Huánuco de título: *Aplicación de los costos de servicio y su influencia en la rentabilidad de la Empresa Emapa San Luis S.A. Huánuco - 2018.*

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo determinar de qué manera la aplicación de los costos de servicio influyen en la rentabilidad en la empresa Emapa San Luis S.A. Huánuco 2018, para ello se tuvo que aplicar adecuadamente los costos y se llegó a la conclusión que la aplicación de un buen control de los costos de servicio influye de manera significativa en la rentabilidad de la empresa en un 90%.

La incorrecta aplicación de los costos en una empresa ya sea de servicios o de producción de bienes, se convierte en un problema para la misma, si sus costos son elevados, sus utilidades serán menores, por tal razón es necesario que la empresa realice una adecuada aplicación de sus costos, con la finalidad de obtener mayor utilidad al finalizar el ejercicio.

El tipo de investigación es aplicada, porque se utilizaron conocimientos adquiridos y también se adquirieron nuevos conocimientos, con un enfoque cuantitativo de nivel descriptivo y el diseño es no experimental.

La población ha sido conformada por los trabajadores de la empresa Emapa San Luis S. A., de la ciudad de Huánuco, y la muestra está constituida por el personal del área de Gerencia, Tesorería, Contabilidad y personal que trabaja en el campo. Finalmente, con el análisis del cuestionario aplicado en la entrevista y resultados de los ratios de rentabilidad

económica y financiera, se pudo concluir que la empresa obtiene mayor rentabilidad cuando aplica adecuadamente sus costos de servicio, porque aumenta su utilidad neta y ahorra efectivo, que se verá reflejado en los estados de situación financiera y de resultados del ejercicio.

Berru (2019), realizó una tesis para optar el título de Contador Público, para la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo-Chiclayo de título: *Diseño de una estructura de costo de servicio de transporte de carga para la mejora de la rentabilidad de la Empresa M & B S.A.C*, en ella plantea la problemática de la necesidad de diseñar una estructura de costo del servicio de carga por carretera para la mejora de su rentabilidad, su objetivo principal fue determinar que incidencia tiene la determinación del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa, la metodología que emplearon fue descriptiva porque describe la realidad de la prestación del servicio de transporte.

Se realizó bajo el enfoque mixto se emplearon las aproximaciones cuantitativa y cualitativa, de tipo aplicada con una solución de una estructura de costos estándar para la entidad, bajo una investigación descriptiva, no experimental, porque no se pueden manipular las variables, los datos a reunir se obtuvieron del personal y documentación de la empresa, posteriormente se realizó el análisis de las mismas.

Las técnicas que fueron utilizadas es la técnica de observación y entrevista.

El resultado principal fue que el control de los costos variables, costos fijos y laborales del servicio de transporte ascienden a 86.57%, 4.68 % y 8.74% respectivamente.

De los cuales se pudo observar que el control de los costos variables que tienen mayor incidencia son el combustible y la depreciación.

La conclusión general fue que al aplicar el costeo interno de la empresa se obtuvo una rentabilidad del 42% en el mes de evaluación mientras que al aplicar el costeo por órdenes de

servicio se pudo obtener una rentabilidad del 14%, obteniendo una diferencia de 28% de rentabilidad engañosa por no aplicar un costeo más exacto.

El tesista sustenta que al utilizar el sistema de costeo por órdenes de servicio se identifica un costo más exacto del servicio, así la empresa podrá evaluar y analizar la estructura de sus costos y de esta manera aplicar un sistema de reducción de costo sin afectar la calidad de su servicio.

Condori y Panka (2021), realizó una tesis para optar el título profesional de Ingeniero Industrial, para la Universidad Continental-Arequipa de título: *Diseño e implementación de una estructura de costos para fijación de fletes en una empresa de servicio de transporte de carga.*

El objetivo de la presente investigación, fue diseñar e implementar una estructura de costos que permita mejorar la fijación de fletes en una empresa de transporte de carga de la ciudad de Arequipa.

Para realizar la estructura, se elaboró un diseño de investigación experimental de tipo básica cuasiexperimental, porque se deduce sobre la clasificación de las variables de costos, clasificando en costos fijos y variables, por consiguiente, el desarrollo de fletes reales por tipos de vehículos, logrando un resultado más eficaz y con criterio técnico para los futuros clientes.

Los resultados de la encuesta y la entrevista realizada a los clientes y a los colaboradores de línea de supervisión de la empresa de transporte fue que en los costos fijos un 70% mencionaron son efectivos para estructurar el flete y en los variables el 30% indicaron para poder ajustar el precio del flete, empleando las técnicas mencionadas con el fin de conocer la situación actual de la empresa.

Para la ejecución de los objetivos y la prueba de hipótesis, se utilizó con técnica principal, el análisis de la hoja de costos y como instrumentos los ratios financieros, siendo

esto la rentabilidad neta sobre las ventas. Del informe de investigación se concluye que la herramienta de análisis FODA y causa efecto, ayudaron a identificar la problemática que nos indica que no se tiene una estructura de costos adecuada, dando lugar a desarrollar un aplicativo APP Service.

Miranda y Mariño (2021), realizó una tesis para optar el título profesional de Contador Público, para la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo de título: *Determinación del costo de servicio de transporte de carga para la toma de decisiones operativas de la Empresa Benana SRL - Chiclayo, 2018.*

Las empresas actualmente cuentan con sistemas que les posibilitan obtener mayores ingresos mediante el uso eficiente de sus recursos y de sus costos, razón por la cual se agencian de sistema que les faciliten la obtención de resultados para la toma de decisiones, tal es el caso de los costos de servicios de los transportes.

La presente investigación tuvo como objetivo general determinar la implicancia del costo del servicio de transporte de carga para la toma de decisiones operativas de la empresa Benana SRL, Chiclayo 2018. En cuanto a la metodología se tuvo que fue cuantitativa y descriptiva; por lo que fue una indagación no experimental transversal; para lo cual se utilizó la técnica de la observación, entrevista y acervo documentario.

La empresa Benana SRL emplea vehículos para realizar las compras a proveedores y el traslado de los productos vendidos a sus clientes y tiene como puntos de traslado más frecuente Lima y Chimbote, así mismo se corroboró que la empresa no tiene un sistema de costo, es por ello que los cálculos lo realizan mediante una estimación.

El resultado obtenido fue que el cálculo con un buen control de costos del servicio permitió obtener el 94% de los resultados referentes a los kilómetros recorridos en base a rutas y distancias, para determinar si dicho traslado se efectúa o no al precio resultante.

Paucar (2021), realizó una tesis para optar el título profesional de Contador Público, para la Universidad Cesar Vallejo de título: *Los Costos de Servicio y Fijación de Flete de la Empresa F.J.L Transporte e Inversiones E.I.R.L. Puente Piedra 2021.*

La presente investigación tiene por objetivo determinar los costos de servicio y fijación de flete de la F.J.L Transporte e Inversiones E.I.R.L. Puente Piedra 2021.

La importancia de realizar el estudio de investigación empieza por la necesidad de saber identificar y reconocer los costos reales de los servicios que tiene la empresa y con estos resultados pueda la gerencia tomar mejores decisiones.

La investigación que se realizó es del tipo Aplicada con un diseño no experimental – Descriptivo transversal y enfoque cuantitativo. Por otro lado, la población se encuentra conformada por todos los costos de servicio de la empresa y la muestra fueron los costos de servicio de la empresa.

La técnica que se utilizó fue el análisis documental y como instrumento fue guía de análisis documental.

Finalmente, después de haber determinado, analizado y calculado los costos de servicio de la empresa se llevó a las siguientes conclusiones, los costos de servicio cumplen un rol importante, por ello resultan relevantes en un 67% para adecuar un precio real que le permite generar ganancia a la empresa cuando lleva un adecuado control de sus costos ya que su principal actividad es el traslado de mercancía, bienes, personas entre otros por vía terrestre.

Con la finalidad de poder brindar un servicio de calidad es importante a su vez poder fijar su flete y así poder tener utilidades.

## **2.2. Bases Teóricas**

### **2.2.1. Control de costos de servicios**

#### **2.2.1.1 Definiciones.**

Según Rincón, Molina y Villarreal (2019) menciona que:

Son costos en que incurre la empresa para el desarrollo del proceso de producción y completar la venta de un bien o servicio, entre esos costos de servicios tenemos los costos del personal, costo de materia prima, alquileres, seguros, servicios públicos, depreciaciones, combustibles y lubricantes. (p. 252).

Según Aquino (2019) menciona que:

El costo son erogaciones en las que incurre una empresa para efectuar en los departamentos de producción, necesarios para fabricar un producto o prestar un servicio, que genera un beneficio económico futuro, ya que como toda inversión tiene que recuperarse y ser potenciales generadores de ingresos. (p.18).

Según Zapata (2015) menciona que “son criterios objetivos que se deben aplicar para distribuir el costo de ciertos servicios comunes relacionados con la importación, el transporte nacional e internacional, seguros, almacenaje y honorarios de agentes de aduanas” (p. 54).

#### **2.2.1.2 Elementos del costo.**

##### ***Materia prima.***

Según Arrendondo (2015) menciona que:

La base de acumulación de costos es muy importante, ya que nos permite poder calcular una tasa de gastos indirectos de fabricación estimada o predeterminada que nos ayudará a estimar, junto con la materia prima directa y la mano de obra directa, el costo de producción o en la prestación de los servicios terminados. (p. 37).

En este sentido la materia prima a considerar en el costo de un servicio no necesariamente son bienes tangibles que son consumidos como en la transformación de un producto, sino son considerados como base acumulativa de todos los costos que se incurre en la prestación del servicio ya sea sueldos, viáticos y otros del personal.

### ***Mano de Obra.***

Según Vanderbeck et al. (2017) manifiesta que:

El departamento de nómina, o la función de nómina dentro del departamento de contabilidad, usa los registros del tiempo de mano de obra, generados ya sea en forma manual o electrónica, para calcular los ingresos brutos de cada trabajador, el importe de las retenciones y deducciones, y los ingresos netos que se le pagarán al empleado. (p. 135).

Los choferes y estibadores son considerados como intervinientes en la prestación del servicio como personal directo.

### ***Costos Indirectos de fabricación.***

Según Anaya (2015) menciona con respecto al costo indirecto “son los gastos que incurre en la prestación del servicio como el almacenamiento, manipulación, seguros y otros costos que varían de acuerdo del bien a transportar” (p. 182).

Son un tipo de gasto que tiene una relación indirecta a la realización y de los productos o servicios de una empresa.

#### **2.2.1.3 Costos variables.**

Según Juma`h (2015) manifiesta que:

En una empresa de servicios los costos variables son la que tienen relación directa con las cantidades en unidades que se venden. Es decir, cuando una empresa preste más servicios, el mencionado costo aumentan sin embargo los costos fijos no se ven afectados por las cantidades realizadas. (p. 28).

En este caso el costo variable es aquel que se modifica de acuerdo a variaciones del volumen de producción o nivel de actividad, se trata tanto para bienes como de servicios. Es decir, si el nivel de actividad decrece, estos costos decrecen, mientras que, si el nivel de actividad aumenta, también los costos incrementan.

### ***Combustible y Lubricantes***

Según Peláez (2015) menciona que “el combustible es la materia capaz de liberar energía, cuando se oxida de manera súbita, desprendiendo grandes cantidades de energía en forma de calor para ser usada de manera directa al movilizar la maquina” (p. 11).

### ***Peajes y derechos.***

Según Escudero (2019) menciona “Los gastos de seguro, carga y descarga, derechos de aduana, peajes, etc., suelen estar ligados al transporte y para establecer si es comprador o vendedor quién debe soportar dichos gastos” (p. 168).

Es un derecho de tránsito como impuesto por el paso a través de caminos, canales o puentes, realícenlo vehículos, lleven éstos carga.

#### **2.2.1.4 Costos fijos.**

Según Muñoz et al. (2017) Manifiesta que:

Los costos fijos son aquellos que permanecen constantes en cantidad monetaria total conforme cambia la base de actividad. Cuando la base de actividad es unidades producidas, muchos Costos indirectos como la depreciación en línea recta, o los arriendos de fábrica, se clasifican como costos fijos. (p. 158)

Nos trata de mencionar en la cita que los costos fijos son aquellos que incurre la empresa durante un periodo, como serian la depreciación y el alquiler ya que varían de un tiempo a otro.

### ***Mantenimiento y Depreciación***

Según López y Gómez (2018) menciona con respecto al mantenimiento “son costos que se generan por la comercialización de un bien o servicio, el diseño de productos, de equipo y procesos de mantenimiento preventivo de las unidades, también costos de inspección para asignar las depreciaciones” (p. 237).

### ***Viáticos.***

Según Scott y Bruce (2014) menciona que “si la propia empresa asume los costos totales de viajes, entonces habrá políticas de viáticos que establecen las pautas para procesar y controlar los desembolsos” (p. 38).

#### **2.2.1.5 Costos indirectos.**

Según López y Gómez (2018) menciona que “son las herramientas y otros servicios básicos efectuados, así como los costos de los materiales indirectos y los salarios de las personas que intervienen de forma indirecta” (p. 11).

### ***Remuneración del personal.***

Según Juárez (2017) manifiesta que “en nuestro medio, es común que se hable de sueldo cuando uno se refiere a remuneración de los empleados no sindicalizados y de salarios cuando uno se refiere a trabajadores sindicalizados, mismos que generalmente desarrollan trabajos manuales” (p. 8).

Las remuneraciones son todos los pagos y retribuciones hechas a un trabajador por sus funciones y labores desempeñadas en una empresa o al realizar una actividad, sin importar el modo en que esa suma de dinero haya sido calculada por jornadas laborales, por horas o por comisión, puede ser entregado en efectivo o en especie, e presión por parte de sindicatos.

***Servicios básicos.***

Según Vargas y Aldana (2014) manifiesta que “son conjuntos de recursos necesarios para la organización que sean capaz de satisfacer, funciones específicas y elementales por entidades públicas y privadas” (p. 160).

**2.2.1.6 Según su importancia.*****Costos relevantes.***

Según Del Mar, (2015) “Los costos relevantes “son aquellos desembolsos que pueden descartar si actividad económica se elimina” (p. 104).

Se utiliza para eliminar datos innecesarios que podrían complicar el proceso de toma de decisiones.

***Costos no Relevantes.***

Según Del Mar, (2015) “Son aquellos costos que permanece intactos sin importar la acción económica elegida a desarrollar” (p. 104).

No se verán afectados por la adopción de una determinada decisión, no varían en función de la alternativa elegida.

**2.2.1.7 Según el momento en que se calcula.*****Históricos.***

Según Muñoz et al. (2017) manifiesta que:

Son todos aquellos Costos históricos ya realizados, es decir que se han incurrido en el proceso de producción, en otras palabras, el costo real está formado por todos los gastos que se incurren en la fabricación de un producto o prestación de un servicio (p. 27).

Se ocupa de registrar, clasificar y resumir las operaciones de un negocio con el fin de interpretar sus resultados.

***Predeterminados.***

Según Sinisterra y Rincón (2017) los costos predeterminados “Se los establece previo a la iniciación del proceso productivo, ya sea en base a costos anteriores o estimaciones basadas en estudios técnicos. Cuando se trabaja con costos predeterminados todos los cálculos son a futuro” (p. 58).

Se calculan antes de terminado el producto, de manera que pueden compararse con los costos reales, que son los que se calculan una vez finalizado el ciclo productivo.

## **2.2.2. Los Fletes**

### **2.2.2.1 Definiciones.**

Según Jaime. (2015) manifiesta que:

Es el acuerdo comercial que establecen el cargador y transportista con el objetivo de trasladar una mercancía de un lugar a otro, con unidades adecuadas no solo por la naturaleza y el valor de la mercancía a transportar, sino también por la urgencia y seguridad del cliente que necesita que los productos lleguen al destino conformes, por ello incluso asumen los gastos de operación como los embalajes utilizados. (p. 84).

Es el proceso que se lleva a cabo a la hora de realizar el alquiler de un medio de transporte para traslado de mercancía.

Según Mora (2015) menciona que los fletes “son tarifas que se encuentran totalmente relacionados con el alquiler o uso de un medio de transporte, es decir el precio pactado por el traslado que incluye del punto de origen y destinos” (p. 91).

Según Moreno (2014) menciona que “en el envío de las mercancías se genera un costo causado por el flete por el traslado de la matriz a las sucursales, también deben incluirse el flete cuando se transporta de una sucursal a otra” (p. 99).

### **2.2.2.2 Tipo de mercancía**

Según Montori, Escribano y Martínez (2015) menciona que “el contenedor es un elemento de transporte cada día más utilizada en cualquier tipo de mercancía, aunque en la carga convencional el contenedor no es necesario debido a las amplias dimensiones de camiones en la actualidad para el traslado terrestre” (p. 60).

### ***Peso y volumen***

Según Carreño (2016) menciona que “existen factores que aumentan o disminuyen el costo de los fletes entre los recargos más importantes están los relacionados con el peso y volumen, longitud excesiva y peligrosa de la mercancía, entre otros”.

Para asignar los precios del flete influyen mucho el peso, volumen, extensión y mercadería peligrosas al transportar como es el caso de residuos sólidos.

### ***Licencias y certificaciones.***

Según Mendoza; Ortiz (2016) manifiesta lo siguiente:

Con frecuencia, las empresas emplean recursos o incurren gastos de adquisición, el desarrollo, el mantenimiento o la mejora de recursos inmateriales, tales como conocimiento científico o tecnología, diseño e implementación de nuevos procesos y sistemas, licencias y certificaciones obtenidas para transportar. (p. 368).

El certificado para licencias y certificaciones diversos válido a nivel nacional y su vigencia en la aplicación en toda prestación de servicios.

#### **2.2.2.3 Capacidad de gestión.**

Según Guerrero y Galindo (2014) manifiesta que “todas las empresas requieren para el logro de sus objetivos, recursos que apoyen su gestión; también la capacidad económica con que dispone la entidad, compuesta por todos sus activos para brindar los servicios oportunos” (p. 30).

### ***Unidades adecuadas.***

Según Montori, Escribano y Martínez (2015) manifiesta que “los vehículos utilizados en los diferentes modos de transporte se trasladan de uno a otro nodo logístico o de un punto de recogida de la carga a otro de entrega de este” (p. 49).

En los diversos tipos de mercancías a transportar es necesario tener adecuados flujos de unidades de transporte que se adaptan a las condiciones de la carga y distancia del recorrido del origen y destino.

### ***Servicio oportuno.***

Según Mora (2015) “en el transporte de carga el factor clave del éxito para la entrega oportuna de materias primas y productos terminados al prestar servicios de traslado de mercancías a los clientes finales de cualquier cadena logística” (p.15).

Define que cualquier cliente con las exigencias de los mercados globales que ameritan buscan un prestador de servicio integral, de excelencia en su gestión operativa a un tiempo oportuno.

### ***Dimensiones de las unidades.***

Según Hernández, (2017) las dimensiones de la unidad “son las características de los vehículos y las unidades de transporte, así como criterios para optimizar el uso de cualquier vehículo de acuerdo a la mercancía a transportar” (p. 28)

Las dimensiones de las mismas y los sistemas de unidades, son básicos en una tarea fundamental:

#### **2.2.2.4 Factores que intervienen en los fletes.**

### ***La distancia.***

Según Escudero (2015) menciona “la distancia es el espacio desde nuestro almacén a las zonas de entrega. Además, debemos tener en cuenta el número y el tamaño de los pedidos y la puntualidad de entrega que exigen los clientes” (p. 14).

La determinación de las distancias sobre la superficie terrestre implica cálculos un poco más complicados que las distancias en superficies planas.

***Posibilidad de tener carga de retorno.***

Según Escudero (2015) manifiesta lo siguiente:

Se debe elegir pensando en el recorrido total, y en uno o varios medios de transporte y todas las operaciones de carga; descarga y almacenaje. Los factores a tener en cuenta para tener posible carga de retorno son los fondos apilamientos en almacenes o buques en caso de transporte marítimo. (p. 179).

El recorrido al contar con carga retorno describe que es la totalidad de mercancías en los espacios de un medio de transporte, como el camión, barco, tren o avión. Y nos hace entender el lugar de destino donde se descarga la mercancía, luego se cargan nuevas mercancías para llevarlas al punto de partida.

***Manipulación de carga.***

Según Peña (2016) manifiesta que:

La carga, estiba, desestiba (manipulación de la mercancía desde la bodega hasta estar supeditada al costado del buque), descarga (traslado de la mercancía desde que está supeditada al costado del buque hasta la explanada), trasbordo, depósito y transporte rodado, entre otros. (p. 64)

Manipular las cargas y sobre los riesgos que corren de no hacerlo de dicha forma, teniendo en cuenta los factores de riesgo

***Competencia de otros transportes.***

Según Escudero (2019) la competencia de otros transportes está definida por “la competencia entre empresas que se desarrollan en un entorno global, tanto el consumidor como la empresa pueden comprar productos de cualquier nacionalidad utilizando técnicas para gestionar los stocks, rentabilizar la inversión y ser cada vez más competitivas” (p. 139).

Es necesario precisar las competencias, funciones y atribuciones compartidas de los sectores transportes y comunicaciones.

### **2.2.2.5 Gastos de operación.**

Según Pinargote et al. (2020) manifiesta que:

Es un gasto de operación medio por unidad de consumo en los diferentes tipos de servicios, como tiempo de viaje desde cada zona a cada una de los puntos de distribución existentes, así también a las localizaciones de transporte en ruta. (p. 49).

#### ***Suministros diversos.***

Según Montori et al. (2015) Manifiesta lo siguiente:

En los diversos tipos de transporte es un elemento logístico clave la cadena de suministros con el recurso de la tecnología al transportar y el uso de contenedores de ser necesarios ya que posee una eficacia, seguridad y regularidad en los tráficos de mercancías regionales e internacionales. (p. 200).

Los medios disponibles para las tareas relativas a compra, almacenaje, stock de materias primas, manutención y distribución física de los materiales, entre otros, dichos medios se valen de una preparación en diversos servicios de transportes.

#### ***Administración y distribución.***

Según Hermida y Iglesias (2018) manifiesta que “existen muchos criterios para clasificar los gastos, uno de ellos es por su funcionalidad, producción, distribución o administración siempre que se encuentren relacionados con la actividad para determinar los procedimientos a considerar” (p. 224).

#### ***Seguros y monitoreo.***

Según Rodríguez (2017) manifiesta lo siguiente:

Una de las funciones principales de los seguros es atender y dar respaldo a toda contingencia que puede presentarse en operaciones que realicen empresas de transporte y de la carga que moviliza. Estos seguros son el soat, pólizas, y otros seguros. (p. 331).

Es aquel contrato celebrado con alguna aseguradora por medio del cual ésta asume los daños y pérdidas materiales imprevistas a los objetos transportados en caso de traslado por vía terrestre, aérea o marítima, para los riesgos que estén expresamente contratados.

### 2.3. Definición de Términos Básicos

**Actividad económica:** Es el desarrollo u ocupaciones que desempeñan las personas jurídicas y también las personas naturales para realizar trabajos de producción, servicios, distribución y también consumo de diversos servicios alimentos para satisfacer las necesidades. (Sanz, 2002).

**Agente de aduanas:** Es el ente responsable de la compra y traslado de la mercancía en nombre del comprador o vendedor. (Sanz, 2002).

**Almacenaje:** Lugar adecuado para conservar en buenas condiciones y sin riesgos a las mercancías especialmente aquellas que son de mayor cuidado. (Vidales, 2003).

**Alquiler o arrendamiento:** Es un contrato por el medio una parte se compromete a transferir temporalmente el uso de un material mueble o inmueble a una segunda parte que se compromete a su vez a pagar por ese uso en un determinado periodo. (Van y Wachowicz,2002)

**Bienes tangibles:** Son todos aquellos bienes que pueden ser apreciados físicamente o que se pueden tocar, a la vez comprados o vendidos y que ocupan un espacio físico. (Gudino, 2013).

**Contabilidad de costos:** Se encarga de registrar, clasificar y resumir la información de cada una de las transacciones efectuadas por la empresa, siendo además una herramienta fundamental en el desarrollo de las organizaciones. (Gudino, 2013)

**Control de recursos:** Son técnicas empleadas para el orden de los costos en la prestación sea de servicios y producción, como el costo estándar que podrá ser utilizado cuando es conveniente, siempre que el resultado al emplearlo se aproxime al costo real y también mediante los costos estándares se establecen a partir de los niveles normales de consumos de materia prima, suministro, mano de obra directa, eficiencias y utilización de la capacidad para minimizar los consumos, (Cagua, 2016).

**Deducción:** Es aquella cantidad de dinero que se resta del total devengado, lográndose así el líquido que percibe un trabajador. (Lavel, De León y Ramos ,2016.)

**Departamento de producción:** Es el área de una empresa que tiene como función principal la transformación de materias primas en productos finales. (Cabrerizo, 2022).

**Depreciación en línea recta:** Es el desgaste que se calcula de un activo después de un determinado tiempo de uso, los cuales se asignan importes depreciables iguales en cada periodo. (Soberón, 2015).

**Depreciación:** Es la pérdida de valor al que se cotiza en el mercado de un bien como consecuencia de su desgaste con el paso del tiempo. (Soberón, 2015).

**Desembolsos:** Es una manera de que una persona o ente entrega una cantidad de dinero a otra por los gastos que incurre para el traslado de un bienes o servicios. (Cabrerizo, 2022).

**Desestiba:** Acondicionar la mercancía para su descarga. Operación que libera a la mercancía de sus sujeciones, se coloca al alcance de las grúas. Igual que la descarga esta se realiza en el puerto de destino. (Eslava, 2019).

**Embalaje o empaque:** Es un recipiente o envoltura que contiene productos de manera temporal principalmente para agrupar de un producto pensando en su manipulación, transporte. (Castells, 2012).

**Estiba:** Es la operación que trata de distribuir la mercancía de forma adecuada en el buque para que el transporte se haga de forma segura y eficiente aprovechando el máximo espacio disponible. (Eslava, 2019).

**Mercancía:** Es cualquier objeto factible de ser comercializado o intercambiado en el mercado. Se caracteriza por poder satisfacer alguna necesidad del consumidor. (Lavel, De León y Ramos 2016).

**Residuos sólidos:** Son sustancias inservibles, de materiales no deseados, productos que se encuentran en un estado sólido también como semisólidos que se deben desechar y trasladar adecuadamente para no causar daños a las personas o al medio ambiente. (Castells, 2012).

**Retenciones:** Son cantidades de dinero que el pagador debe descontar del importe total de la factura de compra de algunos servicios profesionales, nóminas de trabajadores y otras operaciones concretas que la normativa fiscal exige. (Santandreu, 2002).

**Servicios:** Son toda aquella prestación dedicada a brindar diversos servicios, ya sea con la finalidad de obtener beneficios lucrativos y como también otras finalidades de carácter sociales, (Cagua, 2016).

**Sucursales:** Es la denominación de un establecimiento el cual cumple la función como dependiente de la principal en todas las actividades que desarrolla. (Santandreu, 2002).

## Capítulo III: Metodología de la Investigación

### 3.1. Enfoque de la Investigación

En la presente investigación se utilizó el enfoque cuantitativo, porque consiste en utilizar la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas.

De acuerdo con Hernández y Mendoza (2018) mencionan que:

En el enfoque cuantitativo las muestras probabilísticas son esenciales en investigaciones para utilizar la recolección de datos mediante encuestas, en lo cual primero se pretende generalizar los resultados de una población encuestada, un ejemplo sería la característica de las muestras por considerar de todos los elementos de una población por tener la probabilidad de ser elegidos desde un inicio (p.218).

### 3.2. Variables

**Variable Independiente:** Control de costos de servicios

**Dimensiones**

- Costos Variables
- Costos Fijos
- Costos Indirectos

**Variable dependiente:** Los fletes

**Dimensiones**

- Tipo de mercancía
- Capacidad de Gestión
- Gastos de Operación

### 3.2.1 Operaciones de las Variables

**Tabla 1** Matriz de operacionalización de variables de control de costos de servicios

VARIABLE	DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS
Control de costos de servicios	Según Rincón, Molina y Villarreal (2019) son costos en que incurre la empresa para el desarrollo del proceso de producción y completar la venta de un bien o servicio, entre esos costos de servicios tenemos los costos del personal, costo de materia prima, alquileres, seguros, servicios públicos, depreciaciones, combustibles y lubricantes.	Costos Variables	Combustible	1-2
			Peajes	3-4
		Costos Fijos	Mantenimiento	5-6
			Viáticos	7-8
		Costos Indirectos	Sueldos	9-10
			Servicios básicos	11-12

*Fuente:* Elaboración propia.

**Tabla 2** Matriz de operacionalización de variables los fletes

VARIABLE	DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS
Los fletes	Según Jaime. (2015) Es el acuerdo comercial que establecen el cargador y transportista con el objetivo de trasladar una mercancía de un lugar a otro, con unidades adecuadas no solo por la naturaleza y el valor de la mercancía a transportar, sino también por la urgencia y seguridad del cliente que necesita que los productos lleguen al destino conformes, por ello incluso asumen los gastos de operación como los embalajes utilizados.	Tipo de mercancía	Peso - volumen	13-14
			Licencias	15-16
		Capacidad de Gestión	Unidades adecuadas	17-18
			Servicio oportuno	19-20
		Gastos de Operación	Administración	21-22
			Seguros	23-24

*Fuente:* Elaboración propia.

### **3.3. Hipótesis**

#### **3.3.1 Hipótesis general**

El control de los costos de servicios de transporte de carga incide de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

#### **3.3.2 Hipótesis específicas**

Los costos variables de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

Los costos fijos de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

Los costos indirectos de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

### **3.4. Tipo de Investigación**

Dado que el objetivo de la investigación fue básico con un nivel explicativo por su indagación sobre la aplicación o uso sobre los conocimientos alcanzados, para elaborar soluciones y simplificar el resultado fundada en la investigación; porque se explica los hechos de acuerdo con las variables control de costos de servicios y los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. Ate, 2022. (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

Según el mismo autor se refiere al enfoque cuantitativo, el cual corresponde la investigación es cuantitativo, por emplear la recolección de los datos para comprobar las hipótesis en base a las mediciones numéricas y los análisis estadísticos, con ese fin de poder establecer pautas de procedimientos y probar las teorías.

### **3.5. Diseño de la Investigación**

La presente investigación se encuentra dentro del diseño no experimental transversal y explicativo, dado que las variables ya han ocurrido y no pueden ser

manipuladas, no se tiene control directo sobre dichas variables, no se puede influir sobre ellas porque ya sucedieron.

Según Cabezas, Andrade y Torres (2018) menciona que el diseño no experimental y con corte transversal, son conjuntos de procesamientos de datos sistematizados, para la evaluación del problema o fenómeno a investigar, ya que miden las variables a estudiar los análisis estadísticos el cual se ejecuta sin manipulación deliberada de ninguna variable, y no reemplazar la variable independiente. Para la observación del hecho de acuerdo a la realidad actual.

### **3.6. Población y Muestra**

#### **3.6.1 Población**

De acuerdo a (Bernal,2010). La población son conjuntos de elementos que tienen cualidades similares.

La presente investigación está enfocada por 24 personas de las cuales 16 son empleados de la empresa “Transcargy S.A.C., conformado de la siguiente manera: Gerente General 1, secretaria 1, Gerente Comercial 1, Gerente Financiero 1, Supervisor de Operaciones 1, Asistente Administrativo 1, Contador General 1, Asistente Contable 2, Choferes 7 y 8 son empleados de los principales clientes de la empresa del área de logística.

En donde:

$P = 24$

$M = 24$

### **3.6.2 Muestra.**

Para la presente investigación la muestra fue censal, porque se usó el total de la población por ser un número pequeño de trabajadores en la empresa y empleados de los principales clientes de la compañía Transcargy S.A.C.

“Es la parte selectiva y fija de la población a considerar para el estudio del problema planteado y después analizar e interpretar los hechos encontrados para la solución de las dificultades”. (Arias,2014)

### **3.7. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos**

La técnica utilizada en la presente investigación que nos facilitará obtener información clara y precisa fue la encuesta a 24 personas y en cuanto al instrumento el cuestionario, siendo también de 24 preguntas.

Hernández y Mendoza (2018) precisan que:

Cuando los estudios son cuantitativos, no resulta extraño que se incluyan diversos tipos de cuestionarios para efectuar la encuesta y en ese momento también pruebas estándar y recopilar contenidos para los análisis estadísticos y de observación, en ese sentido al utilizar diversos instrumentos para la recolección de datos, en este caso el cuestionario ayuda a establecer la validez de los criterios (p.294).

### 3.8. Análisis de Fiabilidad

**Tabla 3** *Criterio de fiabilidad*

Coeficiente	Criterio
Coeficiente alfa >.9	Es excelente
Coeficiente alfa >.8	Es bueno
Coeficiente alfa >.7	Es aceptable
Coeficiente alfa >.6	Es cuestionable
Coeficiente alfa >.5	Es pobre
Coeficiente alfa <.5	Es inaceptable

*Fuente:* Elaborado por la Universidad Santo Tomás.

**Tabla 4** *Escala de confiabilidad de la variable control de costos de servicios*

#### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	24	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	24	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

*Fuente:* Software estadístico SPSS V.25

**Tabla 5** *Estadísticas de fiabilidad*

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,828	12

*Fuente:* Software estadístico SPSS V.25

**Nota.** De acuerdo con los resultados obtenidos por la prueba de Alfa de Cronbach, la variable control de costos de servicios se encuentra dentro del rango del Coeficiente alfa  $> 8$  el cual indica que el criterio de fiabilidad es bueno, por lo tanto, el cuestionario es fiable.

**Tabla 6** Escala de confiabilidad de la variable Los Fletes

**Resumen de procesamiento de casos**

		N	%
Casos	Válido	24	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	24	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

**Fuente:** Software estadístico SPSS V.25

**Tabla 7** Estadísticas de fiabilidad

**Estadísticas de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	N de elementos
,815	12

**Fuente:** Software estadístico SPSS V.25

**Nota.** De acuerdo con los resultados obtenidos por la prueba de Alfa de Cronbach, la variable Los Fletes se encuentra dentro del rango del Coeficiente alfa  $> 8$  el cual indica que el criterio de fiabilidad es bueno, por lo tanto, el cuestionario es fiable.

## Capítulo IV: Resultados

### 4.1. Análisis de los Resultados

En el presente capítulo se va a describir el análisis de los datos registrados en las tablas y figuras, que fueron obtenidos a partir de la aplicación de los instrumentos en la investigación, mediante el software estadístico IBM SPSS Statistics versión 25 que se empleó para el procesamiento de los datos.

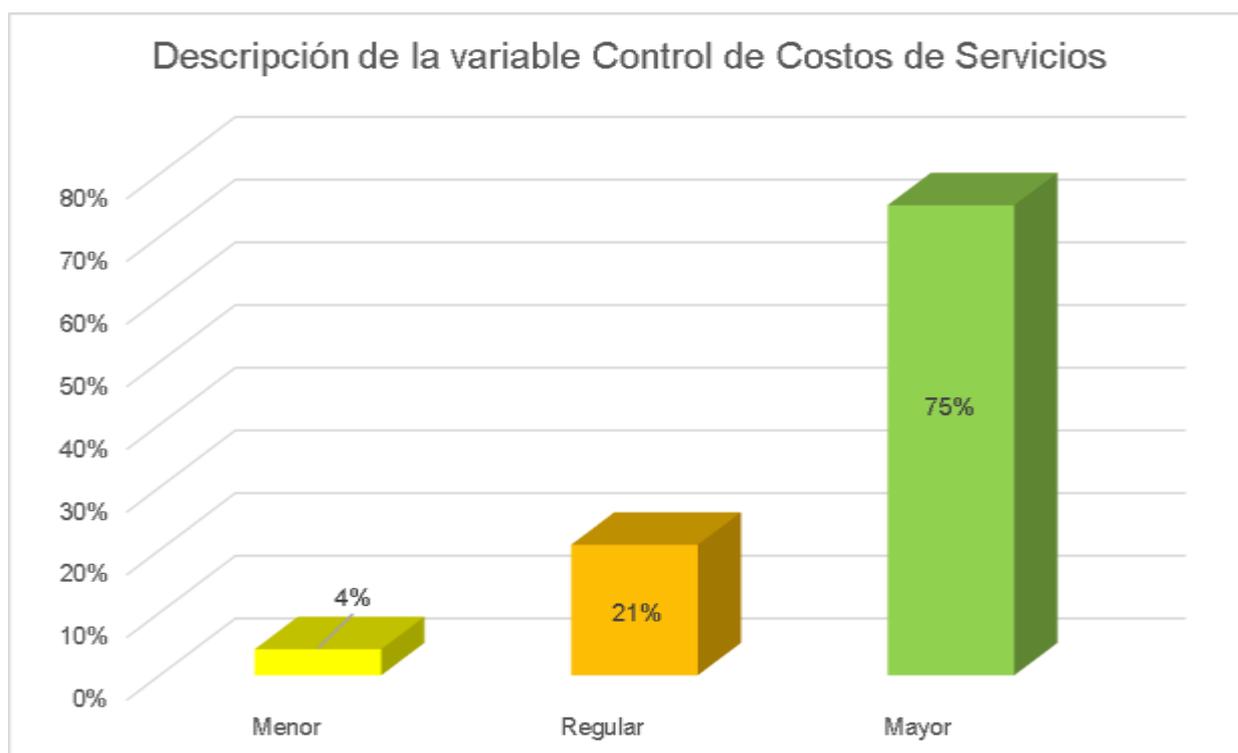
#### 4.1.1 Descripción de las variables

Se realizó el análisis descriptivo de las variables; por el cual se utilizó la técnica del Baremo para establecer el conjunto de criterios y así medir el valor de cada intervalo.

**Tabla 8** Frecuencia y porcentaje de la variable control de costos de servicios

Niveles	Intervalo	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Menor	[12-28)	1	4%
Regular	[28-44)	5	21%
Mayor	44-60]	18	75%
TOTAL		24	100%

*Fuente:* Elaboración propia.

**Figura 1** Descripción de la variable control de costos de servicios

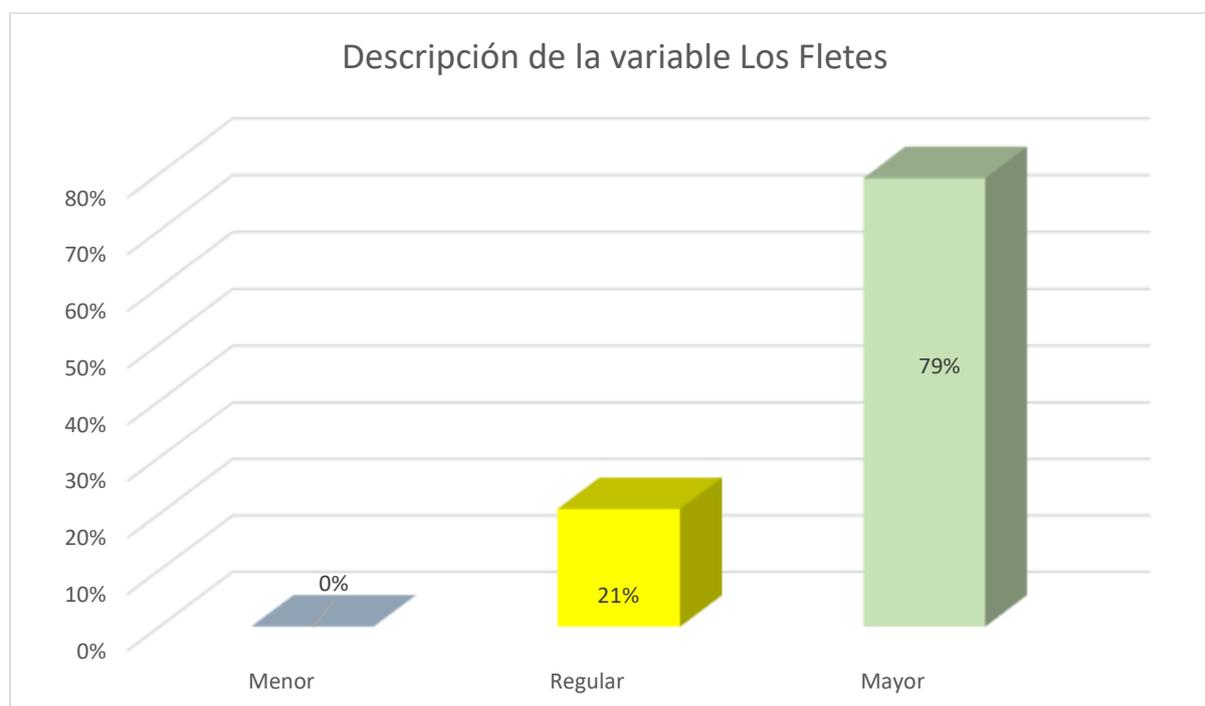
**Fuente:** Elaboración propia.

**Nota.** Según la figura 1, se verifican los resultados tomados de los encuestados que un 75% manifestaron que el control de los costos de servicios tiene un nivel mayor, el 21% de los encuestados definen que es regular y el 4% de los encuestados revelaron que es menor en la empresa Transcargy S.A.C. Ate, 2022.

**Tabla 9** Frecuencia y porcentaje de la variable los fletes

Niveles	Intervalo	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Menor	[12-28)	0	0%
Regular	[28-44)	5	21%
Mayor	44-60]	19	79%
TOTAL		24	100%

**Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 2** Descripción de la variable los fletes

**Fuente:** Elaboración propia.

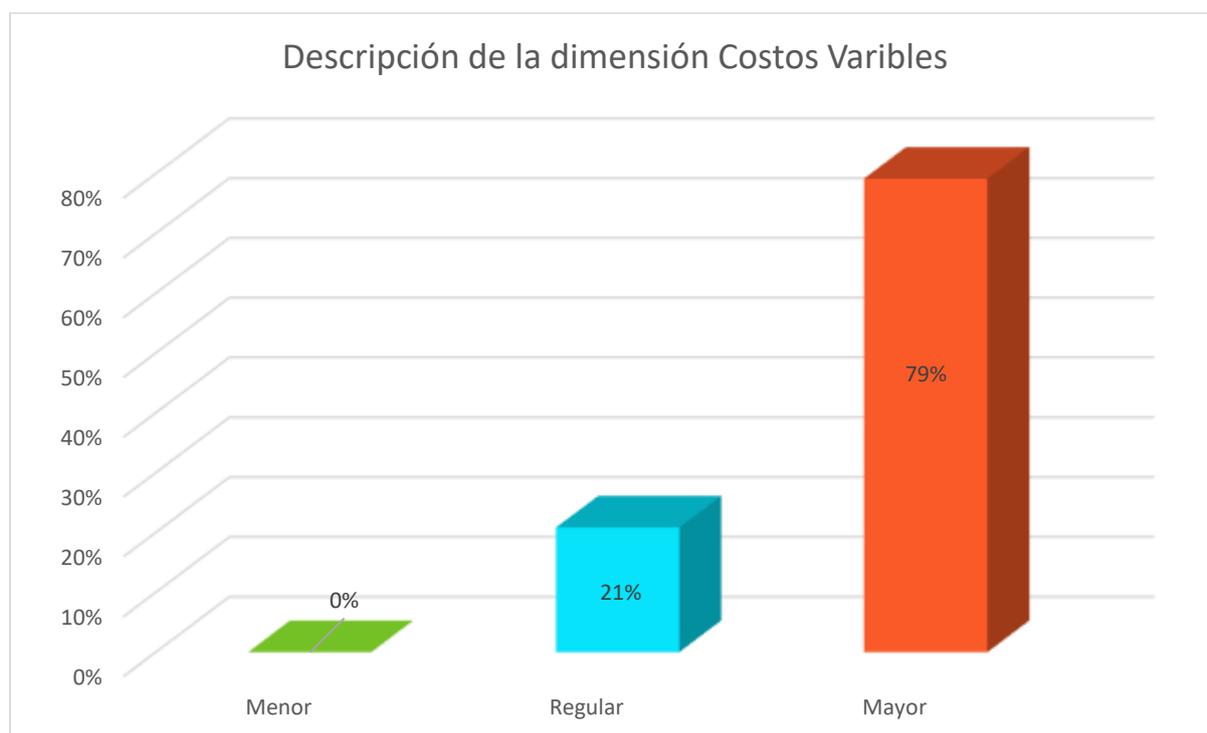
**Nota:** Según la figura 2, se verifican los resultados tomados de los encuestados que un 79% manifestaron que los fletes tienen un nivel mayor, el 21% de los encuestados definen que es regular y el 0% de los encuestados revelaron que es menor en la empresa Transcargy S.A.C. Ate, 2022.

#### 4.1.2 Descripción de las dimensiones

**Tabla 10** Frecuencia y porcentaje de la dimensión Costos Variables

Niveles	Intervalo	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Menor	[4-9)	0	0%
Regular	[9-14)	5	21%
Mayor	[14-20]	19	79%
TOTAL		24	100%

**Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 3** Descripción de la dimensión Costos Variables

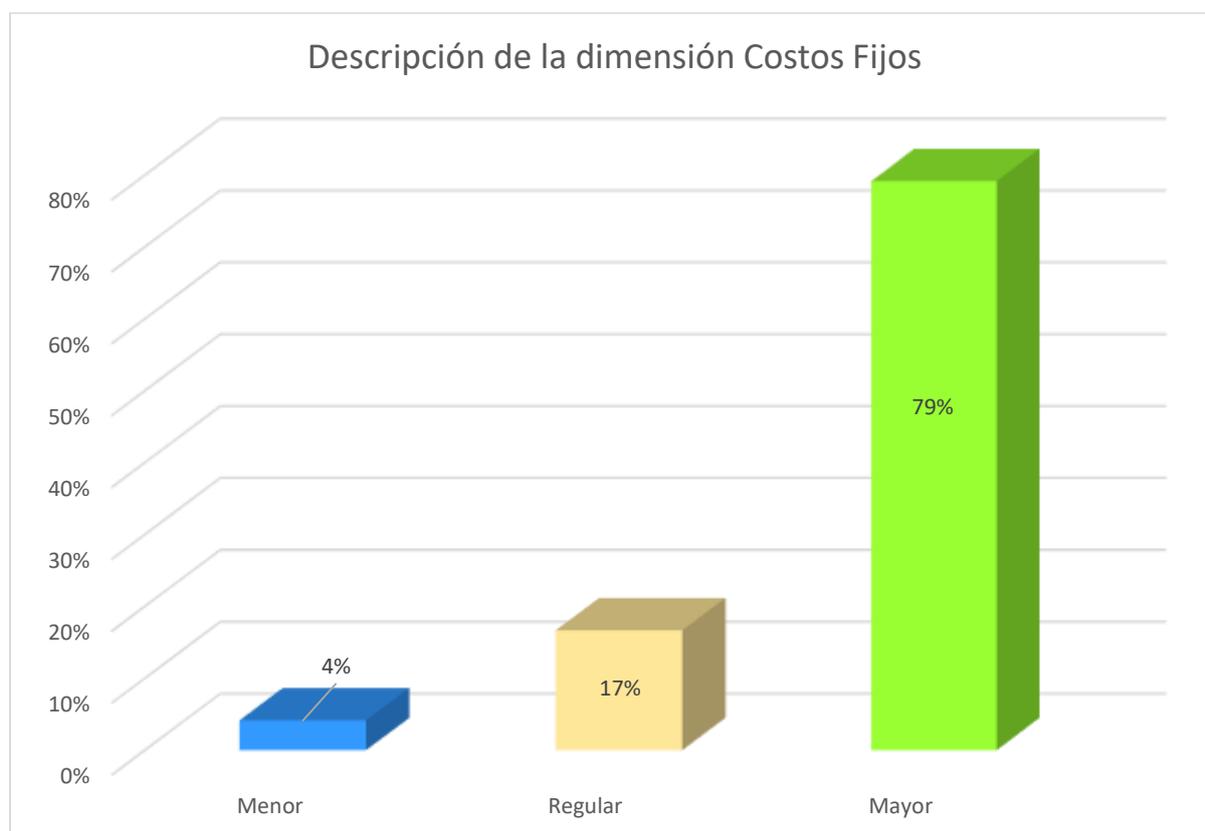
**Fuente:** Elaboración propia.

**Nota:** Según la figura 3, se verifican los resultados tomados de los encuestados que un 79% manifestaron que los costos variables tiene un nivel mayor, el 21% de los encuestados definen que es regular y el 0% de los encuestados revelaron que es menor en la empresa Transcargy S.A.C. Ate, 2022.

**Tabla 11** Frecuencia y porcentaje de la dimensión Costos Fijos

Niveles	Intervalo	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Menor	[4-9)	1	4%
Regular	[9-14)	4	17%
Mayor	[14-20]	19	79%
TOTAL		24	100%

**Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 4** Descripción de la dimensión Costos Fijos

**Fuente:** Elaboración propia.

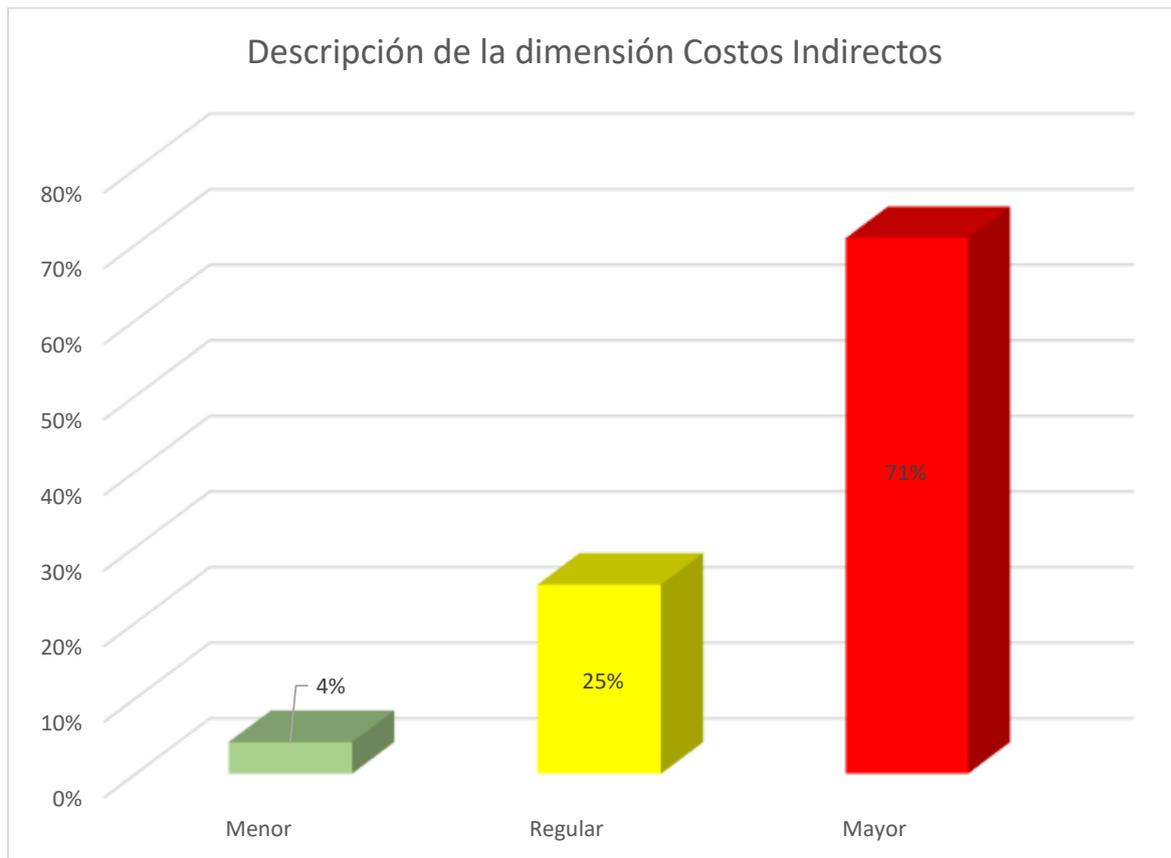
**Nota:** Según la figura 4, se verifican los resultados tomados de los encuestados que un 79% manifestaron que los costos fijos tiene un nivel mayor, el 17% de los encuestados definen que es regular y el 4% de los encuestados revelaron que es menor en la empresa Transcargy S.A.C. Ate, 2022.

**Tabla 12** Frecuencia y porcentaje de la dimensión Costos Indirectos

Niveles	Intervalo	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Menor	[4-9)	1	4%
Regular	[9-14)	6	25%
Mayor	[14-20]	17	71%
TOTAL		24	100%

**Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 5** Descripción de la variable Costos Indirectos



**Fuente:** Elaboración propia.

**Nota:** Según la figura 2, se verifican los resultados tomados de los encuestados que un 71% manifestaron que los costos indirectos tienen un nivel mayor, el 25% de los encuestados definen que es regular y el 4% de los encuestados revelaron que es menor en la empresa Transcargy S.A.C. Ate, 2022.

#### 4.1.3 Prueba de Hipótesis

Ho: Los datos tienen distribución normal

Hi: Los datos no tienen distribución normal

#### Nivel de Significancia

Confianza 95%

Significancia  $\alpha$  5%

#### 4.1.3.1 Prueba de normalidad.

La Prueba estadística aplicada es de Shapiro-Wilk

**Tabla 13** Resumen de procesamiento de casos de normalidad

	Normalidad	Casos					
		Válido		Perdidos		Total	
		N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Control de Costos Servicios	1	24	100,0%	0	0,0%	24	100,0%
Los Fletes	1	24	100,0%	0	0,0%	24	100,0%

*Fuente:* Software estadístico SPSS V.25

**Tabla 14** Pruebas de normalidad del control de costo de servicios y los fletes

	Normalidad	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
		Control de Costos Servicios	1	,163	24	,101	,913
Los Fletes	1	,175	24	,056	,915	24	,044

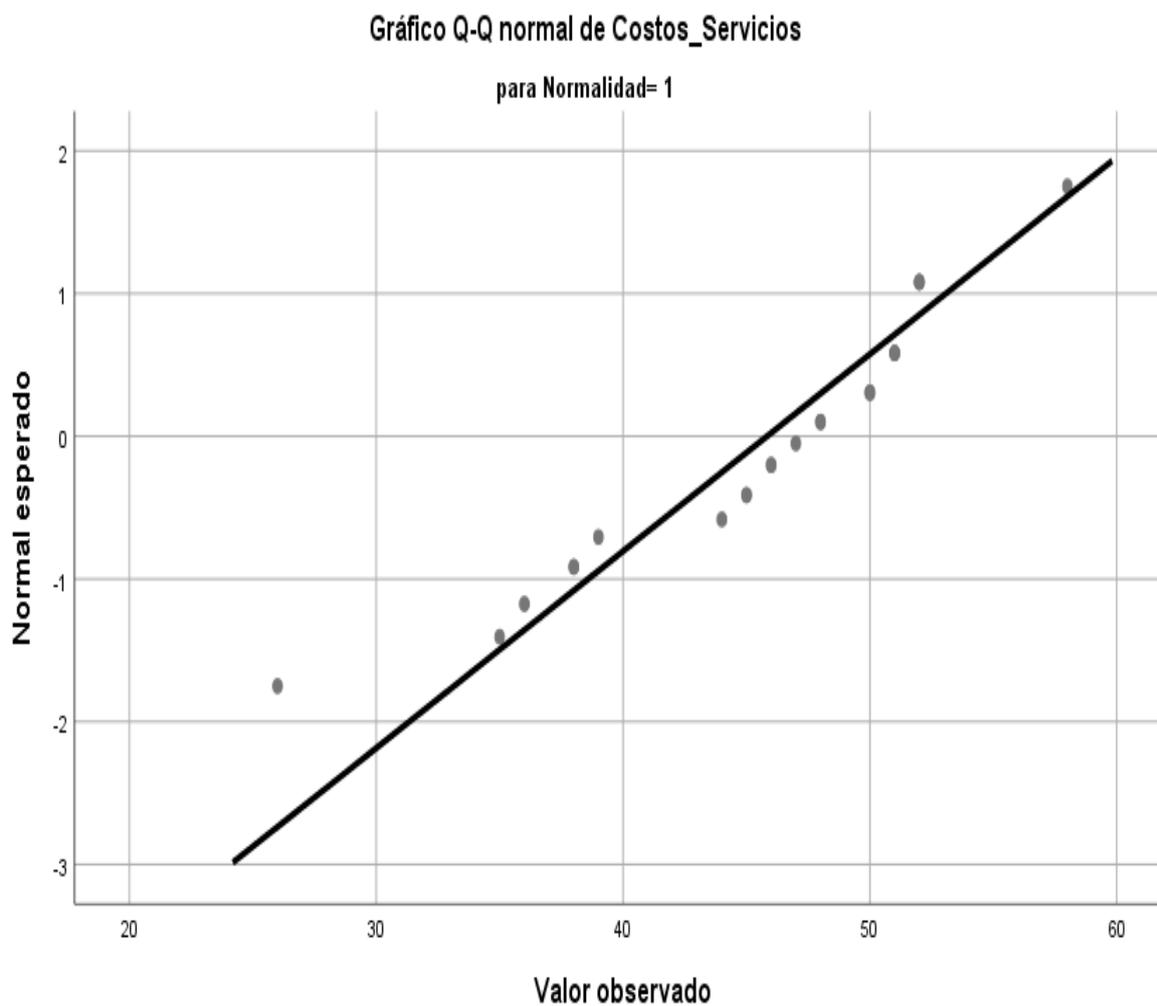
a. Corrección de significación de Lilliefors

*Fuente:* Software estadístico SPSS V.25

**Nota:** En la tabla 13 se realizó el análisis de los resultados de normalidad de las variables con el estadístico SPSS y se utilizó los de Shapiro- Wilk, por ser una muestra menor de 50

elementos; donde el control de los costos de servicios tuvo una significancia de ,042 siendo menor a p-valor de 0,05; los fletes con una significancia de ,044 también siendo menor el p-valor al 0,05. Por lo tanto, determinamos que no existe normalidad, por lo tanto, se trabajó con la prueba de correlación de Rho de Spearman.

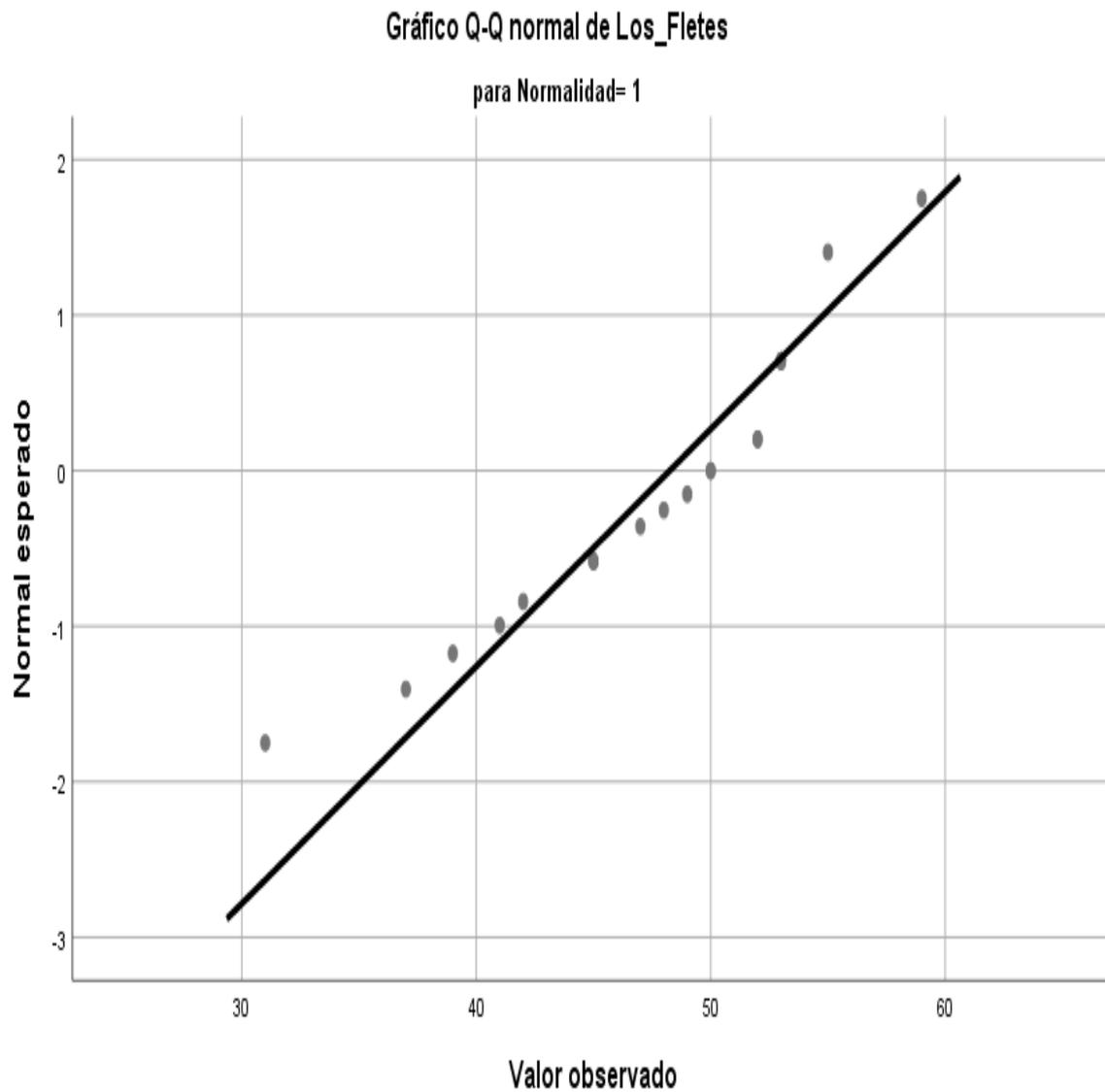
**Figura 6** Gráfico de la variable control de costos de servicios-normalidad



**Fuente:** Software estadístico SPSS V.25

**Nota:** De acuerdo a los resultados obtenidos en la Figura 7, se visualiza que no existe normalidad en la variable del control de costos de servicios.

**Figura 7** Gráfico de la variable los fletes-normalidad



**Fuente:** Software estadístico SPSS V.25

**Nota:** De acuerdo a los resultados obtenidos en la Figura 8, se visualiza que no existe normalidad en la variable de los fletes.

**Tabla 15** *Escala de incidencia*

<b>R<sup>2</sup></b>	<b>Ajuste del modelo</b>
0.00 < R <sup>2</sup> ≤ 0.20	No tiene buen ajuste
0.20 < R <sup>2</sup> ≤ 0.40	No tiene ajuste
0.40 < R <sup>2</sup> ≤ 0.60	Ajuste moderado
0.60 < R <sup>2</sup> ≤ 0.80	Buen ajuste
0.80 < R <sup>2</sup> ≤ 1.00	Excelente ajuste

#### **4.1.3.2 Prueba de hipótesis general.**

##### **Hipótesis Alterna (H<sub>0</sub>)**

H<sub>0</sub> El control de los costos de servicios de transporte de carga no incide de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

##### **Hipótesis Nula (H<sub>i</sub>)**

H<sub>i</sub> El control de los costos de servicios de transporte de carga incide de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

##### **Criterio de decisión**

Si  $p < 0.05$  rechazamos la H<sub>0</sub>

Si  $p \geq 0.05$  aceptamos la H<sub>0</sub> y rechazamos la H<sub>i</sub>.

**Tabla 16** *Correlaciones no paramétricas de la hipótesis general*

		Control de Costos		
		Servicios	Los Fletes	
Rho de Spearman	Control de Costos Servicios	Coeficiente de correlación	1,000	,646**
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	24	24
	Los Fletes	Coeficiente de correlación	,646**	1,000
		Sig. (bilateral)	,001	.
		N	24	24

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

**Fuente:** Software estadístico SPSS V.25

**Nota:** De acuerdo con los resultados de la Prueba de Rho de Spearman para estadísticos no paramétricas, la significancia fue de 0.001 menor al 0.05 por lo tanto se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, y el coeficiente de determinación  $r^2$  fue de 41.73% obteniendo una incidencia de ajuste moderado de la variable control de costos de servicios en la variable fletes.

#### **4.1.3.3 Prueba de hipótesis específica 1.**

##### **Hipótesis Nula (Ho)**

Ho Los costos variables de transporte de carga no inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

##### **Hipótesis Alterna (Hi)**

Hi Los costos variables de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

##### **Criterio de decisión**

Si  $p < 0.05$  rechazamos la  $H_0$

Si  $p \geq 0.05$  aceptamos la  $H_0$  y rechazamos la  $H_1$ .

**Tabla 17** *Correlaciones no paramétricas de la hipótesis específica 1*

		Costos Variables		Los Fletes
Rho de Spearman	Costos Variables	Coefficiente de correlación	1,000	,510*
		Sig. (bilateral)	.	,011
		N	24	24
	Los Fletes	Coefficiente de correlación	,510*	1,000
		Sig. (bilateral)	,011	.
		N	24	24

\*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

**Fuente:** Software estadístico SPSS V.25

**Nota:** De acuerdo a los resultados de la Prueba de Rho de Spearman para estadísticos no paramétricas, la significancia fue de 0.011 menor al 0.05 por lo tanto se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, y el coeficiente de determinación  $r^2$  fue de 26.01% obteniendo una incidencia de ajuste moderado de la primera dimensión de los costos variables en la variable fletes.

#### 4.1.3.4 Prueba de hipótesis específica 2.

##### Hipótesis Nula (Ho)

Ho Los costos fijos de transporte de carga no inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

##### Hipótesis Alterna (Hi)

Hi Los costos fijos de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

##### Criterio de decisión

Si  $p < 0.05$  rechazamos la Ho

Si  $p \geq 0.05$  aceptamos la Ho y rechazamos la Hi.

**Tabla 18** Correlaciones no paramétricas de la hipótesis específica 2

		Costos Fijos	Los Fletes
Rho de Spearman	Costos Fijos	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,508*
		N	.
Los Fletes	Costos Fijos	Coeficiente de correlación	,508*
		Sig. (bilateral)	,011
		N	.
	Costos Fijos	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,011
		N	24
	Los Fletes	Coeficiente de correlación	,508*
		Sig. (bilateral)	,011
		N	24

\*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

**Fuente:** Software estadístico SPSS V.25

**Nota:** De acuerdo a los resultados de la Prueba de Rho de Spearman para estadísticos no paramétricas, la significancia fue de 0.011 menor al 0.05 por lo tanto se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, y el coeficiente de determinación  $r^2$  fue de 25.81%

obteniendo una incidencia de ajuste moderado de la segunda dimensión de los costos fijos en la variable fletes.

#### 4.1.3.5 Prueba de hipótesis específica 3.

##### Hipótesis Nula (Ho)

Ho Los costos indirectos de transporte de carga no inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

##### Hipótesis Alterna (Hi)

Hi Los costos indirectos de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.

##### Criterio de decisión

Si  $p < 0.05$  rechazamos la Ho

Si  $p \geq 0.05$  aceptamos la Ho y rechazamos la Hi.

**Tabla 19** Correlaciones no paramétricas de la hipótesis específica 3

			Costos Indirectos	Los Fletes
Rho de Spearman	Costos Indirectos	Coeficiente de correlación	1,000	,626**
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	24	24
	Los Fletes	Coeficiente de correlación	,626**	1,000
		Sig. (bilateral)	,001	.
		N	24	24

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

**Fuente:** Software estadístico SPSS V.25

**Nota:** De acuerdo a los resultados de la Prueba de Rho de Spearman para estadísticos no paramétricas, la significancia fue de 0.001 menor al 0.05 por lo tanto se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, y el coeficiente de determinación  $r^2$  fue de 39.19%

obteniendo una incidencia moderada y determinando la incidencia de la tercera dimensión costos indirectos en la variable los fletes.

#### **4.2. Discusión**

Frente a estos resultados obtenidos de la investigación consideramos a González (2019), destacando en el noreste un 68% siendo el resultado máximo, determinando como resultado que el control de los costos de operación incide en el precio del autotransporte en la ciudad de México, comparando con los resultados descriptivos de la investigación obtenidos del 75%, la incidencia siendo mayor.

El resultado tiene una similitud con Gracia (2020), donde expresan los resultados encontrados durante su proceso de recolección de datos y la ficha técnica de la compañía, en ese sentido hace mención que la empresa carece de una distribución adecuada de los elementos del costo en un 73%, para establecer de manera adecuada los precios de transporte, siendo este el problema mayor que se comprobó donde la empresa establece los precios de venta sin ningún nivel técnico de costeo, el cual se puede contrastar con el resultado descriptivo, en que el control de costos de servicios inciden significativamente en los fletes con un nivel mayor de 75%.

A diferencia en la tesis de Morales y Ulloa (2019), su resultado fue con referencia a su variable precio del servicio, donde concluye que no existe un sistema de costeo establecido para la determinación del costo de servicio, por lo tanto indican la mayoría que un 71% toma la decisión el gerente para establecer el precio del transporte en base a su experiencia, igualando con los resultados descriptivos de la investigación con respecto a la variable los fletes, donde un 79% manifestaron que los fletes tienen un nivel mayor

De acuerdo a su resultado de la investigación de Naranjo (2019), destaca que el costo del viaje para cubrir sus costos fijos y variables representa un 70% que el transportista requiere obtener como adicional a entrega del bien a trasladar, de la misma forma se verifican

los resultados encuestados en la investigación que un 79% manifestaron que los costos variables y fijos tienen un nivel mayor.

En base a los resultados obtenidos de la investigación menciono a Seminario (2018), resultando el origen de mayor trascendencia la incidencia del sector de transporte de carga pesada que ha sido positiva para propiciar el crecimiento económico en un 59.7% del total de operaciones en el sistema multimodal de transporte, contrastando un parecido con los resultados descriptivos de la investigación obtenidos del 75% la incidencia siendo mayor la repercusión del control de los costos para saber los ingresos por fletes.

Con los resultados obtenidos de la investigación señalo a Ambrosio (2019), el cual en su resultado menciona que la aplicación de un buen control de los costos de servicio influye de manera significativa en la rentabilidad de la empresa en un 90%, a la vez comparando con el resultado descriptivo de la investigación vemos que la incidencia es mayor del control de costos de un 75% en la prestación de un servicio de transporte, para fijar sus fletes adecuados.

Siendo los resultados obtenidos en la investigación, es pertinente resaltar a Berru (2019), teniendo como resultado principal que los costos variables del servicio de transporte ascienden a 86.57%, de los cuales se pudo observar al respecto que tienen mayor incidencia son los costos del combustible y la depreciación, luego contrastando con los resultados descriptivos de la investigación se verifican que un 79% manifestaron que los costos variables tienen un nivel mayor de incidencia.

Con respecto a los resultados obtenidos en la investigación es válido señalar a Condori y Panka (2021), en sus resultados de la encuesta y la entrevista realizada a los clientes y a los colaboradores fue que en los costos fijos un 70% mencionaron que son más efectivos para estructurar los fletes, en seguida comparando con los resultados descriptivos de la investigación, se verifican que los encuestados manifestaron un 79% que los costos fijos tienen una incidencia mayor para determinar el precio del flete.

Según los resultados obtenidos de la investigación, indico a Miranda y Mariño (2021), en lo cual su resultado obtenido fue que el cálculo con un buen control de costos del servicio permitió obtener el 94% de los resultados referentes a los kilómetros recorridos en base a rutas y distancias, para determinar si dicho traslado se efectúa o no al precio resultante, comparando con los resultados descriptivos de la investigación se concluye que el control de costos de servicios inciden significativamente con un nivel mayor de 75% con respecto a los fletes.

Con los resultados obtenidos de la investigación se considera a Paucar (2021), donde destaca que los costos de servicio cumplen un rol importante, por ello resultan relevantes en un 67% para adecuar un precio real que le permite generar ganancia a la empresa, contrastando con el resultado descriptivo de la investigación se verifica que la incidencia es mayor del control de los costos de servicios en un 75% para poder fijar los fletes correctos.

## **Conclusiones**

En conclusión, el control de los costos de servicios de transporte de carga incide de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022, por lo que se aceptó la hipótesis alterna general, asimismo se determinó la incidencia del control de costo de servicios de transporte del 41.73% en los fletes.

En conclusión, los costos variables de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022, por lo que se aceptó la hipótesis alterna específica 1, obteniendo una incidencia moderada de los costos variables, de 26.01% en los fletes.

En conclusión, los costos fijos de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022, por lo que se aceptó la hipótesis alterna específica 2, obteniendo una incidencia moderada de los Costos fijos que fue de 25.81% en la variable los fletes.

Para concluir que los costos indirectos de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022, por lo que se aceptó la hipótesis alterna específica 3, obteniendo una incidencia moderada de los costos indirectos que fue de 39.19% en la variable los fletes.

## **Recomendaciones**

En base a los resultados obtenidos de la investigación, se recomienda lo siguiente:

Que el Gerente general de la entidad deberá reducir y controlar los costos de servicios, también depurando gastos no necesarios para establecer sus costos adecuados y fijar sus fletes, para no llegar a determinar solo por acuerdo de las partes como suele pasar en algunos casos y en otros lo propone el usuario.

Que el Supervisor de operaciones debe elaborar de una hoja de costos variables el cual permitirá al transportista fijar sus tarifas mínimas de operación de manera técnica confiable; utilizando las tablas de referencias, normas, principios y premisas para la minimización de costos y la optimización de beneficios para un mejor control y distribución de los recursos empleados, alcanzándoles información que les permita tomar decisiones correctas.

Que el Contador general debe realizar la implementación de una contabilidad de costos, mediante la dirección de un contador especialista en costos para identificar y clasificar de manera correcta y con facilidad los costos fijos que incurre la empresa durante un periodo, haya o no prestación de los servicios por las depreciaciones a considerar cuando las unidades no estén en circulación y así realizar los ajustes en las tarifas de los fletes.

Que el Gerente comercial deberá implementar en la entidad estructuras sistematizadas y flexibles, así como sistemas de gestión empresarial modernas que permiten planificar, organizar, ejecutar y los costos indirectos en sus actividades, así darles la continuidad necesaria a sus operaciones y sobre todo hacer posible que la gerencia pueda tomar decisiones con facilidad con respecto al precio de los fletes.

## Referencias bibliográficas

- Ambrosio, G. C. (2019). Aplicación de los costos de servicio y su influencia en la rentabilidad de la Empresa Emapa San Luis S.A. (Tesis de pregrado). Universidad de Huánuco, Huánuco. URL <http://repositorio.udh.edu.pe/123456789/2219>
- Anaya, J. J. (2015). *Logística integral: La gestión operativa de la empresa*, Madrid, España: Esic Editorial.
- Arias F. (2014). *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*. Caracas, Venezuela: Episteme. C.A.
- Arredondo, M. (2015). *Contabilidad y Análisis de Costos*. Azcapotzalco, México: Grupo Editorial Patria.
- Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación*. Bogotá, Colombia: Pearson Educación.
- Berru, E. M. (2019). *Diseño de una estructura de costo de servicio de transporte de carga para la mejora de la rentabilidad de la Empresa M & B S.A.C.* (Tesis de pregrado). Universidad Católica Santo Toribio De Mogrovejo, Chiclayo, Perú. URL: <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/2035>
- Cabezas E., Andrade D. y Torres J. (2018). *Introducción a la Metodología de la Investigación Científica*. Ecuador: Editorial ESPE
- Cabrerizo, M. (2022). *Procesos de venta 2022*, España: Editorial Editex
- Cagua, H. (2016). *Control de Costos: Enfoque eficiente gerencial de los recursos*, Quito, Ecuador: Editorial Tallpa.
- Carreño, A. (2016). *Logística de la A a la Z*, Perú: Fondo Editorial PUCP.
- Castells, X. (2012). *Diccionario de términos ambientales: Reciclaje de residuos industriales*, Madrid, España: Ediciones Díaz de Santos URL: <http://ediciones.diazdesantos.esediciones@diazdesantos.es>

- Condori, L. y Panka, C. N. (2021). *Diseño e implementación de una estructura de costos para fijación de fletes en una empresa de servicio de transporte de carga*. (Tesis de pregrado). Universidad Continental, Arequipa. URL <https://hdl.handle.net/20.500.12394/10351>
- Del Mar, R. (2015). *Presupuesto, viabilidad y mercado del producto*, España: Editorial Elearning, S.L.
- Escudero J. (2019). *Técnicas de Almacén*. Madrid, España: Ediciones Paraninfo S.A.
- Eslava, A. (2019). *Logística de transporte de mercancías en contenedores marítimos*, Bogotá, Colombia: Ediciones de la U.
- González, A. (2019). *Determinación de una estructura de costos operativos para el autotransporte en México*. (Tesis de postgrado). Universidad Autónoma de Nuevo León, México. URL <http://eprints.uanl.mx/id/eprint/17879>
- Gracia, M. I. (2020). *Costos por servicio y fijación de precios en la Compañía Transcomuna Península S.A., Cantón la libertad, Provincia de Santa Elena, año 2018*. (Tesis de pregrado). Universidad Estatal Península de Santa Elena Facultad de Ciencias Administrativas Carrera De Contabilidad y Auditoría, La Libertad, Ecuador. <https://repositorio.upse.edu.ec/handle/46000/5280>
- Gudino, J. (2013). *Glosario contable y financiero*, Bogotá, Colombia: Editorial cáσιο digital
- Guerrero, J. C. y Galindo, J. F. (2014). *Contabilidad para Administradores*, Tlhuaca, Azcapotzaico, México: Grupo Editorial Patria.
- Hermida, A. y Iglesias, I. (2018). *Operaciones administrativas comerciales*, España: Ideaspropias Editorial S.L.U.
- Hernández, R. Fernández, C. Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación*, México: Mc Graw Hill.

- Hernández, R. y Mendoza, C. P. (2018). *Metodología de la Investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. (1ra. ed.). México: Mcgraw-Hill Interamericana Editores.
- Jaime, M. (2015). *Manual del Transporte de Mercancías*. Barcelona, España: Marge. Books.
- Juárez J. O., Carrillo E. (2017). *Administración de la Compensación sueldos, Salarios, incentivos y Prestaciones*. México: Grupo Editorial Patria.
- Juma`h, A. (2015). *Introducción a la Información Contable, Estimación y Aplicación para la Toma de Decisiones*. España: Editorial 3Ciencias.
- Lavel, W., De León, J. y Ramos, R. (2016). *Contabilidad para no contadores*, Bogotá Colombia: Ecoe Ediciones.
- López, M. B., y Gómez, H. (2018). *Gestión de Costos y Precios*. Azcapotzalco, México: Grupo Editorial Patria.
- Mendoza, C., Ortiz, O. (2016). *Contabilidad Financiera para Contaduría y Administración*. Barranquilla, Colombia: Ecoe Ediciones.
- Miranda, E, J. Mariño, C, J. (2021). *Determinación del costo de servicio de transporte de carga para la toma de decisiones operativas de la Empresa Benana SRL - Chiclayo, 2018*. (Tesis de pregrado). Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Lambayeque, Perú. URL: <http://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/28324>
- Montori, A., Escribano, C., y Martínez, J. (2015). *Manual del Transporte Marítimo*. Barcelona, España: Marge Books.
- Mora, L. A. (2015). *Logística del Transporte y Distribución de Carga*. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones.
- Morales, D. B., y Ulloa, A.M. (2019). *Costos y gastos de la empresa de servicios de transporte transullomor S.A.* (Tesis de pregrado). Universidad Laica Vicente Rocafructe de

Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. URL: <https://www.eumed.net/rev/oel/2019/04/costos-gastos-transullomorsa.html>

Moreno, J. A. (2014). *Contabilidad Superior*, 4a.Ed. Azcapotzalco, México: Grupo Editorial Patria.

Muñoz, M., Espinoza, R., Zúñiga, X. L., Guerrero, A. W., y Campos, H. F. (2017). *Contabilidad de costos para la Gestión Administrativa*. Milagro, Ecuador: Ediciones Holguín S.A.

Naranjo, I. E., y Mariño C. J. (2019). *Modelo tarifario de transporte terrestre y los costos de distribución en la Empresa Productos Suiza Dajed CÍA. LTDA.* (Tesis de postgrado). Universidad Técnica de Ambato, Ecuador. URL: <http://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/28324>

Paucar, J, Y. (2021). *Los Costos de Servicio y Fijación de Flete de la Empresa F.J.L Transporte e Inversiones E.I.R.L. Puente Piedra 2021.* (Tesis de pregrado). Universidad Cesar Vallejo, Lima. URL: <https://hdl.handle.net/20.500.12692/85246>

Peláez, M. L. (2015). *Mantenimiento de máquinas agrícolas de accionamiento y tracción*. España: Editorial Elearning, S.L.

Peña, C. (2016). *Manual de Transporte para el Comercio Internacional*. Barcelona, España: Marge. Books.

Pinargote, H. M., Ávila, P. E., Cedeño, T. A., Minaya, M. M., Minaya, R. W. y Mendoza, A. A. (2020). *Dirección de operaciones*. Alicante, España: Editor 3Ciencias

Rincón, C. A., Molina, F. R., y Vásquez, F. V. (2019). *Componentes del costo con aproximaciones a las NIC 02 y NIIF 08*. Bogotá, Colombia: Ediciones de la U, 2ª. Edic

Rodríguez, J, C. (2017). *Manual de transporte de carga*. Bogotá, Colombia: Editorial Utadeo

- Santandreu, E. (2002). *Diccionario de términos financieros*, Barcelona, España: Ediciones Granica S.A.
- Sanz, C. (2002). *Diccionario económico, contable, comercial y financiero*, España, Barcelona: Ediciones Gestión 2000
- Scott, M. y Bruce, T. (2014) *Éxito comercial*. Boston, USA: Cengage Learning.
- Seminario, L. R. (2018). *Incidencia del sector de transporte de carga pesada en el Ecuador. Periodo 2013-2017* (Tesis de pregrado). Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas, Guayaquil, Ecuador. URL: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/34494>
- Sinisterra, G., Rincón, C. (2017). *Contabilidad de costos: Con aproximación a las NIC-NIIF*, Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones
- Soberón, F. (2015). *Diccionario de términos e instituciones del sistema financiero internacional*, La Habana, Cuba: Nuevo Milenio.
- Van, J. y Wachowicz, J. (2002). *Fundamentos de administración financiera*, México: Pearson Prentice hall
- Vanderbeck, E. J., y Mitchell, M. R. (2017). *Principios de Contabilidad de Costos*. D. F., México: Cengage Learning Editores, S.A.
- Vargas, M. E. y Aldana, L. (2014). *Calidad y servicio Conceptos y herramientas*. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones.
- Vidales, L. (2003). *Glosario de términos financieros: términos financieros, contables, administrativos, económicos, computacionales y legales*, México: Editorial Plaza y Valdés
- Zapata, P. (2015). *Contabilidad de costos: Herramientas para la toma de decisiones*. México: Alfaomega Grupo Editor, S.A.

## Apéndices

**Tabla 20** *Matriz de consistencia*

### CONTROL DE COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y SU INCIDENCIA EN LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSCARGY S.A.C. EN ATE, 2022

<b>PROBLEMA</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>HIPÓTESIS</b>	<b>METODOLOGÍA</b>
<b>Problema General</b>	<b>Objetivos General</b>	<b>Hipótesis General</b>	
¿De qué manera el control de los costos de servicios de transporte de carga incide en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022?	Determinar de qué manera el control de los costos de servicios de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.	El control de los costos de servicios de transporte de carga incide de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.	<b>Enfoque:</b> cuantitativo <b>Tipo:</b> básica o pura <b>Nivel:</b> explicativo <b>Diseño:</b> no experimental transversal <b>Población:</b> 24 personas <b>Muestra:</b> censal <b>Muestreo:</b> no probabilístico por conveniencia <b>Técnica:</b> encuesta <b>Instrumentos:</b> cuestionario
<b>Problemas Específicos</b>	<b>Objetivos Específicos</b>	<b>Hipótesis Específicos</b>	
¿De qué manera los costos variables de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022?	Determinar de qué manera los costos variables de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.	Los costos variables de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.	
¿De qué manera los costos fijos de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022?	Determinar de qué manera los costos fijos de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.	Los costos fijos de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.	
¿De qué manera los costos indirectos de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022?	Determinar de qué manera los costos indirectos de transporte de carga inciden en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.	Los costos indirectos de transporte de carga inciden de manera significativa en los fletes de la	

	empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2022.	
--	--	--

## Cuestionario para evaluar el Control de Costos de Servicios

### Instrucciones.

Estimado(a): La presente encuesta permite realizar un estudio sobre el control de costos de servicios. A continuación, te presento el cuestionario de 12 ítems, el cual es de carácter confidencial y anónimo. Muchas gracias por tu colaboración y sinceridad. Lee con atención y contesta cada pregunta marcando con un aspa “X” en un solo recuadro, según la tabla de valoración siguiente:

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni en acuerdo, ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	2	3	4	5

<b>CONTROL DE COSTOS DE SERVICIOS</b>						
N.º	COSTOS VARIABLES	RESPUESTA				
		1	2	3	4	5
1	¿La compañía en sus actividades cuenta con un sistema de costeo, para identificar con facilidad el costo variable?					
2	¿Cuenta con un responsable para registrar los costos del consumo de combustible?					
3	¿Cree usted que, a mayor distancia de recorrido, aumentan los costos variables por el peaje?					
4	¿A mayores puntos de distribución se incrementan los costos variables?					
	<b>COSTOS FIJOS</b>					
5	¿Realiza mantenimientos periódicos de las unidades para tenerlos en óptimas condiciones?					
6	¿Posee un control de todas las inspecciones por mantenimiento?					
7	¿El dinero asignado a los choferes por viáticos, tiene algún efecto en el personal?					
8	¿Los viáticos asignados, son un factor que incrementan los costos fijos?					
	<b>COSTOS INDIRECTOS</b>					
9	¿En los costos indirectos existe mayor sueldo por más horas de manejo de los conductores?					
10	¿Le resulta fácil identificar los sueldos en los costos indirectos?					
11	¿En cada servicio se puede identificar con facilidad el costo de servicios básicos de gerencia?					

12	¿Los costos de servicios disminuyen al reducir el personal administrativo?					
----	--	--	--	--	--	--

### Cuestionario para evaluar la incidencia en los Fletes

#### Instrucciones.

Estimado(a): La presente encuesta permite realizar un estudio sobre Los Fletes. A continuación, te presento el cuestionario de 12 ítems, el cual es de carácter confidencial y anónimo. Muchas gracias por tu colaboración y sinceridad. Lee con atención y contesta cada pregunta marcando con un aspa “X” en un solo recuadro, según la tabla de valoración siguiente:

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni en acuerdo, ni es desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	2	3	4	5

<b>EL FLETE</b>					
N.º	TIPO DE MERCANCÍA	RESPUESTA			
1	¿Es un factor determinante el volumen de mercancía a transportar para fijar los fletes?				
2	¿El peso de la mercancía a transportar incrementa la tarifa de los fletes?				
3	¿Al contratar un servicio de transporte de carga le resulta indispensable que cuente con licencias de traslado?				
4	¿Cree usted que las licencias y permisos son importantes para el traslado de diversos tipos de mercancías?				
<b>CAPACIDAD DE GESTIÓN</b>					
5	¿Cuenta con estrategia de Gestión para adecuar las unidades de transporte a la necesidad del cliente?				
6	¿Al realizar el mantenimiento de las unidades de transporte a menudo, le genera mayor capacidad de gestión?				
7	¿Los fletes actuales permiten cubrir todos los gastos de gestión en el servicio?				
8	¿La Capacidad de Gestión justifica el pago de fletes ante otros transportistas?				
<b>GASTOS DE OPERACIÓN</b>					
9	¿Al aumentar el gasto de operación, mejora la calidad del servicio?				
10	¿Los choferes tienen un adecuado sustento de los gastos por cada viaje realizado?				
11	¿Cree usted que en los gastos de operación reflejan valores exactos de los seguros incurridos en la prestación?				
12	¿En los gastos de operación se estiman los seguros de choferes y estibadores?				

## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE MEDICIÓN

### 1. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del validador: GOMEZ ACHOCALLA, LUIS
- 1.2. Grado Académico: MAESTRO
- 1.3. Institución donde labora: UNIVERSIDAD PERUANA DE LAS AMERICAS
- 1.3.1. Especialidad del validador: ADMINISTRACION DE EMPRESAS
- 1.3.2. Título de la investigación: costos de servicios de transporte de carga y su incidencia en los fletes de la empresa TRANSCARGY S.A.C. EN ATE, 2022
- 1.3.3. Autor del Instrumento: Felix Ricra, Niky Noel
- 1.3.4. Instrumento: Cuestionario

**ASPECTO GLOBAL DEL INSTRUMENTO**

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 1	Regular 2	Buena 3	Muy Buena 4	Excelente 5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado, específico y comprensible.					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.					X
4. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad				X	
5. ORGANIZACIÓN	Presentación ordenada					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias, los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente.				X	
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico-científicos					X
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.					X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					X
10. PERTINENCIA	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.					X

**PUNTAJE TOTAL: 48 OPINIÓN DE APLICABILIDAD:**

( X ) El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado.

( ) El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

LIMA 19-06-2022

Firma del Experto Informante.

DNI. 09947953

Teléfono 933001446

## VALIDACION CON JUICIO DE EXPERTO: CUESTIONARIO DE ENCUESTA

### INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE MEDICIÓN

#### 1. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del validador: Angulo Pomiano William Peter
- 1.2. Grado Académico: Doctor
- 1.3. Institución donde labora: Universidad Peruana de las Américas
- 1.3.1. Especialidad del validador: Contador Público
- Título de la investigación: costos de servicios de transporte de carga y su incidencia en los fletes de la empresa Transcargy S.A.C. en Ate, 2019
- 1.3.2. Autor del Instrumento: Felix Ricra, Niky Noel
- 1.3.3. Instrumento: Cuestionario

### ASPECTO GLOBAL DEL INSTRUMENTO

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 1	Regular 2	Buena 3	Muy Buena 4	Excelente 5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado, específico y comprensible.					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.					X
4. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad					X
5. ORGANIZACIÓN	Presentación ordenada					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias, los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente.				X	
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico-científicos				X	
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.					X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					X
10. PERTINENCIA	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.					X

**PUNTAJE TOTAL: 48 OPINIÓN DE APLICABILIDAD:**

- (X) El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado.  
 ( ) El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lima, 27 de junio 2022



Firma del Experto Informante:  
 DNI. 43590201  
 Teléfono: 994643705

**Tabla 21** Base de datos de la encuesta del control de costos de servicios y los fletes

Marc a temp oral	lte m 1	lte m 2	lte m 3	lte m 4	lte m 5	lte m 6	lte m 7	lte m 8	lte m 9	Item 10	Item 11	Item 12	Item 13	Item 14	Item 15	Item 16	Item 17	Item 18	Item 19	Item 20	Item 21	Item 22	Item 23	Item 24
1	4	4	5	5	4	4	3	4	5	1	4	3	4	5	5	4	3	4	2	3	4	3	4	4
2	3	4	3	4	3	3	5	5	5	5	3	2	4	5	5	5	5	3	3	3	5	2	4	3
3	5	5	5	4	5	4	2	2	4	3	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4
4	4	4	4	3	4	5	4	3	1	5	4	4	5	5	5	5	5	3	4	3	5	5	4	4
5	4	5	4	5	3	4	5	5	5	4	3	3	4	4	5	5	4	4	5	4	5	3	5	5
6	4	5	4	4	4	4	5	5	5	1	4	5	1	2	5	5	1	5	1	1	1	2	2	5
7	4	4	5	4	5	4	4	4	4	3	4	3	4	5	5	5	4	5	4	4	4	4	5	4
8	4	5	4	5	5	4	3	5	4	5	4	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
9	3	3	2	2	3	3	4	4	4	1	3	4	2	3	3	2	4	3	4	4	4	4	4	4
10	4	5	5	4	4	3	4	3	4	2	4	4	5	4	5	5	4	5	4	4	4	3	3	4
11	5	5	5	5	4	4	5	4	4	2	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4	3	5	4	5
12	1	2	3	5	4	2	3	5	5	5	5	4	5	5	3	5	4	4	5	5	4	4	4	5
13	3	4	5	4	3	2	4	4	4	2	2	1	4	5	5	4	2	4	1	3	4	3	1	3
14	4	3	4	4	5	5	4	3	5	3	3	4	4	4	5	5	4	3	3	4	4	3	3	3
15	3	3	2	3	2	3	1	2	2	3	1	1	5	4	5	5	5	1	3	3	5	4	3	5
16	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	4	3	4	3	3	4	3	1	3	3	3
17	3	3	5	3	4	3	3	2	3	3	2	5	4	4	5	5	3	4	3	4	2	4	4	3
18	4	3	4	2	4	2	3	5	2	4	3	2	4	3	3	3	2	4	4	4	4	3	3	5
19	4	5	4	5	4	5	4	4	4	5	4	4	5	4	5	5	5	4	4	4	4	5	4	4
20	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4
21	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	2
22	4	4	5	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4
23	4	4	4	4	5	4	4	3	5	5	4	5	4	4	5	4	5	4	4	4	5	4	4	5
24	4	4	5	4	4	5	4	5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	5	4	4



**TRANSCARGY S.A.C.**  
**TRANSPORTE**  
*Eficiencia Garantizada*



## CARTA DE AUTORIZACIÓN

**Señores:**

**Universidad Peruana de las Américas.**

Yo **Castillo Torres Juan Carlos** identificado con DNI N° 21819691 Representante Legal de la Empresa Transcargy S.A.C. Con RUC 20515394274.

Mediante el presente tengo a bien a pronunciarme:

Que por petición del Sr. **Felix Ricra Niky Noel**, acepto que utilice la información de la empresa "Transcargy S.A.C." con fines de trabajo de investigación de tesis para obtener el Título en la carrera de Contabilidad y Finanzas.

La información utilizada será eminentemente con fines de estudio e investigación científica, del trabajo que ha desarrollado titulado "**COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y SU INCIDENCIA EN LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSCARGY S.A.C. EN ATE 2019**".

Atentamente,

**TRANSCARGY S.A.C.**  
*Juan C. Castillo Torres*  
Juan C. Castillo Torres  
GERENTE GENERAL



Calle. Los Califas N° 151 Urb. Los Recaudadores – Salamanca - Ate Lima – Telf. 4355352  
Cel: 988-445-008 / 988-445-013 Pag. Web.: [transcargy.com](http://transcargy.com) / Email: [ventas@transcargy.com](mailto:ventas@transcargy.com)