

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES



**EVALUACIÓN DEL COSTO DE SERVICIO E INCIDENCIA EN
LOS RESULTADOS ECONÓMICOS DE LA EMPRESA DE
TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L. DE LA CIUDAD DE
PUNO, PERIODOS 2015 Y 2016.**

TESIS

PRESENTADA POR:

JORGE LUIS ACHATA FLORES

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

CONTADOR PÚBLICO

PUNO – PERÚ

2019

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES

EVALUACIÓN DEL COSTO DE SERVICIO E INCIDENCIA EN LOS RESULTADOS
ECONÓMICOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L. DE LA
CIUDAD DE PUNO, PERIODOS 2015 Y 2016.

TESIS PRESENTADA POR:

JORGE LUIS ACHATA FLORES

PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE:

CONTADOR PÚBLICO

APROBADA POR EL JURADO REVISOR CONFORMADO POR:



PRESIDENTE:

Dr. RAUL ANCHAPURI CANAZA

PRIMER MIEMBRO:

M.Sc. MARCO ENRIQUE CONDORI ONOFRE

SEGUNDO MIEMBRO:

M.Sc. EDITH PAMELA JIMÉNEZ CARRASCO

DIRECTOR / ASESOR:

D.Sc. MARCO ANTONIO RUELAS HUMPIRI

FECHA DE SUSTENTACIÓN: PUNO, 2 DE MAYO DEL 2019.

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIERO
TEMA DE INVESTIGACIÓN: ESTADOS FINANCIEROS

DEDICATORIA

Con mucho afecto a mis queridos padres Humberto y Francisca, por su invaluable sacrificio que realizan día a día para darme siempre lo mejor, por enseñarme el camino a la superación y su apoyo incondicional siempre en cada etapa de mi vida.

A mi novia, compañera de vida, Diana, por su inmenso amor, su aliento y apoyo, motivo de superación y fuerza.

A mis queridos hermanos Yovani y Ayumi, a mi tía Eufidia, que es como una segunda madre para mí, siempre al pendiente en el logro de mis objetivos.

AGRADECIMIENTO

Mi sincera gratitud y reconocimiento:

- *A mi Director y Asesor de tesis C.P.C.C. Marco Ruelas Humpiri por la orientación y asesoramiento en el desarrollo de mi trabajo de tesis desde un inicio hasta la culminación del mismo.*
- *A los docentes de la Facultad de Ciencias Contables y Administrativas, Escuela Profesional de Ciencias Contables.*
- *A mi familia por su apoyo incondicional, a lo largo de mi formación profesional.*
- *A la Universidad Nacional del Altiplano Puno; Facultad de Ciencias Contables y Administrativas; Escuela Profesional de Ciencias Contables por haberme dado una formación encaminada al éxito profesional.*

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE FIGURAS

ÍNDICE DE TABLAS

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

RESUMEN	14
ABSTRACT	16
CAPITULO I	18
INTRODUCCIÓN	18
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	18
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	19
1.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.....	20
1.3.1. HIPÓTESIS GENERAL.....	20
1.3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.....	20
1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO.....	21
1.5. OBJETIVOS DEL ESTUDIO.....	22
1.4.1. OBJETIVO GENERAL.....	22
1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	22
1.5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	22

CAPITULO II	24
REVISIÓN DE LA LITERATURA	24
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	24
2.2. MARCO TEÓRICO.....	30
2.2.1. TRANSPORTES DE CARGA “NAYAKA S.R.L.”	30
2.2.2. COSTOS.....	30
2.2.3. EMPRESA.	35
2.2.4. ESTADOS FINANCIEROS.....	41
2.2.5. ANÁLISIS DE ESTADOS FINANCIEROS.....	48
2.2.6. FACTORES DETERMINANTES EN LOS FLETES DE TRANSPORTE.	50
2.2.7. GESTIÓN ECONÓMICA - FINANCIERA Y DE COSTOS.	51
2.2.8. RATIOS FINANCIEROS.	54
2.2.9. RENTABILIDAD.....	59
2.2.10. TRANSPORTE.....	61
2.2.11. ESTRUCTURA DE COSTO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE.	65
2.3. MARCO CONCEPTUAL.....	67
CAPITULO III	87
MATERIALES Y MÉTODOS	87

3.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	87
3.2. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN.....	87
3.3. TIPO DE LA INVESTIGACIÓN.....	88
3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DEL ESTUDIO.....	88
3.4.1. POBLACIÓN.....	88
3.4.2. MUESTRA.....	89
3.5. FUENTES DE INFORMACIÓN.....	89
3.6. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.....	89
3.6.1. RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DOCUMENTAL.....	89
3.6.2. OBSERVACIÓN DIRECTA.....	90
3.6.3. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.....	90
3.7. CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA DE INVESTIGACIÓN.....	90
3.7.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO.....	90
3.7.2. DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA.....	92
3.7.3. DATOS GENERALES DE LA EMPRESA TRANSPORTES NAYAKA S.R.L.....	94
CAPITULO IV.....	95
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	95
4.1. RESULTADOS.....	95

4.1.1. ANÁLISIS DEL PRIMER OBJETIVO ESPECÍFICO.....	99
4.1.2. ANÁLISIS DEL SEGUNDO OBJETIVO ESPECÍFICO.....	130
4.1.3. ANÁLISIS DEL TERCER OBJETIVO ESPECÍFICO.....	141
4.2. DISCUSIÓN.....	145
CONCLUSIONES	148
RECOMENDACIONES	151
REFERENCIAS	153
ANEXOS.....	158

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1: PRECIO DE SERVICIO.	39
FIGURA 2: ECUACIÓN CONTABLE.....	44
FIGURA 3: COSTO DE OPERACIÓN DEL VEHÍCULO DE CARGA.	75
FIGURA 4: UBICACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO.....	92
FIGURA 5: UBICACIÓN, TRANSPORTES NAYAKA S.R.L.....	93
FIGURA 6: RUTAS HABITALES DE LA EMPRESA TRANSPORTES NAYAKA S.R.L.	96
FIGURA 7: CALCULO DE UTILIDAD POR VIAJE	98
FIGURA 8: ÍNDICE DE OPERATIVIDAD.....	101
FIGURA 9: PERIODO DE OPERATIVIDAD.	101
FIGURA 10: MANO DE OBRA DIRECTA.....	103
FIGURA 11: COSTO DE COMBUSTIBLE.	104
FIGURA 12: MANTENIMIENTO REGULAR CADA 20,000.00 KILÓMETROS.	107
FIGURA 13: MANTENIMIENTO CADA 120,000 KILÓMETROS.	109
FIGURA 14: REPUESTOS Y REPARACIONES 250,000 KILÓMETROS.....	111
FIGURA 15: NEUMÁTICOS NUEVOS.	113
FIGURA 16: NEUMÁTICOS REENCAUCHADOS.	114
FIGURA 17: VIÁTICOS.....	114
FIGURA 18: PEAJES.	116
FIGURA 19: DEPRECIACIÓN VEHICULAR.	117
FIGURA 20: DEPRECIACIÓN DE MÁQUINAS Y EQUIPOS.	118
FIGURA 21: COSTO SOAT.	119
FIGURA 22: GASTOS ADMINISTRATIVOS.	121
FIGURA 23: COSTO DE SERVICIO TRANSPORTES NAYAKA S.R.L.	124
FIGURA 24: ESTRUCTURA DEL COSTO DE SERVICIO POR PERIODOS.....	129

FIGURA 25: ESTRUCTURA DEL COSTO Y GASTO TRANSPORTES NAYAKA.....	134
FIGURA 26: RENTABILIDAD SOBRE INVERSIÓN (ACTIVOS).....	135
FIGURA 27: RENTABILIDAD SOBRE INVERSIÓN.....	136
FIGURA 28: RENTABILIDAD SOBRE CAPITAL PROPIO.....	136
FIGURA 29: RENTABILIDAD SOBRE INVERSIÓN.....	137
FIGURA 30: RENTABILIDAD SOBRE VENTAS.	138
FIGURA 31: RENTABILIDAD SOBRE VENTAS.	138
FIGURA 32: RESUMEN DE LOS RATIOS FINANCIEROS.....	140
FIGURA 33: COSTO TOTAL DEL SERVICIO.....	142

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1: ESTRUCTURA DE COSTOS DE LA EMPRESA TRANSPORTES NAYAKA S.R.L.	98
TABLA 2: PERIODO DE OPERATIVIDAD EMPRESA TRANSPORTES NAYAKA.....	100
TABLA 3: MANO DE OBRA DIRECTA, TRANSPORTES NAYAKA.	103
TABLA 4: DETERMINACIÓN DEL VALOR DE COMPRA DEL COMBUSTIBLE.	104
TABLA 5: COSTO DEL COMBUSTIBLE POR KILÓMETRO RECORRIDO.....	104
TABLA 6: MANTENIMIENTO REGULAR CADA 20,000 KILÓMETROS.....	106
TABLA 7: DETERMINACIÓN DEL IMPORTE POR MANTENIMIENTO 20,000 KM.....	106
TABLA 8: MANTENIMIENTO CADA 120,000 KILÓMETROS.....	108
TABLA 9: DETERMINACIÓN DEL IMPORTE POR MANTENIMIENTO 120,000 KM.....	109
TABLA 10: REPUESTOS Y REPARACIONES 250,000 KILÓMETROS DE RECORRIDO....	110
TABLA 11: DETERMINACIÓN DEL IMPORTE POR REPUESTOS Y REPARACIONES.....	110
TABLA 12: DETERMINACIÓN DE COSTO EN NEUMÁTICOS.	111
TABLA 13: DETERMINACIÓN DEL IMPORTE POR NEUMÁTICOS.	113
TABLA 14: DETERMINACIÓN DEL IMPORTE POR NEUMÁTICOS REENCAUCHADOS.	113
TABLA 15: VIÁTICOS EMPRESA TRANSPORTES NAYAKA.....	114
TABLA 16: DETERMINACIÓN DEL COSTO DE PEAJES.....	115
TABLA 17: DETERMINACIÓN DEL IMPORTE POR PEAJES.	115
TABLA 18: DEPRECIACIÓN ACTIVO FIJO (VEHÍCULO).	116
TABLA 19: DEPRECIACIÓN DE MÁQUINAS Y EQUIPOS.	117
TABLA 20: SEGURO OBLIGATORIO CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	118
TABLA 21: DETERMINACIÓN DEL IMPORTE DEL SOAT.	119
TABLA 22: COSTO DE DESCARGA/CARGA.	119
TABLA 23: GASTOS ADMINISTRATIVOS.....	121
TABLA 24: ESTRUCTURA DE COSTOS IDEAL TRANSPORTES NAYAKA S.R.L.	123

TABLA 25: DETERMINACIÓN DEL VALOR DE VENTA EN EL FLETE POR SERVICIO.	125
TABLA 26: COSTOS ESTIMADOS POR LA EMPRESA Y COSTOS DETERMINADOS EN EL ESTUDIO.....	125
TABLA 27: DETALLE DE LOS COSTOS DE SERVICIOS, PERIODO 2015.....	127
TABLA 28: DETALLE DE LOS COSTOS DE SERVICIOS, PERIODOS 2016.....	128
TABLA 29: INCIDENCIA DEL COSTO DE SERVICIO EN LAS VENTAS NETAS.....	129
TABLA 30: ANÁLISIS HORIZONTAL DEL ESTADO DE RESULTADOS.....	131
TABLA 31: ANÁLISIS VERTICAL DEL ESTADO DE RESULTADOS.....	133
TABLA 32: RENTABILIDAD SOBRE INVERSIÓN (ROA O ROI).....	135
TABLA 33: RENTABILIDAD SOBRE CAPITAL PROPIO.	137
TABLA 34: RENTABILIDAD SOBRE VENTAS.....	138
TABLA 35: RESUMEN DE RATIOS FINANCIEROS.....	139
TABLA 36: MODELO DE PROPUESTA DE COSTOS POR SERVICIO.....	144

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

CONASEV: Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores

DGCF: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles

DGTT: Dirección General de Transporte Terrestre

E.I.R.L.: Empresa Individual de Responsabilidad Limitada

IGV: Impuesto General a las Ventas

INDECOPI: Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección
de la Propiedad Intelectual

MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

NIC: Normas Internacionales de Contabilidad

NIIF: Normas Internacionales de Información Financiera

PO: Periodo de Operaciones

RNV: Reglamento Nacional Vehicular

RTRAN: Reglamento Nacional de Tránsito

RUC: Registro Único de Contribuyentes

S.R.L.: Sociedad de Responsabilidad Limitada

SOAT: Seguro Contra Accidentes de Tránsito

SUNAT: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

UIT: Unidad Impositiva Tributaria

RESUMEN

El presente trabajo de investigación titulado “EVALUACIÓN DEL COSTO DE SERVICIO E INCIDENCIA EN LOS RESULTADOS ECONÓMICOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L. DE LA CIUDAD DE PUNO, PERIODOS 2015 Y 2016”, se llegó a desarrollar en la ciudad de Puno, departamento del mismo nombre; el presente trabajo de investigación se realizó en la empresa Transportes Nayaka S.R.L. a tal razón la población y la muestra está representada por la empresa mencionada; en tanto, la información a la que nos hemos remitido para realizar la presente investigación contempla registros contables y estados financieros de los periodos 2015 y 2016; Se estableció el objetivo general como sigue: “Evaluar la incidencia de los costos de servicios en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016”, así como la hipótesis general: “La determinación de los costos de servicios inciden significativamente en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016”; la que fue contrastada con los resultados obtenidos de la investigación; entretanto, la metodología aplicada en la investigación fue el método descriptivo y deductivo, con respecto a las técnicas de recolección de información se empleó la observación directa y el análisis de la información documentaria, lo que permitió arribar a los siguientes conclusiones: Los costos de servicio que la empresa estima son determinados empíricamente, carentes de un marco teórico - técnico, razón por la cual no se refleja la realidad del costo de servicio; Según el análisis de los costos de servicio, se determinó el costo variable del servicio, el cual constituye el 53.77% del costo de servicio, el costo fijo el 26.73%, y el costo cuasi variable el 19.50%.

Conforme al análisis de los resultados económicos de la empresa expresados en los Estados de Resultados de los periodos 2015 y 2016, se determinó un crecimiento progresivo en las ventas de la empresa en 22.39%, respecto al 2015, mostrando un incremento de S/. 153,689.00, en relación directa al incremento en las ventas, el costo de venta se incrementó en S/. 136,907.00, lo que porcentualmente representa un incremento del 25.08% en el periodo 2016; finalmente, la utilidad se incrementó en 4.68%; Según el análisis de los ratios financieros aplicados, el ratio financiero de rentabilidad sobre inversión paso de 14.67% en el periodo 2015 a 6.47% en el 2016, la rentabilidad sobre capital propio se determinó en 15.95% en el periodo 2015 y del 14.27% en el periodo 2016; La rentabilidad sobre ventas, se determinó en 6.38% para el periodo 2015 y 5.47% para el 2016. Resultados que tienen repercusión en la toma de decisiones de la empresa.

Palabras Clave: Costos, Rentabilidad, Estados Financieros, Empresa, Transporte.

ABSTRACT

This research work entitled "EVALUATION OF THE COST OF SERVICE AND INCIDENCE IN THE ECONOMIC RESULTS OF THE FREIGHT TRANSPORT COMPANY NAYAKA S.R.L. OF THE CITY OF PUNO, PERIODS 2015 AND 2016", was developed in the city of Puno, department of the same name; the present research work was carried out in the freight transport company Nayaka S.R.L., reason why the population and the sample is represented by the mentioned company; In as much, the information to which we have been sent to realize the present investigation contemplates accounting records and financial statements of the periods 2015 and 2016; The general objective was established as follows: "Evaluate the incidence of service costs on the economic results of the freight transport company Nayaka S.R.L., of the city of Puno in the periods 2015 and 2016", as well as the general hypothesis: "The determination of the costs of services have a significant impact on the economic results of the freight transport company Nayaka S.R.L. of the city of Puno in the periods 2015 and 2016 "; which was contrasted with the results obtained from the investigation; Meanwhile, the methodology used in the research was the descriptive and inferential method, regarding information collection techniques are we used direct observation and analysis of documentary information , which allowed to reach the following conclusions: The service costs that the company estimates are determined empirically, lacking a theoretical - technical framework, reason why the reality of the cost of service is not reflected; According to the analysis of service costs, the variable cost of the service was determined, which is 53.77% of the service cost, the fixed cost is 26.73%, and the quasi variable cost is 19.50%.According to the analysis of the economic results of the company

expressed in the Income Statements for the periods 2015 and 2016, a progressive growth in sales of the company was determined in 22.39%, with respect to 2015, showing an increase of S /. 153,689.00, in direct relation to the increase in sales, the cost of sale increased by S /. 136,907.00, which percentage represents an increase of 25.08% in the 2016 period; finally, the utility increased by 4.68%; According to the analysis of the financial ratios applied, the financial ratio of return on investment increased from 14.67% in the 2015 period to 6.47% in 2016, the return on equity capital was determined at 15.95% in the 2015 period and 14.27% in the 2016 period; The return on sales was determined at 6.38% for the 2015 period and 5.47% for 2016. Results that have an impact on the company's decision making.

Keywords: Costs, Profitability, Financial Statements, Company, Transportation

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

El servicio de transporte de carga por carretera, es una actividad económica de primer orden, esta actividad permite el desarrollo económico de otras actividades como las productivas, extractivas, de comercio, industriales, etc. en tal sentido podemos decir que el transporte de carga es una actividad que aporta dinamismo y funcionalidad a la economía peruana ya que permite movilizar recursos humanos, suministros, mercancías, maquinarias y demás de un punto a otro, a través de toda la red nacional de vías; para llevar a cabo el servicio de transporte de carga es necesario de unidades vehiculares preparadas con características específicas, dado que este sector es especialmente diversificado y especializado, ello en razón de que no es lo mismo transportar maquinarias a transportar mercaderías, de igual forma se hace necesario del conocimiento técnico y operativo de este tipo de actividad; las empresas en general, que recién inician y las que llevan algunos años en esta actividad no son eficientes y eficaces en el uso de sus recursos económicos, financieros y humanos, por tanto, presentan distintos problemas asociados al costo de servicio real, rentabilidad, toma de decisiones, etc. En razón de lo expuesto, surge la necesidad de conocer en qué medida se presentan los costos de servicio del transporte de carga y como estos inciden en los resultados económicos.

La empresa Transportes Nayaka S.R.L. es una empresa que se dedica a brindar el servicio de transporte de carga, esta empresa se encuentra en la ciudad de Puno, se caracteriza por el poco interés y desconocimiento de sus costos de servicio y falta de gestión de los mismos, y por lo expuesto en el párrafo

anterior es necesario evaluar los costos de servicio de la empresa, en virtud de determinar en qué medida inciden en los resultados económicos de la empresa, dicha evaluación permite conocer los costos fijos y costos variables del servicio de transporte; tal conocimiento de los costos constituye una herramienta de gran utilidad para la empresa debido a esta relacionado con los resultados económicos de la empresa. La determinación de costos juega un papel muy importante a la hora de calcular la rentabilidad de una empresa, razón por la cual un empresario debe buscar siempre que su empresa sea eficiente y eficaz en relación a la actividad que se dedica, para ello se debe de contar con un estructura clara de sus costos de operación o servicio.

Enmarcados en esa problemática, determinar los costos resulta necesario al querer tener una gestión adecuada de los mismos, más aun si queremos medir la incidencia de estos en los resultados económicos de la empresa a través de medidas, relaciones y variaciones, todo ello con el fin que a partir del resultado de estos se pueda tomar decisiones gerenciales adecuadas y oportunas.

El presente trabajo se desarrolló realizando una evaluación de la incidencia de los costos de servicio en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka, partiendo primeramente en determinar los costos fijos y variables en la prestación del servicio de carga, para luego determinar la incidencia de los mismos en los resultados económicos, mediante el análisis económico de los resultados económicos de la empresa.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

Con los planteamientos expuestos previamente, pasamos a formularnos las siguientes interrogantes.

PROBLEMA GENERAL

¿En qué medida los costos de servicios inciden en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016?

PROBLEMAS ESPECÍFICOS

- a) ¿Cuáles son los costos fijos y variables de la prestación de servicios de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno?
- b) ¿De qué manera los resultados económicos inciden en la Toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.?

1.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.

1.3.1. HIPÓTESIS GENERAL.

La determinación de los costos de servicios inciden significativamente en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016.

1.3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.

- a) La determinación de los costos fijos y variables permitirá conocer los elementos del costo de la prestación del servicio y su incidencia en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno.
- b) Los resultados económicos son eficientes e inciden positivamente en la Toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.

1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO.

En el país existen diversos agentes económicos que realizan operaciones de comercio en distintos niveles y sectores económicos, muchas de estas operaciones de comercio requieren de movilizar mercancías, maquinarias, suministros, personal y demás, hacia y desde centros de producción, con el fin de aportar dinamismo y funcionalidad a estas actividades se emplean los servicios de transporte, una de las modalidades es el servicio de transporte de carga que se realiza por carretera; servicio que es ampliamente diversificado, especializado y segmentado acorde a las necesidades del mercado. En virtud de lo mencionado, el servicio de transporte de carga por carretera en el ámbito peruano ocupa el 80% de las operaciones de transporte en el país, el cual movilizada mercancías, maquinarias, suministros, contenedores, productos refrigerados y demás mediante el uso de camiones, semi tráileres y sus derivados debidamente adaptados al tipo de carga a transportar por toda la red vial del Perú. Motivado por la importancia y el rol que desempeña el sector del transporte de carga a nivel nacional, nos encontramos con que las empresas dedicadas a esta actividad, tienen distintos problemas relacionados al costo del servicio, toma de decisiones, rentabilidad, eficiencia, etc. Así mismo el entorno donde se desarrolla la actividad plantea nuevos retos como una mayor sensibilidad por la protección del medio ambiente relacionado a la aparición de vehículos eléctricos y nuevas regulaciones orientadas a facilitar las actividades de comercio. Por lo expuesto, las empresas de transporte de carga en su gran mayoría brindan su servicio a grandes empresas las cuales no pueden llevar a cabo la actividad de transporte, razón por la cual tercerizan el transporte de sus mercaderías, dado que las empresas de transporte de carga por su conocimiento

y estructura puedan llevar a cabo mejor esta parte del proceso comercial; en la región de Puno las empresas de transporte de carga no son ajenas a esta realidad; la empresa Transportes Nayaka S.R.L. Queda comprendida en este panorama; por lo tanto, la presente investigación nos permite tener la oportunidad de contribuir a solucionar la problemática a la cual se enfrentan las empresas de este sector.

1.5. OBJETIVOS DEL ESTUDIO.

1.4.1. OBJETIVO GENERAL.

Evaluar la incidencia de los costos de servicios en los resultados económicos de la empresa de Transportes Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016.

1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- a) Determinar los costos fijos y variables de la prestación de servicios de la empresa Transporte Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno.
- b) Determinar la incidencia de los resultados económicos en la Toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.
- c) Proponer un modelo de costos por unidad para el servicio de transporte de carga en la empresa Transportes Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno.

1.5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.

DE LA HIPÓTESIS GENERAL

a) Variable Independiente

Costos de servicios

b) Variable Dependiente

Resultados económicos

DE LAS HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

Especifico 1

a) Variable Independiente

Costos fijos y variables

b) Variable dependiente

Resultados económicos

Especifico 2

a) Variable Independiente

Resultados económicos

b) Variable Dependiente

Toma de decisiones gerenciales

CAPITULO II

REVISIÓN DE LA LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.

Se considera como antecedentes a los trabajos de investigación en el ámbito local, aquellos que han sido presentados a la Facultad de Ciencias Contables y Administrativas de la Universidad Nacional del Altiplano; trabajos presentados en el ámbito nacional e internacional, relacionados al presente trabajo de investigación son los siguientes:

Según Córdova Jiménez, E. D. (2011), En su investigación titulada: “Costos y Rentabilidad en las empresas de transporte de carga de la ciudad de Puno. Puno: Universidad Nacional del Altiplano”. Tesis de pregrado para optar el título de contador público, Universidad Nacional del Altiplano, en su tesis concluye: “La estructura de costos en función a costos fijos por día y costos variables por kilómetro. Nos permite incorporar los factores que no se pueden controlar en la prestación del servicio, así como: la distancia y geografía del destino, volumen y peso de la carga, periodo de días de operatividad, días ociosos y días de avería: lo que influye en la determinación de la rentabilidad de la empresa. El costo de la prestación del servicio de transporte en la ciudad de Puno es de S/. 1.47 por Km. recorrido. Los gastos relacionados a la prestación del servicio son de S/. 396.04 por día. El punto de equilibrio nos muestra la forma de conocer el precio de venta limite, es decir que con un precio unitario de S/. 2.570 cada Km; un servicio de 360 km, no generara utilidad ni perdida, e identificar posibles responsables por actividad. En la aplicación del punto de equilibrio nos permite planear la rentabilidad vale decir que para poder obtener una utilidad de S/.

1000.00 se debe prestar un servicio no menos de 1269.13 kilómetros por servicio en un solo día.” (Córdova Jimenez, 2011).

Según Vásquez Quispe, E. (2016), En su investigación titulada: “Calidad de Servicio y su influencia en la rentabilidad de las empresas de transportes de pasajeros interdepartamental ruta, Puno Arequipa Puno, periodo 2015”. Tesis de pregrado para optar el título de Contador Público, Universidad Nacional del Altiplano Puno. En su tesis concluye: “Se concluye que la calidad del servicio incide en la rentabilidad sobre el patrimonio en un 76.43%; sobre los activos es de 75.19%; sobre las ventas netas de 72.39% sobre el margen bruto de 17.58%. Estos resultados indican que una adecuada calidad del servicio incide en una buena rentabilidad de la empresa”. (Vasquez Quispe, 2016).

Según Ticona Cahuapaza, K. M. (2016), En su investigación titulada: “Incidencia del Sistema de Deduciones de la Situación Económica y Financiera de la empresa de Transportes HW E.I.R.L. de la ciudad de Juliaca, periodo 2014-2015”. Tesis de pregrado para optar el grado de Contador Público, Universidad Nacional del Altiplano Puno, en su tesis concluye. “La aplicación del Sistema de Deduciones respecto a la liquidez, mediante la aplicación de ratios financieros al estado de Situación Financiera, se observó que los indicadores: Liquidez General disminuyo de 1.94 a 1.76 y 1.32 a 1.21 en los periodos de 2014 y 2015 respectivamente, Razón Acida disminuyo de 1.41 a 1.24 y de 1.08 a 0.97 en los dos últimos periodos respectivamente, Liquidez Absoluta disminuyo de 0.94 a 0.77 y de 0.87 a 0.76 de los dos últimos periodos y Capital de Trabajo disminuyo de 61,725.03 a 50,378.64 y 33,604.46 de a 21,876.36, con lo que se llegó a la

conclusión de que la aplicación del Sistema de Deduciones disminuye la liquidez de la empresa. La aplicación del Sistema de Deduciones disminuye a la rentabilidad de la empresa de Transportes HW E.I.R.L., se observa que la disminución de la rentabilidad para el año 2014 de 4.16% a 4.03% y el 2015 de 7.07% a 6.86%, como consecuencia del dinero inmovilizado en la cuenta de deducciones del banco de la Nación que representan el 2.98% para el 2014 y 2.92 para el 2015, como ya se mencionó estos montos deducidos solo sirven para el pago de tributos”. (Ticona Cahuapaza, 2016).

Según Pinto Coyllo, O. (2018), En su investigación titulada: “Análisis de los Estados Financieros y su Incidencia en la Toma de Decisiones Gerenciales de la empresa de Transportes y Turismo Express Internacional Sur Oriente S.C.R.Ltda. de los años 2014-2015”. Tesis de pregrado para optar el grado de Contador Público, Universidad Nacional del Altiplano Puno, en su tesis concluye: “El Análisis de los Estados Financieros nos permite conocer la verdadera Situación Económica y Financiera de la empresa; Según el Análisis del Estado de Situación Financiera se muestra que la empresa se encuentra en franca mejoría en el último Período estudiado, mostrando un incremento significativo de los activos y una disminución de sus obligaciones contraídas lo que corresponde al pasivo; Así mismo, el capital de la empresa se mantiene constante y se ve una mejora significativa de las utilidades en el año 2015 habiendo revertido las pérdidas del ejercicio anterior”. (Pinto Coyllo, 2018).

Según Choqqesaca Pacheco, E. C. y Lara Sánchez J. E. (2017), En su investigación titulada: “Costos de Servicios de transporte de carga y fijación de

los fletes de la empresa de Transporte de Carga Leiva H. E.I.R.L. – Cusco, periodo 2016”. Tesis de pregrado para optar el título de Contador Público, Universidad Andina del Cusco. En su tesis concluye: “La empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. establece los costos de servicio de transporte en forma empírica, siendo así que el propietario no aplica un sistema de costeo, donde no se encuentran los costos que fijan los fletes, este suceso muestra que obtiene ingresos en un 118% sobreestimado, hecho que es desfavorable y no le permite establecer con idoneidad los fletes que incurren en la determinación de los costos de servicios, por lo que se tiene que tomar en cuenta la experiencia del titular o propuesta del usuario para la referencia de los precios en los costos de servicios y la fijación de los fletes. Los costos de servicio de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. muestra ganancias de S/ 15,000.00 considerando los cinco vehículos de transporte por viaje, sin embargo cabe recalcar que este resultado no tiene como base una estructura de costos en la cual se puedan confiar o tener certeza que es así, pues a partir del análisis y sistema de costeo aplicado demostramos que las ganancias establecidas técnicamente ascienden a S/ 6,891.30 por lo tanto existe una diferencia de 118% de la ganancia técnica frente a la empírica. Con la aplicación de una estructura de costos real se toman en consideración varios costos los cuales el propietario no considera actualmente y que estos costos afectan directamente en la fijación de los fletes. Y por último la fijación de los fletes son establecidos en forma empírica inadecuadamente por el gerente propietario debido a la falta de conocimiento respecto a los costos de servicios de transporte de carga que aportan datos verídicos y reales los cuales a su vez conllevan en la

determinación y fijación de fletes”. (Choquesaca Pacheco & Lara Sánchez, 2017).

Según López Batancohurt, H. F. (2011), En su investigación titulada: “Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte "La Misericordia S.A.C. del departamento de Lambayeque”. Tesis de pregrado para optar el título de Contador Público, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Lambayeque. En su tesis concluye: “En la asignación y la estructura del costo total del servicio de carga terrestre, no cuenta con los formatos adecuados que separan los costos fijos de los variables, información que permite a la gerencia de una manera analítica tomar decisiones; El uso de un sistema de costos asegura que los usuarios puedan saber que lo que se cobra como flete, cubre los costos de operación del transporte de sus mercancías. Además, permite a las empresas que operan flota propia o externa, fijar correctamente el precio de venta de sus servicios, asegurándose que los costos de la operación de transporte están cubiertos apropiadamente y permiten un margen de ganancia razonable; El servicio de carga terrestre está regulado por las normas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, normativas que permiten asegurar los servicios de transporte de carga de una manera formal, así mismo esta afecto a tributos del gobierno central y gobiernos locales; Un sistema de costos eficientes y oportunos permite a la empresa cotizar sus servicios de manera real estableciendo márgenes de utilidad razonables y brindar propuestas de mejoras a su cotización”. (López Betancohurt, 2011)

Según Blanco Aruquipa, J. C. (2014), En su investigación titulada: “El transporte de carga en Bolivia y sus efectos económicos y análisis de eficiencia del sector”. Tesis de pregrado para optar el grado de Economista, Universidad Mayor de San Andrés, La Paz. En su tesis concluye: “El ser competitivo en servicios de transporte de carga permitiría una mayor integración con el sector industrial y una convergencia hacia la estructura presentada por las economías desarrolladas, así como la inserción en los mercados internacionales; Los retos del sistema de transporte de carga se han incrementado debido a una mayor demanda en la especialización de las unidades, una tendencia acelerada hacia el apoyo de redes logísticas más flexibles, la minimización de inventarios en el canal, incremento de los requerimientos para aumentar la rentabilidad del servicio de transporte sobre grandes distancias, aunado a los incrementos del precio del combustible y los costos de transporte; Una infraestructura de transporte moderna y bajos costos de logística, son elementos esenciales para aumentar la eficiencia del sector transporte, y, con ello, la competitividad del país.”. (Blanco Aruquipa, 2014).

2.2. MARCO TEÓRICO.

Con el objetivo de realizar la presente investigación se ha considerado las siguientes teorías y conceptos que están relacionados al tema objeto de estudio, los cuales se explican a continuación:

2.2.1. TRANSPORTES DE CARGA “NAYAKA S.R.L.”

Se verifico que la empresa de carga “Transportes Nayaka S.R.L.” se encuentra actualmente en el Régimen Especial del Impuesto a la Renta, su gerente, propietario y representante legal es el señor Humberto Achata Mamani, también se verifico que la empresa tiene su domicilio fiscal en el Jr. Emilio Romero Nro. 197 barrio porteño (a 1 cuadra detrás del estadio) en la ciudad de Puno, capital del departamento de Puno. Según el acta de constitución de empresas, esta empresa fue creada el 18 de setiembre del 2014; la principal actividad económica de la empresa es el transporte de carga, a través de lo que es toda la zona sur del territorio peruano, con unidades vehiculares articuladas, semi tráileres de 32 toneladas de capacidad de carga.

Actualmente la empresa cuenta con 5 unidades vehiculares, obteniendo una utilidad anual promedio de S/. 40.000, por lo cual el propietario y gerente de la empresa tiene el objetivo de ir incrementado la flota vehicular de la empresa.

2.2.2. COSTOS.

El concepto de costos tiene diferentes acepciones generalmente aceptadas por los tantos autores que cada vez sugieren un nuevo concepto de la palabra, entre tantos tenemos las siguientes definiciones:

- Según el autor Charles T. Horngren, el costo se define “como un sacrificio de recursos que se asigna para lograr un objetivo específico” (Horngren, 2012)
- Según el autor Gordon Shillinglaw, el costo se define como la “representación de los recursos económicos que han sido, deben o deberían sacrificarse para alcanza cierto objetivo, independientemente de la forma de medición de los mismos”. (Shillinglaw, 1981)
- Según el autor José Brito el costo “es la inversión de dinero que una empresa hace, con el fin de producir un bien, comercializar un producto y/o prestar un servicio. Estos no involucran los gastos de operación, representados por los gastos administrativos y los de ventas, entre otros gastos”. (Brito, 2001)

Elementos del Costo

Isidro Chambergo señala que los elementos del costo son necesarios para la producción de un bien y/o servicio.

- **Materia Prima:** Es uno de los elementos fundamentales que se utiliza en la fabricación de los bienes. La materia prima puede clasificarse como directa e indirecta; la primera se aplica directamente a los productos y la segunda se tiene que prorratear entre la producción, tomando alguna base de distribución. (Chambergo Guillermo, 2014)
- **Mano de Obra:** La mano de obra es el esfuerzo del grupo humano sobre la gestión de la producción en la industria, principalmente, pero también en otros escenarios de la gestión económica de la empresa. (Chambergo Guillermo, 2014)

- Costos Indirectos de Fabricación: Se constituye por el resto de los elementos de los costos que interviene en el proceso productivo. (Chambergo Guillermo, 2014). Son todos aquellos costos que no están clasificados como mano de obra ni materia prima.

Clasificación de los Costos

Según Isidro Chambergo, son diferentes los enfoques sobre la clasificación de los costos en la actualidad entre tanto podemos mencionar:

- a. De acuerdo con la función que desarrollan en la empresa
 - Costos de producción: Son aquellos costos que están relacionados con la transformación de la materia prima en productos terminados, por tanto están constituidos por la materia prima directa, mano de obra, y los costos indirectos de fabricación.
 - Costos de distribución o venta: Son aquellos desembolsos relacionados con la colocación del producto o del servicio en el mercado.
 - Costos de administración: Son aquellos que se originan en el área administrativa.
- b. De acuerdo con la identificación con las actividades productivas de la empresa
 - Costos directos: Aquellos que se identifican con las órdenes de producción o con los centros de costos, están conformados por la materia prima directa, mano de obra directa, y materiales directos.
 - Costos indirectos: Son todos aquellos que no se pueden identificar con las órdenes de producción o con los centros de costos de la empresa.

- c. De acuerdo con el tiempo de calculo
 - Costos históricos: Son aquellos que ya han incurrido y sirven de base para hacer la contabilidad financiera de acuerdo con los principios contables y a NIC.
 - Costos predeterminados: Todos aquellos que se calculan antes de la fabricación del bien o la prestación del servicio, este tipo de costos se utilizan para fines de planificación gerencial.
- d. De acuerdo con el comportamiento del costo
 - Costos fijos: Son todos aquellos que permanecen constantes durante el proceso productivo u operativo y tienen una tendencia a bajar en la medida que aumenta el volumen de producción, esta disminución está referida al costo unitario fijo.
 - Costo variable, Según Kohler: son costos de producción o gastos de operación, que varían directamente, algunas veces en forma proporcional con las ventas o con el volumen de producción.
- e. De acuerdo con la toma de decisiones:
 - Costos relevantes: Son aquellos costos futuros esperados. Para que un costo sea relevante, es necesario que sea comparativo a fin de poder tomar una decisión.
 - Costos irrelevantes: Son los costos pasados o costos históricos.
- f. De acuerdo con el tipo de sacrificio en que se ha incurrido
 - Costos desembolsables: Son aquellos que implicaron una salida de efectivo, motivando a que puedan registrarse en la información generada por la contabilidad.

- Costos de oportunidad: Aquellos que se originan al tomar una determinación provocando la renuncia a otro tipo de alternativa que pudiera ser considerada al llevar a cabo la decisión.
- g. De acuerdo con el cambio originado por un aumento o disminución en la actividad
- Costos diferenciales: Son los aumentos o disminuciones en el costo total, o el cambio en cualquier elemento del costo, generado por una variación en la operación de la empresa.
 - Costos decrementales: Cuando los costos diferenciales son generados por disminuciones o reducciones en el volumen de operación, reciben el nombre de costos decrementales.
 - Costos incrementales: Aquellos en que se incurre cuando la variación en los costos son ocasionados por un aumento en las actividades u operaciones de la empresa.
- h. De acuerdo con su relación a una disminución de actividades
- Costos evitables: Aquellos plenamente identificables con un producto o un departamento, de modo que si se elimina el producto o el departamento, dicho costo se suprime.
 - Costos inevitables: Aquellos que no se suprimen, aunque el departamento o producto sea eliminado de la empresa.
- i. De acuerdo a la función en que incurre la empresa
- Costos de producción: Los que se generan en el proceso de transformar la materia prima en productos terminados.
 - Costos de servicio: Son los que se producen producto de llevar a cabo un servicio.

En el caso de los costos de servicio de una empresa de transporte estos están determinados por los gastos en los que se incurren para desplazarse de un lugar a otro transportando un determinado objeto o bien.

2.2.3. EMPRESA.

Las conceptualizaciones de empresa son diversas, entre ellas tenemos:

- Según Erly Zeballos, la empresa es la unidad económico-social, con fines de lucro, en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales. (Zeballos Zeballos, 2010)
- Según Marco Ruelas, empresa es un agente económico activo expuesto al riesgo, que a partir de las decisiones relativamente autónomas, combina y organiza los factores de producción, para obtener los bienes y/o servicios de valor, con el propósito de maximizar su rentabilidad o lucro. (Ruelas & Espillico, Comercio y Documentación Contable, 2011)
- Según Isaac Guzmán, es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para lograr una producción que responda a los requerimientos del medio humano en el que la propia empresa actúa. (Guzmán Valdivia, 1963)
- Según José Antonio Fernández, empresa es la unidad productiva o de servicio que constituida según aspectos prácticos o legales, se integra por recursos y se vale de la administración para lograr sus objetivos. (Fernández Arena, 1977).

Clasificación de la empresa:

a. Por su giro de negocio:

- Industriales: Las empresas industriales se dedican a la extracción y transformación de recursos naturales renovables y no renovables, así como a las actividades agropecuarias y a la manufactura de bienes de producción y de bienes de consumo final.
- Comerciales: Estas empresas se dedican a la compra y venta de productos terminados y sus canales de distribución son los mercados mayoristas, minoristas o detallistas y los comisionistas.
- De servicio: Las empresa de servicio ofrecen productos intangibles y pueden tener fines lucrativos o no lucrativos, estas a su vez pueden ser: de transporte, turismo, instituciones financieras, servicios públicos (energía, agua, comunicaciones), educación, etc.

b. Por sectores económicos:

- Agropecuarios: Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca.
- Industrial: Extractiva y de transformación.
- De Servicio: Comercio, restaurantes, transporte, comunicaciones, alquiler de inmuebles, profesionales, educativos, médicos, gubernamentales, financieros.

c. Por el origen del capital:

- Públicas: En este tipo de empresas el capital proviene del estado para satisfacer las necesidades que la iniciativa privada no cubre.
- Privadas: El origen del capital de las empresas privadas proviene de inversionistas particulares y no interviene ninguna partida del presupuesto destinado hacia las empresas del estado.

- Transnacionales: El capital de estas empresas proviene del extranjero, ya sean privadas o públicas.
 - Mixtas: El capital de las empresas mixtas proviene de dos o todas las formas anteriores.
- d. Por su constitución jurídica: Según Marco Ruelas, las empresas de clasifican:
- Individuales: Son empresas que solo pertenecen a una persona, estas empresas comúnmente son de responsabilidad limitada, es la forma más sencilla de establecer un negocio y suelen ser empresas pequeñas o de carácter familiar. (Ruelas & Espillico, Comercio y Documentacion Contable, 2011).
 - Societarias o sociedades: Conformada por varias personas, dentro de esta clasificación están: la sociedad anónima, la sociedad colectiva, la sociedad comanditaria, la sociedad de responsabilidad limitada y sociedades civiles, de acuerdo a la ley 26887, “Ley General de Sociedades”.
 - Organizaciones de economía social: Las cooperativas o similares.
- e. Por su tamaño:
- Las empresas clasificadas por su tamaño, se clasifican básicamente por indicadores como el volumen de ventas, el capital propio, número de trabajadores, etc. El más utilizado suele ser por el número de trabajadores con los que cuenta la empresa.
- Microempresa: Según Walter Zans, microempresas son aquellas que poseen hasta 10 trabajadores y generalmente son de propiedad

individual, su dueño suele trabajar en esta y su facturación es más bien reducida. No tienen gran incidencia en el mercado. (Zans, 2010)

- Pequeñas empresas: Según Walter Zans, pequeñas empresas poseen entre 11 y 49 trabajadores, tienen como objetivo ser rentables e independientes, no poseen una elevada especialización en el trabajo, su actividad no es intensiva en capital y sus recursos financieros son limitados. (Zans, 2010).
- Medianas Empresas: Según Walter Zans, medianas empresas son aquellas empresas que poseen entre 50 y 250 trabajadores, suelen tener áreas cuyas funciones y responsabilidades están delimitadas, comúnmente, tienen sindicato. (Zans, 2010).
- Gran empresa: Según Walter Zans, gran empresa es aquella empresa que tiene más de 250 trabajadores, generalmente tiene instalaciones propias, sus ventas son muy elevadas y sus trabajadores están sindicalizados. Además, estas empresas tienen posibilidades de acceder a préstamos y créditos importantes. (Zans, 2010).

Empresas de Servicios.

Según Isidro Chambergo, las empresas de servicios, por su naturaleza, como tal no tienen inventario real y si en algún caso llegan a tenerlo es en pequeñas proporciones, generalmente su producción es de carácter intangible. En ese entender estas empresas tienen sus cuentas de inventarios usualmente provisionadas de suministros, donde almacenan artículos básicos que usan para prestar el servicio que brindan.

Objetivos de los costos de servicios. Según Isidro chambergo, los objetivos de los costos de servicios son:

- Servir de base para fijar el precio de venta y establecer políticas de gestión.
- Facilitar la toma de decisiones.
- Controlar la eficiencia de las operaciones.
- Contribuir al planeamiento, control y gestión de la empresa.

Estructura de los costos de servicios. Según Isidro chambergo, la estructura de los costos de servicios para las empresas de servicios generalmente está formado por los desembolsos de las horas por remuneraciones, suministros, gastos de transporte, consumo energético, alquileres, depreciación del mobiliario, seguros, etc. La estructura de los costos de servicio depende de la naturaleza del giro del negocio, sin embargo una base para ello es que los precios van a estar dados por los costos más la utilidad.

$$\text{Precio de Servicio} = \text{Costo} + \text{Utilidad}$$

Figura 1: Precio de servicio.

Clasificación de los costos para una empresa de transporte. Según Isidro Chambergo, es conveniente trabajar con los valores de venta de cada rubro, es decir, sin considerar el impuesto general a las ventas IGV (Chambergo Guillermo, 2014).

- a) Costos Fijos (CF): Establecidos en soles por vehículos día, constituyen parte del costo fijo total de la empresa atribuible a un día de operaciones por cada vehículo de transporte.

- b) Costos variables unitarios (CVu): Son aquellos que varían de acuerdo con las condiciones de operación y se establecen en soles por kilómetro de recorrido.
- c) Costos cuasi variables (CQv): Son costos que aunque no son fijos, varían, pero no en consideración de las condiciones de operación ni en función directa del kilometraje recorrido, sino de factores como los peajes, las labores de carga y descarga (Estibaje), etc. Este costo se establece en soles por viaje. (Chambergo Guillermo, 2014).

Además de los costos antes mencionados, es conveniente resaltar que existen elementos normalmente desapercibidos que influyen en la determinación del precio del transporte como:

- La duración y distancia real del servicio.
- El factor ruta, estado y geografía de la ruta.
- El grado de utilización de la capacidad instalada (UCI).
- El periodo de operación (PO).
- La intensidad del uso de la flota (IO).

Conformación de la inversión. Según Isidro Chambergo, en una empresa de transportes, la conformación de la inversión está compuesta por:

- a) Activos fijos.
- Vehículos de transporte (camiones, tractos, remolques, etc.).
 - Equipos (máquinas de maniobra, bombas de lavado, engrasadoras, etc.).
 - Inmuebles (terrenos, infraestructura, instalaciones, etc.).
 - Activos de apoyo (sistema radial, vehículos de supervisión, etc.).

b) En el capital de trabajo.

Parte de la inversión destinada a dotar de liquidez para asegurar, en el corto plazo, la operación de la empresa cubriendo así los costos de combustible, remuneraciones, reparaciones y otros gastos administrativos.

Estructura básica de los costos de flota

- Costos de operación.
- Costos administrativos.
- Costos de ventas.
- Costos financieros.
- Otros costos del servicio.

2.2.4. ESTADOS FINANCIEROS.

Son diferentes las acepciones que se tiene al respecto, entre tantas podemos destacar.

- Según las Normas Internacionales de Contabilidad, en específico la NIC 1 Presentación de Estados Financieros (párrafo 9) define a los estados financieros como “constituyen una representación estructurada de la situación financiera y del rendimiento financiero de una entidad. El objetivo de los estados financieros es suministrar información acerca de la situación financiera, del rendimiento financiero y de los flujos de efectivo de una entidad, que sea útil a una amplia variedad de usuarios a la hora de tomar sus decisiones económicas. Los estados financieros también muestran los resultados de la gestión realizada por los administradores con los recursos que les han sido confiados”. (Foundation, 2018).

- Según Héctor Humberto Novoa Villa los estados financieros son tablas sistemáticas, preparadas aplicando las normas internacionales de contabilidad e información financiera así como los manuales y reglamentos nacionales de contabilidad, con la finalidad de presentar en forma razonable y coherente la situación financiera y económica de la empresa. (Novoa Villa, 2014).
- Según Walter Zans Arimana, los estados financieros son “informes que se preparan a partir de los saldos de los registros contables, y presentan diversos aspectos de la situación financiera, resultados y flujos de efectivo de una empresa, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados. (Zans A, 2009).

En mi opinión, los estados financieros son tablas e informes elaborados con especial esmero y cuidado, concordados con la normatividad pertinente, que muestra información suscitada en hechos económicos puntuales para la empresa.

Usuarios de los Estados Financieros

Según Walter Zans, los usuarios de los estados financieros, están definidos por el Marco Conceptual para la Preparación y Presentación de los Estados Financieros, buscando cubrir sus necesidades de información.

- Inversionistas: Dado que son quienes suministran el capital están preocupados por los riesgos y rendimientos que pueda tener su inversión.
- Empleados: Interesados en la información referente a la estabilidad y rendimiento de sus empleadores.
- Prestamistas: Como agentes de adeudamiento, están interesados en la información para determinar la capacidad de endeudamiento.

- Proveedores: Preocupados por si sus deudas serán pagadas al vencimiento.
- Clientes: Preocupados en la continuidad del negocio.
- Gobierno: Interesado en la información referente al rendimiento, para aplicar políticas de mejora del sector y políticas fiscales.
- Público en general: Dado que muestra el crecimiento de la economía.

Objetivos de los Estados Financieros

- I. Presentar razonablemente información sobre la situación financiera, los resultados de operaciones y los flujos de efectivo.
- II. Apoyar a la gerencia en la planeación, organización, dirección y control de los negocios.
- III. Servir de base para tomar decisiones sobre inversiones y financiamiento.
- IV. Representar una herramienta para evaluar la gestión de la gerencia y la capacidad de la empresa para generar efectivo y equivalentes de efectivo.
- V. Permitir el control sobre las operaciones de la empresa.
- VI. Ser una base para guiar la política de la gerencia y de los accionistas en materia societaria.

De otro lado Jaime Flores Soria, señala que los objetivos que los estados financieros son:

- Conocer la situación Patrimonial, económica y financiera de una empresa.
- Determinar las causas que han motivado la actual situación.
- Establecer la situación de equilibrio.
- Aconsejar actuaciones concretas tendientes a corregir situaciones de desequilibrio.

- Determinar cuál es la situación financiera actual de la empresa y cuáles son los factores que incidan en la misma en un futuro inmediato. (Flores Soria, Analisis e Interpretacion de los Estados Financieros, 2013).

Conjunto completo de los Estados Financieros: De acuerdo a lo establecido en el Manual para la Preparación de Información, Resolución de Gerencia General N° 010-2008-EF-94.01.2, concordante con los usos y costumbres que la contabilidad aplica en el país, los estados financieros básicos son conocidos como:

- Estado de Situación Financiera (Balance General).
 - Estado de Resultados (Estado de Ganancias y Pérdidas).
 - Estado de Cambios en el Patrimonio.
 - Estado de Flujos de Efectivo.
 - Notas a los estados Financieros.
- a) Estado de Situación Financiera.

El estado de situación financiera refleja la realidad financiera de la empresa en un momento determinado, este estado financiero nos confiere información referida a los importes del activo, pasivo y patrimonio de la empresa, como resultados de hechos económicos en un determinado periodo.

El estado de situación financiera queda expresado en la siguiente ecuación:

$$\textit{Activo} = \textit{Pasivo} + \textit{Patrimonio}$$

Figura 2: Ecuación Contable.

b) Estado de Resultados.

Conocido como Estado de Ganancias y Pérdidas (NIC 2003), es un tabla en el que se muestran los ingresos y egresos que se generan en el ejercicio económico, de cuya diferencia se obtiene la utilidad, cuando los ingresos son mayores existe utilidad, sin embargo cuando los egresos son mayores existe perdida o déficit. En síntesis diríamos que este estado financiero muestra los ingresos, costos, gastos y resultados de un periodo. En concordancia con la NIC 1, se establece que las entidades presentaran un desglose de los gastos reconocidos en el resultado, utilizando una clasificación basada en la naturaleza o en la función de estos gastos, de ello se desprende dos clases de estados de resultados:

- Estado de Resultados por Función: Es el que se elabora atendiendo a la función en que se distribuyen los gastos, donde se reflejaran las ventas del periodo descontando los respectivos costos y gastos.
- Estado de Resultados por Naturaleza: Es el que se elabora con el objeto de mostrar la riqueza que la empresa ha producido en el periodo y la forma en que esta riqueza se ha distribuido entre el personal (remuneraciones, estado (tributos) y capital (intereses, dividendos y utilidades reinvertidas).

c) Estado de Cambios en el Patrimonio.

Denominado también Estado de Variación Patrimonial, en este estado financiero se muestra las variaciones ocurridas en las distintas partidas patrimoniales, durante un periodo determinado.

d) Estado de Flujos de Efectivo.

En este estado financiero se muestra el efecto de los cambios y variaciones de efectivo o equivalentes de efectivo que se dan dentro de una organización en un periodo determinado, proveniente de las actividades de operación, inversión y financiamiento.

e) Notas a los Estados Financieros.

Las notas a los estados financieros representan aclaraciones o explicaciones de hechos o situaciones cuantificables o no que se presentan en el movimiento de las cuentas, las mismas que deben leerse conjuntamente a los Estados Financieros para una correcta interpretación. Las notas a los estados financieros representan la difusión de cierta información que no está directamente reflejada en dichos estados, y que es de utilidad para que los usuarios tomen decisiones con una base clara y objetiva.

Características de los Estados Financieros. Según el reglamento de información financiera de CONASEV, en armonía con el Marco Conceptual para la Preparación y Presentación de Información Financiera, los estados financieros tienen que tener las siguientes características:

Características Cualitativas

- **Compresión:** La información suministrada por los estados financieros deber ser fácilmente comprensible por los usuarios con conocimiento razonable de las actividades económicas.
- **Relevancia:** La relevancia de la información se encuentra afectada por su naturaleza e importancia relativa, cubriendo aspectos de utilidad, oportunidad en que se presenta la información y acceso a la misma.

- **Fiabilidad:** La información debe encontrarse libre de errores materiales, sesgos o prejuicios para que esta sea útil.
- **Comparabilidad:** La información debe presentarse en forma comparativa, de manera que permita que los usuarios puedan observar la evolución de la empresa, la tendencia de su negocio, e incluso se pueda comparar con otros.

Características Cuantitativas

- **Precisión:** La información debe ser obtenida con altos niveles de precisión, practicando la premisa de “error cero” en la formulación de los estados financieros.
- **Integridad:** Los estados financieros deben incluir toda la información valorada de las operaciones tanto del giro principal como de otros ingresos y gastos que se generen en la organización.
- **Verificabilidad:** Los estados financieros deben ser revisados en función a sus importes e indicadores, mediante el análisis financiero y económico.

Requisitos de los Estados Financieros

- a) **Integridad:** Debe incluir todos los datos necesarios para que sus objetivos sean logrados.
- b) **Comparabilidad:** Deben ser factibles de confrontación entre ejercicios de una misma empresa y entre ejercicios de diferentes empresas, para ello se ha determinado una estructura que pueda homogenizar estados financieros a nivel global.
- c) **Imparcialidad:** La información debe presentarse de acuerdo a los principios, procedimientos y normas establecidas, descartando y dejando a un lado intereses particulares que puedan sesgar o errar la información que los estados financieros suministran.

2.2.5. ANÁLISIS DE ESTADOS FINANCIEROS.

Según Jaime Flores, el análisis de los estados financieros es la descomposición en forma técnica las partes de un estado de situación financiera o un estado de resultados, con la finalidad de conocer en forma detallada cada uno de los elementos que integran los estados financieros y determinar de esta descomposición, el efecto que tiene dentro de la estructura de los Estados Financieros. (Flores Soria, 2016).

Para Walter Zans, el análisis de estados financieros es un proceso que busca evaluar la situación financiera de la empresa y sus resultados, con el fin de efectuar estimaciones para el futuro, este análisis se realiza estableciendo relaciones entre los componentes de los estados financieros. Estas relaciones entre los componentes nos pueden dar índices, proporciones o porcentajes; en otros casos nos dan plazos, y en otros casos nos dan valores monetarios, todos sirven para analizar los estados financieros. (Zans A, 2009).

El análisis de los estados financieros en términos simples nos darán la posición financiera y rendimiento de la empresa, donde podremos identificar las causas de hechos y tendencias pasadas y presentes, el análisis evaluará los estados financieros y presenta el resultados de sus evaluación para ayudar a la empresa a mejorar.

Métodos de análisis de Estados Financieros. Según Mario Apaza, los siguientes son los principales métodos que se efectúan para el análisis de la información financiera:

- Método de análisis vertical.
- Método de análisis horizontal o de tendencias.

- Método de ratios o razones financieras. (Apaza Meza, 2017)

a) Método de análisis vertical.

Según Walter Zans, también conocido como método de porcentajes, este método consiste en determinar la estructura del estados de situación financiera y del estados de resultados, calculando el porcentaje de cada componente; el peso relativo (en porcentaje) de cada componente o grupo de componentes respecto a un total que se toma como base.

b) Método de análisis horizontal.

Según Walter Zans, también llamado método de tendencias, en este caso se hace una comparación de estados financieros de periodos consecutivos (puede ser dos o más) para evaluar las tendencias que se observaran en las cantidades. De esta manera es posible identificar fácilmente las partidas que han sufrido cambios importantes, y tratar de determinar las causas que han llevado a dichas variaciones significativas. Para este método se puede emplear estados financieros de cuatro, cinco o más periodos consecutivos para de esta manera observar la tendencia que se pueda generar, así este análisis será más confiable.

c) Método de ratios, índices o razones financieras.

Según Walter Zans, también llamado método de relaciones financieras, los ratios financieros son razones o coeficientes de medida y comparación, por lo general, surgen de la relación por división de dos datos financieros, permiten analizar el estado, la gestión y la rentabilidad de una empresa.

2.2.6. FACTORES DETERMINANTES EN LOS FLETES DE TRANSPORTE.

Según la guía de orientación al usuario del transporte terrestre, el flete se constituye como una tarifa básica pactada entre el transportista y el usuario del servicio, en el cual el primero se compromete a trasladar la carga desde un punto de origen hasta el de destino acordado previamente.

Existen diferentes factores por los cuales se determinan los fletes en el servicio de transporte de carga, entre ellos encontramos:

- **El peso y dimensiones de la carga:** Existen ciertos materiales, maquinarias, insumos, objetos, etc. que por sus medidas o pesos excesivos requieren de equipos especiales para su manipulación, por lo cual tendrán un recargo en el flete, además podemos considerar las cargas que requieren especial cuidado puesto que tienen características de ser delicadas, frágiles o peligrosas.
- **La distancia:** Cuanto mayor sea la distancia a la cual se transporta una carga, mayor será el flete.
- **Costos de manipulación de la carga:** Se refiere a los costos de carga y descarga de un mismo producto en diferentes terminales.
- **Los peajes y derechos:** Cobros que existen en determinados lugares de la ruta por la que se circula y derechos de ingresar a una vía restringida.
- **Posibilidad de contar con carga de retorno:** Es un factor importante, puesto que retornar vacío no supone ningún beneficio, por tanto tal costo debe ser asumido en el viaje de ida.
- **Tipo de camino:** El costo se ve afectado por la geometría, estado y tipo de calzada; en trazas con pendientes se requiere más combustible por kilómetro; los recorridos en los caminos de tierra aumentan los costos de

mantenimiento y la probabilidad de pérdida de horas de viaje por no poder transitar por factores climáticos. (Argentina, el transporte automotor, 2018)

- **Tamaño del vehículo:** A mayor tamaño del vehículo, mayor consumo de combustible, neumáticos, amortización, mantenimiento, etc.
- **Necesidad de entrega o servicio especial:** Cuando la carga debe cargarse o descargarse en terminales especiales y el transportista debe llegar a más de un sitio, esto incrementa los costos y por ende el flete.
- **Competencia de otros transportadores:** Si existe un solo transportador, podrá fijar el flete que quiera, lo cual encarece el producto, mucho más que en régimen de competencia. Es decir, mientras mayor sea el número de empresas que prestan servicio de transporte en una ruta, menor será en ella el nivel general de flete.

2.2.7. GESTIÓN ECONÓMICA - FINANCIERA Y DE COSTOS.

La Gestión Económico - Financiera. Según Victoria Pedraza, es un conjunto de procesos, seguimientos dirigidos u orientados a planificar, organizar y evaluar los recursos económicos y financieros, al fin de lograr la consecución de los objetivos de la empresa de la forma más eficaz y eficiente para la entidad. (Pedraza Alvarez, 2015).

- **Gestión Económica:** Es el manejo adecuado y eficiente de los recursos económicos, los mismos que deben ser administrados de manera que se puedan lograr los objetivos empresariales o institucionales y alcanzar su misión, ya sean estas instituciones públicas o privadas.

- **Gestión financiera:** Se denomina gestión financiera (o gestión de movimiento de fondos) a todos los procesos que consisten en conseguir, mantener y utilizar dinero, sea físico o a través de otros instrumentos, como cheques y tarjetas de crédito. La gestión financiera es la que contempla decisiones de financiamiento, inversión y dividendos.
- **Gestión de Costos:** Según Victoria Pedraza, la gestión de costos aporta información relevante histórica y estimada, monetaria o no monetaria, segmentada o global, sobre la circulación interna de la empresa para la toma de decisiones, la gestión de costos es un tema gerencial que analiza la información presentada y procesada por el departamento de costos o por la oficina de contabilidad para tomar las decisiones que corresponda en un momento determinado.

Definidos los conceptos referentes a la gestión económica – financiera y la gestión de costo, encontramos que la gestión económica – financiera se compone de tres ámbitos de gestión.

- **Planificación:** Según David Arana, la planificación en cualquiera de los ámbitos de gestión es fundamental, permitiendo en el ámbito económico-financiero definir un marco de referencia de la gestión económica, anticiparse a necesidades financieras futuras. (Arana, 2012).
- **Organización de la información económica - financiera:** Según David Arana, los documentos con efectos económicos han de estar debidamente ordenados y registrados en la contabilidad, puesto que la técnica contable nos permite la generación de los estados contables reflejo de nuestra evolución y situación actual económico-financiera. Estos estados contables

son la base para un adecuado seguimiento de la situación económico - financiera de la empresa. (Arana, 2012).

- Evaluación, control y seguimiento: Según David Arana, una empresa debe tener un seguimiento y evaluación de los resultados para de esta forma poder adoptar medidas dirigidas a corregir las desviaciones identificadas respecto de la planificación. (Arana, 2012).

Según David Arana, la gestión económico-financiera de una empresa es una herramienta más para la consecución de los objetivos de la misma. (Arana, 2012).

El área económico-financiera de una empresa centra sus decisiones en tres ámbitos:

- Decisiones de financiación: Se deben seleccionar las fuentes de financiación que mejor se adapten a las necesidades en cuantía y plazo.
- Decisiones de inversión: Se debe decidir qué proyectos de inversión se desarrollaran. Esta decisión habrá de contemplar criterios económico - financieros.
- Decisión de destino de los resultados (dividendos): Se debe decidir si los resultados se destinan a la autofinanciación a la retribución de los socios/accionistas.

Los principios que han de seguirse en la Gestión Económico - Financiera de una empresa son:

- Eficacia: Conseguir los mayores resultados posibles sin considerar los recursos empleados.

- Eficiencia: Conseguir los mayores resultados posibles al menor coste posible.
- Economía: Hacer las cosas al menor coste posible, lo que implica que los recursos se dispongan en el momento adecuado con el menor coste posible, en la cantidad adecuada y con la calidad requerida. (Arana, 2012).

2.2.8. RATIOS FINANCIEROS.

- Según Jaime Flores Soria, los ratios financieros (Razones Financieras, Coeficientes Financieros) son índices que relacionan diferentes magnitudes, extraídas de las partidas componentes de los Estados Financieros, con la finalidad de buscar una relación lógica y relevante para una adecuada toma de decisiones, por parte de la gerencia de una empresa. (Flores Soria, 2016).
- Según Adrián Coello, los ratios, razones o indicadores financieros son coeficientes o razones que proporcionan unidades contables y financieras de medida y comparación, a través de las cuales, la relación entre sí de dos datos financieros directos permiten analizar el estado actual o pasado de una organización. (Coello Martinez, 2015).

Clasificación de los Ratios Financieros: Según Walter Zans, los ratios financieros se clasifican en:

- i. Ratios de Liquidez.
- ii. Ratios de Gestión o actividad.
- iii. Ratios de Rentabilidad.
- iv. Ratios de Solvencia.

1. Ratios de Liquidez: Los ratios de liquidez indican la capacidad de una empresa para cumplir sus obligaciones a corto plazo.

a) **Liquidez General:** Indica que parte de los activos circulantes de la empresa están siendo financiados con capitales a largo plazo, Si el indicador es mayor que 1, significa que podrá cubrir sus obligaciones.

$$\text{Liquidez General} = \frac{(\text{Activo Corriente})}{(\text{Pasivo Corriente})}$$

b) **Capital de Trabajo:** Este índice muestra el excedente del activo corriente que tiene la empresa, después de deducir los pasivos corrientes. Este indicador debe ser necesariamente positivo, ya que la empresa debe tener la capacidad de seguir trabajando con recursos propios.

$$\text{Capital de trabajo} = A. \text{Corriente} - P. \text{corriente}$$

c) **Prueba Acida:** Representa una medida más estricta de la disponibilidad financiera de corto plazo de la empresa.

$$\text{Prueba Acida} = \frac{A. \text{corriente} - \text{Inventario}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

d) **Liquidez de caja (Tesorería):** Es un indicador que mide la liquidez más inmediata, pues responde ante obligaciones de corto plazo con su efectivo y depósitos bancarios.

$$\text{Tesorería} = \frac{\text{Efectivo y equivalente de efectivo}}{\text{Pasivo corriente}}$$

2. Ratios de gestión o actividad: Indican la eficiencia con que la empresa utiliza sus activos para generar ventas, es decir la rapidez con que ciertos activos agregan valor a la empresa.

a) Rotación de activos: Indica el reflejo de la capacidad de la empresa para generar ingresos respecto de un volumen determinado de activos

$$\text{Rotación de activos} = \frac{\text{Ingresos operacionales (ventas netas)}}{\text{Total de activos}}$$

b) Rotación de los Inventarios: Este indicador permite conocer en promedio de días en cuanto rota o se consume cada uno de los inventarios que se analizan.

$$\text{Rotación de inventarios} = \frac{\text{Costo de ventas}}{\text{Existencias}}$$

c) Rotación de cuentas por cobrar: Es un indicador de eficiencia que muestra la forma como se está recuperando la cartera de ventas, de acuerdo con las políticas de crédito de la empresa.

$$\text{Rotación de cuentas por cobrar} = \frac{\text{(Ventas) al crédito}}{\text{Cuentas por cobrar}}$$

d) Rotación de las cuentas por pagar: Este ratio financiero expresa la forma como se está manejando el crédito con los proveedores.

$$\text{Rotación de cuentas por pagar} = \frac{\text{(Compras) al crédito}}{\text{cuentas por pagar}}$$

e) Plazo promedio de cobranza: Este indicador nos ayuda a conocer cuantos días tardan las cuentas por cobrar en realizarse en efectivo. Este indicador es

resulta importante para evaluar la gestión o efectividad del departamento de créditos y cobranzas.

$$\text{Periodo Promedio de Cobranza} = \frac{\text{Cuentas por cobrar} \times 360 \text{ dias}}{\text{Ventas netas}}$$

3. Ratios de Rentabilidad: Los ratios de rentabilidad permiten evaluar el resultado de la eficacia en la gestión de los recursos económicos y financieros de la empresa.

a) Rentabilidad sobre Inversión: Este indicador mide la eficacia con que han sido utilizados los activos totales de la empresa sin considerar los efectos del financiamiento.

$$\text{Rentabilidad sobre inversión} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activo Total}} \times 100$$

b) Rentabilidad sobre Capital Propio: Es la rentabilidad obtenida por los propietarios de la empresa. Conocida también como rentabilidad financiera, para los accionistas es el indicador más importante, pues les revela cómo será retribuida su aporte de capital.

$$\text{Rentabilidad sobre capital propio} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Patrimonio}} \times 100$$

c) Rentabilidad sobre Ventas: Es una medida de la rentabilidad neta sobre las ventas, donde se consideran los gastos operacionales, financieros, tributarios y laborales de la empresa. Indica cuántos centavos gana la empresa por cada nuevo sol vendido de la mercadería.

$$\text{Rentabilidad sobre ventas} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas Netas}}$$

- d) Rentabilidad Margen Comercial: Determina la rentabilidad sobre las ventas de la empresa considerando solo los costos de producción.

$$\text{Rentabilidad Margen Comercial} = \frac{\text{Ventas Netas} - \text{Costo de ventas}}{\text{Ventas netas}}$$

- e) Rentabilidad Operativa del Activo: Es el índice que sirve para medir el éxito empresarial. Analiza la visión amplia de los factores que inciden favorable o desfavorablemente en el proceso de generación de valor de la empresa.

$$ROI = \frac{\text{Utilidad Operativa EBIT(utilidad neta)}}{\text{Activos totales}}$$

- 4. Ratios de Solvencia:** La solvencia viene dada por la capacidad que tiene una empresa para hacer frente a sus deudas (acreedores) con sus recursos en el largo plazo.

- a) Razón de endeudamiento: Mide el grado de independencia financiera o dependencia financiera de una empresa.

$$\text{Razon de endeudamiento} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}} \times 100$$

- b) Razón de Solvencia Patrimonial: Nos muestra la proporción de la participación del capital propio y de terceros, en relación con la inversión de los activos.

$$\text{Razon de Solvencia Patrimonial} = \frac{\text{Patrimonio}}{\text{Pasivo}}$$

2.2.9. RENTABILIDAD.

- Según Diana Ccaccya, la rentabilidad es una noción que se aplica a toda acción económica en la que se movilizan medios materiales, humanos y/o financieros con el fin de obtener ciertos resultados. Bajo esta perspectiva, la rentabilidad de una empresa puede evaluarse comparando el resultado final y el valor de los medios empleados para generar dichos beneficios. (Ccaccya Bautista, 2015).
- Según el autor Sánchez Ballesta, Juan Pedro la rentabilidad es una noción que se aplica a toda acción económica en la que se movilizan unos medios, materiales, humanos y financieros con el fin de obtener unos resultados. En sentido general se denomina “rentabilidad a la medida del rendimiento que en un determinado periodo de tiempo producen los capitales utilizados en el mismo”. Esto supone la comparación entre la renta generada y los medios utilizados para obtenerla con el fin de permitir la elección entre alternativas o juzgar la eficiencia de las acciones realizadas, según que el análisis realizado sea a priori o a posteriori. (Sanchez Ballesta, 2002).
- Según Reynaldo Alcos Chura, la rentabilidad “es la capacidad que tiene una empresa para producir renta, la empresa incurre en una serie de costos esperando que la producción resultante de los productos utilizados genere un ingreso total compensador, capaz no solo de cubrir los gastos en que incurrió, sino también de permitir determinada tasa de ganancia, llamada también renta” (Alcos Chura, 1995).

Dado las diferentes conceptualizaciones con respecto a que es la rentabilidad, podemos concluir que la rentabilidad supone ganancias a partir de una inversión.

Tipos de Rentabilidad.

Desde la perspectiva contable, encontramos:

- a) Rentabilidad Económica: Según Juan P. Sanchez, la rentabilidad económica o de la inversión es una medida del rendimiento de los activos de una empresa con independencia de su financiación, dado en un determinado periodo. Así, esta se constituye como un indicador básico para juzgar la eficiencia empresarial, pues al no considerar las implicancias de financiamiento permite ver qué tan eficiente o viable ha resultado en el ámbito del desarrollo de su actividad económica o gestión productiva. En otros términos, la rentabilidad económica reflejaría la tasa en la que se remunera la totalidad de los recursos utilizados en la explotación. Los ratios más utilizados en su medición relacionan cuatro variables de gestión muy importantes para el empresariado: ventas, activos, capital y resultados (utilidades) como se precisará posteriormente. (Sanchez Ballesta, 2002).
- b) Rentabilidad Financiera: Según Juan P. Sanchez, es una medida referida a un determinado periodo, del rendimiento obtenido por los capitales propios, generalmente con independencia de la distribución del resultado. La rentabilidad financiera puede considerarse así una medida de rentabilidad más cercana a los accionistas o propietarios que la rentabilidad económica, y de ahí que teóricamente, y según la opinión más extendida, sea el indicador de rentabilidad que los directivos buscan maximizar en interés de los propietarios. (Sanchez Ballesta, 2002).

Factores Determinantes de la Rentabilidad. De acuerdo con Diana Ccaccya y con diversas investigaciones realizadas principalmente en los Estados Unidos, se ha demostrado que las principales estrategias que conducirán a obtener mayores utilidades y con ello una mayor rentabilidad son:

- Mayor participación en el mercado del giro del negocio.
- Mayor calidad relativa.
- Reducción de costos promedio.

El segundo factor será imprescindible, puesto que una buena estrategia de calidad por medio de una diferenciación en el producto o servicio conllevará a una mayor acogida y percepción por parte del consumidor, concretándose en mayores ventas y con ello en un aumento de la participación del mercado. (Ccaccya Bautista, 2015).

2.2.10. TRANSPORTE.

En mi opinión, el transporte es el traslado de personas o mercancías (carga), que según se cumpla o no las normas vigentes, será considerado transporte legal o clandestino. La ejecución del servicio de transporte implica un acuerdo de voluntades y supone la realización de un contrato entre dos partes: Cargador y transportista. El transporte hace posible que la mercancía llegue al consumidor desde los centros de producción, es el eslabón que une la producción con el uso o consumo.

Según Dante Ataupillco, el transporte en forma integral, se puede definir como el movimiento de personas y de mercancías de acuerdo con las necesidades de la sociedad que se considere según los medios de que se disponga. El transportar es llevar de un lugar a otro, personas o cosas con una finalidad social o económica. (Ataupillco Vera, Contabilidad y costos por sectores, 2005).

Transporte de Mercaderías: Se puede definir al transporte de mercancías como la actividad realizada por un transportista autorizado que procede a realizar el traslado de bienes desde un punto a otro.

Como se menciona el transporte de mercaderías es el traslado de una determinada mercancía desde un punto A, hasta otro punto B, efectuado de forma tal que la mercancía llega a su destino en las condiciones especificadas en el contrato. Para llevar a cabo este tipo de servicio, es necesario un conocimiento de la geografía que compone la ruta por la cual se trasladara la mercancía, de los vehículos y de las técnicas de protección físicas de la mercancía.

De acuerdo Victoria N. Pedraza, las empresas del sector de transportes son considerados como prestadores de servicios al público. Los ingresos que perciben por los servicios que realizan y otros servicios son considerados como parte de la producción. (Pedraza Alvarez, 2015). Los medios de transporte por los cuales se puede llevar a prestar el servicio de transporte son:

- Transporte por carretera, (transporte de carga y de personal), como servicio de transporte urbano e interprovincial, nacional e internacional.
- Transporte ferroviario.
- Transporte aéreo.
- Transporte marítimo.
- Transporte lacustre.
- Entre otros, etc.

Logística de Transporte: La logística es una función operativa que comprende todas las actividades y procesos necesarios para la administración estratégica del flujo y almacenamiento de materias primas y componentes, existencias en proceso y productos terminados; de tal manera, que éstos estén en la cantidad adecuada, en el lugar correcto y en el momento apropiado. (Promonegocios.net, 2007). Conjunto de los medios necesarios para llevar a cabo un fin determinado de un proceso complicado.

En ese entender, definimos la logística de transporte como la planificación, organización y control de una serie de actividades orientadas a prestar este servicio, que puntualmente conformaran el conjunto de actividades y procedimientos necesarios para mover personal o carga, de un punto de origen a un punto de destino.

Base Legal para el Transporte de Carga en el Perú.

- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - ley N° 27181.
- Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre Ley N° 29380.

Decretos Supremos

- Reglamento Nacional de vehículos, decreto supremo N°058-2003-MTC.
- Reglamento nacional de tránsito, decreto supremo N° 033-2001-MTC que determina las velocidades máximas y otras restricciones para el transporte de carga.
- Reglamento de peso y medida, decreto supremo N°034-2004-MTC.
- Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado por D.S. N° 017-2009-MTC

La Ley N° 27181 (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre) y el Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado por D.S. N° 017-2009-MTC, regulan el servicio de transporte público y privado de personas, mercancías y mixto en los ámbitos nacional, regional y provincial, estableciendo las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional que deben cumplir los operadores prestadores del servicio con la finalidad de lograr la completa formalización del sector y brindar mayor seguridad a los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad.

Los vehículos autorizados para el servicio de transporte de mercancías, según el Reglamento Nacional de Vehículos D.S. N°058-2003-MTC., son: los vehículos comprendidos en la categoría N: Vehículos N1 (peso bruto 3.5 toneladas o menos), N2 (peso bruto 3.5 toneladas hasta 12 toneladas) N3 (peso bruto 12 toneladas a mas), en la categoría O remolques: O1 (peso bruto 0.75 toneladas o menos), O2 (peso bruto 0.75 toneladas hasta 3.5 toneladas), O3 (peso bruto 3.5 hasta 10 toneladas), O4 (peso bruto 10 toneladas a mas).

Entre las condiciones específicas de operación que debe cumplir el transportista para prestar el servicio de transporte de mercancías tenemos:

- No realizar en su vehículo el servicio de transporte de personas.
- Recepcionar, en las condiciones pactadas, la mercancía entregada por el usuario.
- Cargar y/o descargar la mercancía en un lugar apropiado (No está permitido el uso de la vía pública para realizar de manera habitual estas actividades).

- Atender las indicaciones del remitente de la mercancía respecto al transporte de las mercancías.
- Llevar en cada viaje la guía de remisión y, en su caso, el manifiesto de carga.
- Sujetar, atar y proteger la mercancía con los elementos necesarios, así como efectuar su correcta estiba para evitar que se desplace o caiga del vehículo.
- Transportar mercancías con las señales o dispositivos de seguridad señalados en el RTRAN, el RNV y en el presente Reglamento.
- Obtener con anticipación la autorización especial de la autoridad vial responsable en caso deba transportar bienes cuyas dimensiones o peso superen los máximos establecidos por el RNV.
- Transportar las mercancías a su destino.
- Entregar las mercancías a los destinatarios señalados por el dador o generador de carga de acuerdo al contrato.

Además, el transportista que presta servicio de transporte de mercancías especiales debe cumplir lo dispuesto en la normativa específica, en el presente Reglamento y las demás normas que regulan este tipo de transporte.

2.2.11. ESTRUCTURA DE COSTO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE.

Según Isidro Chambergo, los costos en las empresas de transportes tienen sus especiales particularidades, para lo cual clasificamos los costos en función de su comportamiento, estos son:

- a. Costos Fijos (CF):** Constituyen parte del costo fijo total de la empresa atribuible a un día de operación por cada vehículo de transporte, se establece en soles por vehículos día.

b. Costos variables (CV): Son aquellos que varían de acuerdo a las condiciones de operación. Se establecen en soles por kilómetro.

c. Costos Cuasi Variables (CQv): Son aquellos que aunque no son fijos, varían, pero no en consideración de las condiciones de operación, ni en función directa del kilometraje recorrido, sino de factores, como por ejemplo, los peajes, labores de carga, estos costos se establecen en soles por viaje.

Además de los costos antes mencionados es conveniente resaltar que existen elementos normalmente desapercibidos que influyen en la determinación de los costos, y por ende el precio del servicio de transporte.

- La duración y distancia real del servicio.
- El factor ruta, estado y geografía de la ruta.
- El periodo de operación (¿Cuántos días al mes se opera generando ingresos?)
- Los gastos adicionales, como derechos de carga, viáticos, comisiones, etc.

Estructura básica de los costos en una empresa de transporte

a. Costos vinculados a la organización: Este rubro de gastos es de carácter fijo y comprende los gastos generales administrativos, como: sueldos, prestaciones de ley, capacitación, inspecciones, revisiones técnicas a los vehículos.

b. Costos inherentes a la adquisición del vehículo: Estos costos también son de carácter fijo, entre ellos: gastos de financiación del vehículo, seguros (riesgo de daño propio, responsabilidad civil, SOAT), depreciación.

c. Costos operativos: Estos costos son variables y cuasi variables e incluyen: combustible, lubricantes y filtros, neumáticos, repuestos, reparaciones y mantenimiento, peajes, etc.

Conformación de la inversión. Según Isidro Chambergo, en una empresa de transporte, la conformación de la inversión está compuesta por: los activos fijos.

- Vehículos de transporte (Tractos, remolques).
- Equipos.
- Activos de apoyo (Vehículos de asistencia/supervisión).

El capital de trabajo es la parte de la inversión destinada a dotar de liquidez a la empresa en el corto plazo, sobre este punto se estima que la empresa debe tener el equivalente a operar por 30 días.

2.3. MARCO CONCEPTUAL.

Actividad Empresarial:

Es el conjunto de acciones que desarrolla la empresa asumiendo recursos de capital, tecnológicos y humanos en un proceso productivo o de servicios con el objeto de cumplir con sus fines y alcanzar las metas previstas en sus planes empresariales.

Actividades Ordinarias:

Son las actividades que realiza la empresa de acuerdo a la actividad principal del negocio, y aquellas en las que participa por ampliación de las mismas o a consecuencia de ellas.

Activo:

La NIC 1, señala que el activo representa los recursos controlados por la empresa como resultado de transacciones y otros eventos pasados, de cuya utilización se esperan beneficios económicos futuros que fluirán a la empresa.

Activo Circulante:

Está constituido por el dinero así como por derechos y bienes fácilmente convertibles en dinero mediante una operación de cobro o venta; estos bienes y derechos son objeto o consecuencia de la actividad principal de la organización.

- Activo disponible: Está conformado por los valores y derechos que representan efectivo o equivalente al efectivo, como: dinero en efectivo, cheques por cobrar, giros y otros.
- Activo exigible: Está conformado por los valores y derechos que están pendientes de cancelación por parte de los clientes, socios, trabajadores y personas ajenas, estas son: cuentas por cobrar a clientes, cuentas por cobrar a socios, cuentas por cobrar a personas diversas.
- Activo Realizable: Está conformado por el conjunto de bienes cuyo destino final es la venta, sea de manera directa o después de haber pasado por un proceso de transformación; son: mercaderías, productos terminados y subproductos, materias primas, envases y embalajes.

Activo inmovilizado (fijo):

El activo inmovilizado está conformado por los bienes y derechos que posee la empresa, y que son utilizados para la generación de rentas o en el proceso de funcionamiento u operación de la empresa, estos bienes y derechos cumplen los con los siguientes requisitos:

- Su duración o permanencia dentro de la empresa es mayor de un año.
- No son destinados para la venta.
- Son independientes.

Los rubros que conforman este activo son: inversiones en valores, intangibles e inmuebles, maquinaria y equipos.

Activo Corriente:

Está constituido por las partidas que representan efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones financieras, derechos por recuperar, activos realizables, activos biológicos, activos no corrientes mantenidos para la venta, gastos contratados por anticipado y otros activos, activos que pueden ser convertidos en dinero en el término de un año después de la fecha del estado de situación financiera o en el curso normal del ciclo de operaciones de la empresa.

Activos Depreciables:

Son aquellos activos de los que se espera que sean utilizados durante más de un periodo contable, tienen una vida limitada y son mantenidos por la empresa para utilizarlos en la producción o suministro de bienes y servicios, para arrendarlos o para usos administrativos.

Activo no Corriente:

Está representado por inversiones financieras, derechos por recuperar, activos realizables, activos biológicos, inversiones inmobiliarias, inmuebles, maquinaria y equipo, activos intangibles y otros activos, estos activos permanecen en la empresa por periodos mayores a un año.

Activo Transitorio:

Conocido también como Activo Diferido, representa las obligaciones o gastos de la empresa que han sido pagados por anticipado, también se considera los artículos fungibles de uso de la empresa, los cuales son existentes en almacén,

esta clase de activos pueden ser los alquileres, seguros, intereses u otros servicios pagados por anticipado, etc.

Administración:

La administración es el proceso de planear, organizar, direccionar (liderar) y controlar el trabajo de los integrantes de una empresa u organización, utilizando la totalidad de los recursos organizacionales para alcanzar las metas establecidas “Administrar es prever, organizar, mandar, coordinar y controlar”. (Fayol & Taylor, 2015).

Análisis de Estados Financieros:

Es un proceso que busca evaluar la situación financiera de la empresa y sus resultados, con el fin de efectuar estimaciones para el futuro, se realiza estableciendo relaciones entre los componentes de los estados financieros, estas relaciones tiene un método de aplicación y son de carácter matemático, que dan como resultado índices, proporciones o porcentajes.

Análisis económico:

El análisis económico estudia la estructura y evolución de los resultados de la empresa (ingresos y gastos) y de la rentabilidad de los capitales utilizados. Este análisis se realiza a través de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, para obtener una visión conjunta de la rentabilidad, la productividad, el crecimiento de la empresa y las expectativas de futuro.

Análisis Financiero:

El análisis financiero es la utilización de los estados financieros para analizar la posición y desempeño financiero de una compañía, así como para evaluar el desempeño financiero futuro. Esta se puede realizar a través de diversos métodos los cuales se aplican a los estados financieros.

Autoridades Competentes en Materia de Transporte Terrestre

Las autoridades competentes en materia de transporte en el Perú, que están de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo No. 017-2009-MTC, publicado el 22 de abril de 2009, las autoridades responsables en materia de transporte son las siguientes:

- El MTC, mediante la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF) y la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) y Provías Nacional, o las que las sustituyan, cada una de los cuales en los temas materia de su competencia.
- Los Gobiernos Regionales, mediante la Dirección Regional Sectorial a cargo del transporte.
- Las Municipalidades Provinciales en el ámbito que les corresponda.
- La Policía Nacional del Perú.
- El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI. (Decreto Supremo No. 017-2009-MTC, 2009).

Capital Social:

Se conforma inicialmente con los aportes prometidos por los socios en el acto de constitución de la empresa; este aporte puede ser en efectivo o especie.

Contabilidad de Costos:

La Contabilidad de Costos es un sistema de información que sirve para medir, procesar, registrar e informar acerca del costeo de producir un producto, comercializar un bien o prestar un servicio, de esta manera es que sirve para contribuir al control de las operaciones por actividades y facilita a la toma de decisiones con la información que suministra a la gerencia.

Así mismo esta se ocupa de la clasificación, control, acumulación y designación de los costos, donde estos costos pueden designarse por trabajos, productos terminados, un segmento del negocio o por actividades de la empresa.

Costos de Administración:

Los costos de administración son aquellos relacionados con la gestión de la empresa de transporte y consecuentemente corresponde que sean asignados a toda la flota de vehículos.

Costos de Administración de Flota:

Son los costos que corresponden a todos los costos de personal y equipo de apoyo y/o soporte, necesarios para mantener una operación eficiente de la flota de vehículos y que no pueden ser atribuibles a un vehículo en particular. Los principales elementos involucrados en estos costos incluyen los tráileres y unidades tractoras de reemplazo en caso algún vehículo tenga que ser reparado debido a alguna avería, y los conductores externos contratados para cubrir a los

choferes titulares durante periodos vacacionales o descanso médico. La asignación de este costo se realiza calculando el total de gastos en personal equipo de apoyo durante un periodo.

Costo de Aceite y Lubricantes:

El costo de aceite y lubricantes se enfoca en el correcto funcionamiento del vehículo automotor, este es un costo variable bastante pequeño, pero es importante medirlo durante el uso del vehículo porque un alto consumo podría ser un indicador de algún problema mecánico. El costo del aceite y lubricantes puede calcularse por kilómetros recorridos.

Costos de Administración del Negocio:

Los costos de administración se dividen en: gastos del departamento de transporte y gastos de gestión general. Los gastos del área de transporte incluyen claramente los gastos que no están relacionados con ningún vehículo en particular, por ejemplo, salarios de los gerentes y programadores de flota, automóviles, teléfonos, alquileres, capacitación, etc. Los gastos de gestión general son aquellos relacionados con la administración de la empresa y que son asignados entre las distintas áreas del negocio, incluye por ejemplo, sueldo de los directores, asesoría legal, gastos bancarios, compras de materiales de oficina, etc.

Costo de Combustible:

El costo del combustible es normalmente el más significativo de todos los costos operativos, se expresa considerablemente en el costo de servicio de la empresa de transportes. Existen dos razones por las cuales el combustible es el más significativo de los costos:

- Debido al alto consumo de los vehículos comerciales cuyo rendimiento por kilómetro es bajo.
- Debido al alto precio del combustible que por lo general contiene un importante componente de impuestos.

Razones por las cuales el costo de combustible asociado a la operación de transporte de carga por carretera, es importante que este sea monitoreado de manera regular. Un excesivo costo de combustible podría estar relacionado con factores tales como fugas de combustible, motor usado, mala conducción, robos, etc.

Costo de Mantenimiento y Reparaciones:

El costo de mantenimiento y reparaciones enfocado a la operatividad del vehículo, viene a ser el segundo costo más significativo de los costos operativos del vehículo. Están relacionados con el kilometraje debido a que los vehículos son regularmente ingresados al servicio técnico luego de haber recorrido cierta cantidad de kilómetros (cada 5.000 km). Este costo tiene como componentes básicos el costo de mano de obra especializada, repuestos, y uso de taller. Este costo es calculado por kilómetro.

Costos de Operación de los Vehículos de Transporte:

Existen dos componentes principales en el costo de operación, el combustible y el personal. Ambos varían con la intensidad de uso del vehículo, y son por definición, costos variables y directos. El costo de operación de un vehículo de transporte es sensible al tipo de uso, y en particular, a la velocidad de operación.

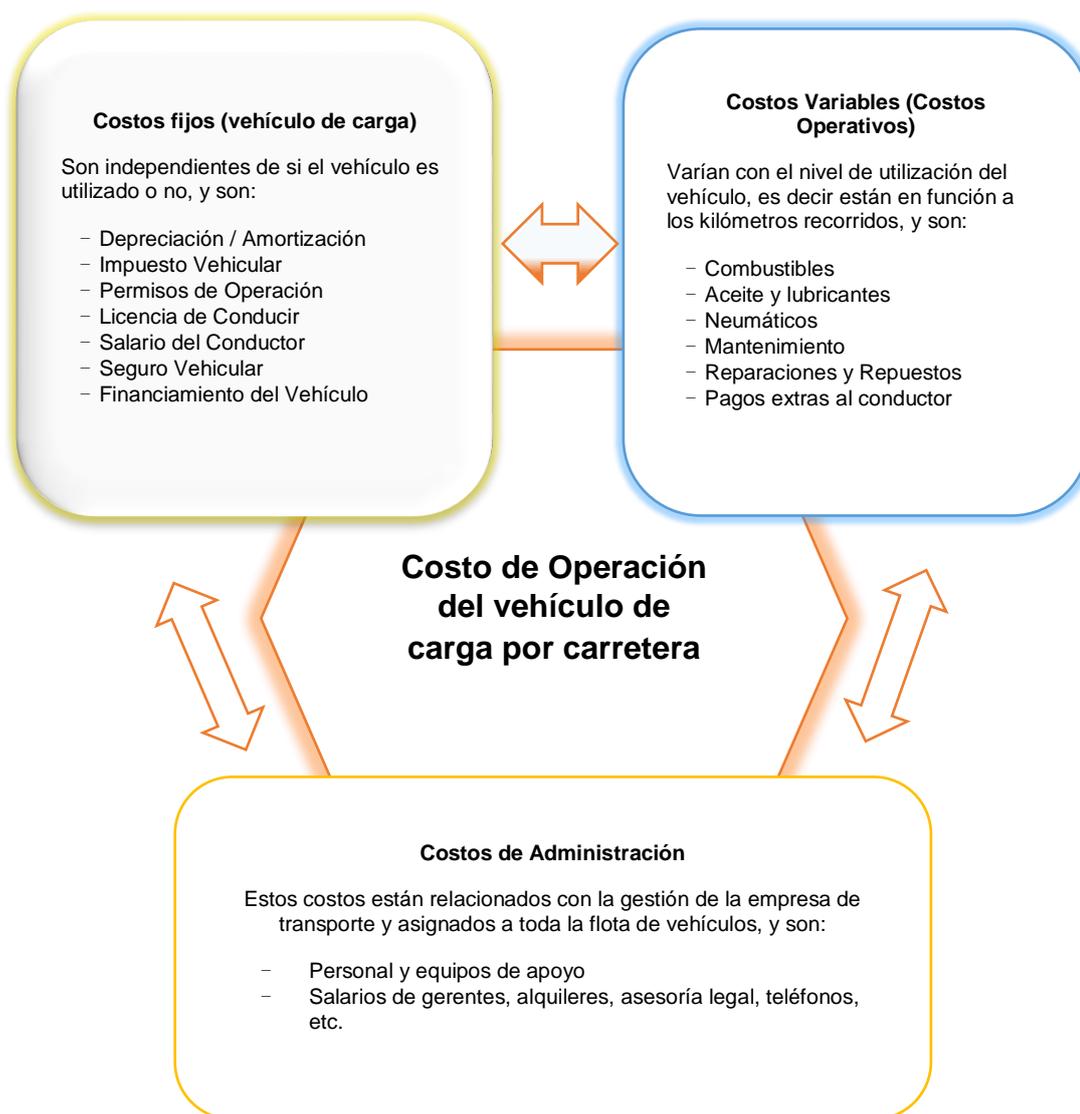


Figura 3: Costo de operación del vehículo de carga.

Los principales costos asociados a la propiedad y operación del vehículo de transporte de carga por carretera pueden agruparse en tres categorías generales de costos, los costos fijos, los Costos operativos (costos variables) y los costos de administración, los cuales pueden observarse en el siguiente gráfico.

Costo Extra Salarial del Conductor:

El costo extra del conductor está integrado por las dietas y/o viáticos que recibe el conductor con carácter irregular para su manutención y alojamiento cuando no pueda pernoctar en su residencia habitual. Además, bajo esta categoría se pueden incluir los pagos por incentivos y sobretiempo derivados de algún servicio específico prestado por el vehículo.

Costo de Neumáticos:

Los neumáticos vienen a ser un componente importante dentro del vehículo, puesto que ellos permiten el desplazamiento, su costo es clasificado como costo variable operativo porque el desgaste de los neumáticos está directamente relacionado con la distancia recorrida por el vehículo. Este costo puede también calcularse por kilómetro.

Costo por uso de Infraestructura:

Este costo está relacionado por los peajes que se pagan al circular por las carreteras y otros que pudieran existir, por ejemplo algún cargo de acceso a zonas logísticas, zonas de estacionamiento o estaciones de servicio.

Depreciación:

La depreciación es la pérdida de valor de un activo, esta se calcula sobre el importe del activo, y se asigna sistemáticamente sobre su vida útil estimada.

A efectos tributarios, la depreciación es el desgaste o agotamiento que sufren los bienes del activo fijo que los contribuyentes utilizan en sus negocios, industria, profesión u otras actividades productoras de rentas gravadas de

tercera categoría. NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, la depreciación es la distribución sistemática del costo de un activo a lo largo de su vida útil.

Estados Financieros:

Son cuadros sistemáticos, preparados aplicando las normas internacionales de contabilidad e información financiera así como los manuales y reglamentos nacionales de contabilidad, con la finalidad de presentar en forma razonable y coherente la situación financiera y económica de la empresa.

Efectivo:

Es el dinero y depósitos a la vista, representan el conjunto de medios de pagos aceptados en nuestro contexto nacional.

Eficiencia:

Eficiencia se define como la relación entre los recursos utilizados en un proyecto y los logros conseguidos con el mismo. Se da cuando se utilizan menos recursos para lograr un mismo objetivo o cuando se logran más objetivos con los mismos o menos recursos.

Ejercicio (periodo):

Intervalo de tiempo cubierto por el estado o cuenta de las operaciones, este periodo contable es de un año que inicia el 1 de enero y termina el 31 de diciembre; para periodos intermedios será el último día de cualquier otro mes o fecha menor al anual.

Empresa:

Toda organización conformada por recursos humanos, materiales y financieros ordenados bajo una dirección, organización que realiza una actividad económica organizada para la producción, transformación, circulación, administración o custodia de bienes, para la prestación de servicios y otros.

Estibador:

Persona que tiene por oficio cargar y descargar las mercancías y se ocupa de la adecuada distribución de los pesos.

Factores de Eficiencia en el Transporte de Carga:

En el contexto de los servicios de transporte de carga por carretera, la eficiencia significa realizar la operación de transporte de las mercancías de manera completa, a tiempo, y satisfaciendo las expectativas del usuario a un precio competitivo. Para el logro de este objetivo deben considerarse los siguientes tres factores:

- El tipo de operación. Incluye la distancia a recorrer, tipos de terreno, etc.
- El tipo de carga. Involucra las características físicas del producto, peso, etc.
- El tipo de vehículo. Comprende el tipo de chasis, la resistencia, etc.

Financiación del Vehículo:

El mismo que corresponde al interés que se paga por el capital invertido en la adquisición del camión. Este interés puede provenir de dos fuentes de financiamiento:

- La tasa del préstamo bancario utilizado para comprar el vehículo.
- La tasa de interés aplicable al costo de capital propio de la empresa.

Flota:

Conjunto de vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, con el que el transportista autorizado cuenta para prestar el servicio de transporte de carga de mercancías por carretera.

Índice de Operatividad:

Es el porcentaje de los días-maquinas del total de la flota, en un periodo de operaciones en que se utilizan generando ingresos.

- Si el índice de operatividad es 1, entonces toda la flota estuvo operando para la generación de ingresos.
- Si el índice es menor que 1, es porque existen estados de la flota que no generaron ingresos, sea por estar mecánicamente inoperativas, por falta de carga, etc.

Impuesto Vehicular:

Es un tributo que se cobra al propietario del vehículo de carga y se computa a partir de la primera inscripción en registro de propiedad vehicular. La tasa del impuesto es de 1%, aplicable sobre el valor del vehículo.

Licencia de Conducción:

Es requerida para cada chofer individualmente. En el caso de vehículos de transporte de carga por carretera se trata de la licencia profesional categoría A -

Tres, con renovación cada 3 años. El costo total puede llegar a 3,5% de la UIT por cada renovación.

Normas Internacionales de Información Financiera:

El comité de normas internacionales de contabilidad ha declarado que las normas internacionales de información financiera comprenden a las normas internacionales de contabilidad (NIC), las interpretaciones y las normas internacionales de información financiera (NIIF).

Pasivo:

Los pasivos son las obligaciones presentes de la empresa como resultados de hechos pasados, los cuales necesitan para su liquidación o cancelación la salida de recursos de la empresa que involucran beneficios económicos.

Pasivos Financieros:

Es un pasivo que representa una obligación contractual para:

- Entregar efectivo u otro activo financiero a otra empresa.
- Intercambiar títulos financieros con otra empresa bajo condiciones que son potencialmente desfavorables.

Patrimonio Neto:

Es la parte residual del valor de todos los activos menos el valor de todos los pasivos, lo que significa que es la representación de los recursos que realmente pertenecen a la empresa y por intermedio de ella a sus inversionistas.

Periodo Contable:

El periodo contable, como uno de los principios de contabilidad considerados por nuestra legislación, se refiere a que las operaciones económicas de una

empresa se deben reconocer y registrar en un determinado tiempo, que por regla general es de un año, que va desde el 01 de enero al 31 de diciembre, aunque se puede también trabajar con periodos de tiempo diferentes como el mes, semestre, trimestre, etc.

Permiso de Operación:

El permiso de operación es tramitado por la empresa de transporte para cada vehículo en particular y se acredita mediante el “Certificado de Habilitación Vehicular”, documento que indica que el vehículo se encuentra apto para la prestación del servicio de transporte terrestre de mercancías. El costo es de 3,5% de la UIT y su validez puede ser hasta de 10 años.

Políticas Contables:

Abarcan los principios, fundamentos, bases, acuerdos, reglas y procedimientos adoptados por una empresa en la preparación y presentación de sus estados financieros.

Salario del Conductor:

Es la cantidad económica que percibe el conductor, este costo es tratado como fijo en la mayoría de empresas. Aquí el supuesto es que la empresa tendrá por lo menos un chofer asignado para cada vehículo de su flota independientemente de si el vehículo está operando o no. El salario incluye el sueldo básico, los aportes al fondo de pensión, compensación por tiempo de servicio, seguro de salud e impuestos. Cualquier costo adicional por incentivos, viáticos y sobretiempo, será considerado como variable.

Seguro Vehicular:

Es un contrato de seguro que cubre los riesgos creados por la conducción de vehículos automotores en caso de causar un accidente o sufrir un accidente. Usualmente es una prima anual que debe pagar el propietario del vehículo a una compañía de seguros para proteger su vehículo contra algún siniestro. El costo puede variar en función de diversos factores: ruta de operación, cantidad de vehículos asegurados por la empresa, tipo de carga transportada, valor de las mercancías a transportar, historial de accidentes, el valor del vehículo, etc.

Servicio de Transporte:

El servicio de transporte de carga se realiza de puerta en puerta a personas o empresas que requieren trasladar de un lugar a otro algún tipo de mercancía legal de importación o exportación. Cabe señalar, que los vehículos por el cual es transportada la mercadería se encuentran adecuados para este tipo de transporte, sobre todo para ofrecerles a sus clientes confianza y seguridad durante el traslado. El servicio de transporte de carga con el pasar del tiempo ha tenido que esperar mucho para mejorar su infraestructura y tecnología.

Sistema de Monitoreo Remoto:

El sistema de monitoreo, implica tener un dispositivo GPS, además de contar con una empresa proveedora de este servicio, el cual permite monitorear el vehículo y por ende la carga transportada.

Tercerización:

La tercerización es un modelo estratégico de la gestión en donde los procesos del negocio se transfieren a otra compañía. La tercerización permite a un tercero que provea a la gerencia la ejecución cotidiana de uno o más procesos del negocio. Esta tercera parte proveedora de servicios se incorpora a esos mismos procesos. La tercerización ocurre cuando una compañía utiliza una firma externa (contrata) para que realice un proceso necesario del negocio que de otra manera se tendría que ejecutar de forma interna.

Transporte:

Se denomina al medio de traslado de personas o bienes de un lugar hasta otro, dentro de este concepto se incluyen entre los más importantes la infraestructura del transporte, vehículos y operaciones en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

Toma de Decisiones:

Es el procedimiento mediante el cual se realiza una elección entre una o más opciones para de esta forma enfrentarse a distintas situaciones problemáticas.

Unidad de Carga o Tráiler:

Es un vehículo no motorizado diseñado para ser arrastrado por una unidad tractora. Los tipos de tráileres son dos:

- Remolque: Soporta por sí mismo toda la carga que transporta. Según la ubicación de sus ejes, puede ser un remolque balanceado dado que el eje o conjunto de ejes se ubica al centro de la carrocería. Un remolque debe tener

como mínimo 4 neumáticos o 2 ejes vehiculares, aunque en el caso de ser balanceado opera con uno o dos ejes de 4 neumáticos (rodada doble).

- Semirremolque: Se apoya sobre la unidad tractora debido a lo cual no sostiene toda la carga que transporta sobre sus propias ruedas: sólo lo hace cuando está estacionado y con el uso de soportes y/o gatas en su extremo delantero. Un semirremolque tiene entre uno y tres ejes vehiculares. En caso de poseer más de uno, puede tener un eje direccional espaciado del conjunto.

Vehículos de Carga:

Los tipos de vehículos de carga más conocidos y que resultan de la combinación de una unidad tractora y una unidad de carga son los siguientes:

- Remolcador: Unidad tractora que tiene capacidad para arrastrar semirremolques (tractor). Para este fin cuenta con un dispositivo conocido como la quinta rueda, mediante la cual el tráiler se acopla al vehículo motorizado y le transmite su carga.
- Remolcado Grúa: Vehículo diseñado para jalar semirremolques y soportar parte de la carga total que le trasmite éste a través de la quinta rueda. También llamado tracto camión, tracto remolcador o tractor de carretera para semirremolques. Detrás de la cabina cuenta con una grúa mecánica para la carga y descarga de la mercancía del semirremolque.
- Panel: Vehículo con carrocería cerrada para el transporte de mercancías, la misma que no está separada del habitáculo de pasajeros; puede tener rejas, vidrios o mallas internas para proteger a los ocupantes, así como lunas laterales en la zona de carga. Como máximo puede tener siete (7) asientos incluyendo el del conductor.

- Plataforma: Se trata de un vehículo rígido o articulado que posee una carrocería plana, la cual puede tener uno o más niveles, y está destinada para el transporte de mercancías en general. Adicionalmente, puede contar con elementos auxiliares para ayudar a la fijación de la carga.
- Baranda: Vehículo con carrocería cerrada para el transporte de mercancías, la misma que no está separada del habitáculo de pasajeros; puede tener rejas, vidrios o mallas internas para proteger a los ocupantes, así como lunas laterales en la zona de carga. Como máximo puede tener siete (7) asientos incluyendo el del conductor.
- Furgón: Vehículo, ya sea rígido o articulado, que posea una carrocería cerrada con techo que se encuentre separada de la cabina para los pasajeros. Al igual que en el caso del vehículo tipo de baranda, puede o no contar con compuertas laterales y/o posteriores. De acuerdo a las necesidades específicas de la carga, el furgón puede ser: Furgón isotérmico y Furgón frigorífico.
- Cisterna: Vehículo rígido o articulado, con carrocería cerrada destinada para el transporte de cargas líquidas y gaseosas. Puede tener varios compartimientos y estar equipados con bombas para carga y descarga. Según las características de los materiales transportados, existen los siguientes tipos de cisterna: Tanque isotérmico, tanque frigorífico, cisterna de combustibles, tanque calorífico, tanque corrosivo, tanque criogénico, esparcidor de asfalto, esparcidor de materia orgánica.
- Porta Contenedor: Se trata de un vehículo mediano o pesado (ya sea rígido o articulado) diseñado exclusivamente para transportar contenedores. Cuenta

con pines y seguros para la fijación de los mismos. Generalmente se trata solo de una estructura portante, sin piso.

- Transporte de otros vehículos: Vehículos adecuados para el transporte de otros vehículos de diversos fines. Se definen dos tipos: Cigüeña, auxilio mecánico.
- Volquete: Vehículo que cuenta con una tolva de volteo para la descarga de materiales de construcción, minerales, desechos o mercancías a granel. Posee sistema de volteo para la descarga.
- Camión con dispositivos hidráulicos o mecánicos: Vehículos rígidos, medianos o pesados, que cuentan con un dispositivo hidráulico o mecánico utilizado para la manipulación de la carga.
- Otros tipos de carrocería: Existen otros tipos de carrocería destinadas especialmente al transporte de un tipo de carga determinada, como los que se mencionan a continuación: Bombona, cañero, quilla, etc.
- Tráileres especiales: Tipos de remolques o semirremolques destinados para condiciones o cargas con características específicas: Dolly, cama baja, madrina y transporte de naves.

Vida útil:

Es el periodo durante el cual la empresa espera utilizar el activo depreciable, o representa el número de unidades de producción que la empresa estima obtener del activo.

CAPITULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

El presente trabajo de investigación se desarrolló bajo un diseño de tipo no experimental – descriptivo, no experimental debido a que se realizó un análisis sobre las relaciones de las variables de los costos de servicios del transporte de carga de la empresa Transportes Nayaka y sus respectivos resultados económicos, sin manipular ninguna variable. Además se analizó la información documentaria contenida en los estados financieros (estado de resultados) de la empresa con la aplicación de los métodos de análisis horizontal, vertical y aplicación de los ratios financieros.

El tipo de diseño no experimental es transversal porque la recolección de datos se realizó en un solo momento de la investigación.

3.2. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN.

Método Descriptivo.

El método descriptivo tiene como objetivo describir y analizar sistemáticamente el estado y/o comportamiento de una serie de variables de una situación particular en uno o más momentos en el tiempo, en este caso se empleó este método debido a que nos permitió describir y evaluar en forma detallada cada uno de los elementos del costo presentes en el servicio de transporte de la empresa Transportes Nayaka, así mismo, permitió explicar la situación actual de la empresa, actividades, unidades para el servicio y otros relacionados a la empresa.

Método Deductivo.

El método deductivo es el método por el cual partimos de un hecho en general para llegar a hechos particulares que conforman el mismo, de la ley al hecho, este método resulto fundamental debido que a través de este método pudimos llegar a determinar, clasificar y reconocer cada uno de los elementos del costo de servicio que intervienen en la prestación de servicio para la empresa de Transportes Nayaka S.R.L., así mismo pudimos analizar los resultados económicos de la empresa contenida en los estados de resultados, llegando a desglosar la información contenida en los mismos.

3.3. TIPO DE LA INVESTIGACIÓN.

El tipo de investigación es de nivel descriptivo correlacional con un enfoque cuantitativo de un diseño no experimental y de corte longitudinal. De acuerdo con (Burns & Grove K., 2004), la investigación descriptiva consiste en “La exploración y descripción de los fenómenos en las situaciones de la vida real ofrece una descripción detallada de las características de ciertos individuos, situaciones o grupos”, considerando que los resultados de la investigación descriptiva incluyen la descripción de conceptos, la identificación de las relaciones y el desarrollo de hipótesis sirve como base a la futura investigación cuantitativa. De igual modo la investigación correlacional implica la investigación de relaciones entre dos o más variables.

3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DEL ESTUDIO.

3.4.1. POBLACIÓN.

La población del presente trabajo de investigación estuvo dada por la empresa de Transportes Nayaka S.R.L. que está representada por el gerente propietario de la misma, esta empresa se encuentra en la ciudad de Puno, tiene

como rubro de negocio prestar el servicio de transporte de carga; la empresa Transportes Nayaka S.R.L., nos sirvió como unidad de análisis del presente trabajo de investigación.

3.4.2. MUESTRA.

La muestra que se consideró para el presente trabajo de investigación lo constituye la empresa Transportes Nayaka S.R.L. en ese entender la información de los registros de compras y registros de ventas de los periodos 2015 y 2016, así mismo los Estados Financieros (Estado de Resultados) de la empresa fueron utilizados para la presente investigación, la muestra de investigación es no probabilístico, razón por la cual no se aplica la estadística sino es a elección por conveniencia del investigador.

3.5. FUENTES DE INFORMACIÓN.

La investigación se desarrolló con la información documentaria extraída de los periodos 2015 y 2016 de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno., esta información se encontraba contenida en los registros de compras y registros de ventas de la empresa, así mismo en los estados financieros de la empresa.

3.6. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.

3.6.1. RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DOCUMENTAL.

Se ha procedido a seleccionar un conjunto de documentos proporcionados por la empresa, objeto de estudio del presente trabajo de investigación, el mismo que consiste en los registros de compras y ventas de los periodos 2015 y 2016, estados financieros de los periodos 2015 y 2016, planilla de remuneraciones, organigrama y otros documentos referidos al servicio que presta la empresa,

para que dichos documentos nos sirvan como sustento al presente trabajo de investigación, información que nos ha ayudado en gran medida en el logro de los objetivos planteados en la investigación.

3.6.2. OBSERVACIÓN DIRECTA.

Esta técnica permitió observar in-situ la actividad de la empresa, y búsqueda de información relevante a los costos inmersos en la actividad de la empresa, así también sirvió para poder conocer la realidad y problemática de la empresa, las operaciones que realiza, la logística que tiene que llevar a cabo, y determinar aspectos operativos claves propios de la empresa.

3.6.3. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.

Los datos obtenidos mediante la utilización de las técnicas e instrumentos metodológicos antes mencionados, serán parte del procesamiento de la información del presente trabajo de investigación, para el cual se tuvo en consideración la estadística descriptiva, que mediante la misma esta información será tabulada y presentada en tablas estadísticas, los mismos que serán descritos y analizados individualmente para facilitar la comprensión de los mismos.

3.7. CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA DE INVESTIGACIÓN.

3.7.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO.

El departamento de Puno se encuentra ubicado al sur este de la República del Perú, entre las coordenadas geográficas 13°00'00" y 17°17'30" Latitud Sur y los 71°06'57" y 68°48'46" Longitud Oeste del meridiano de Greenwich; sus límites son:

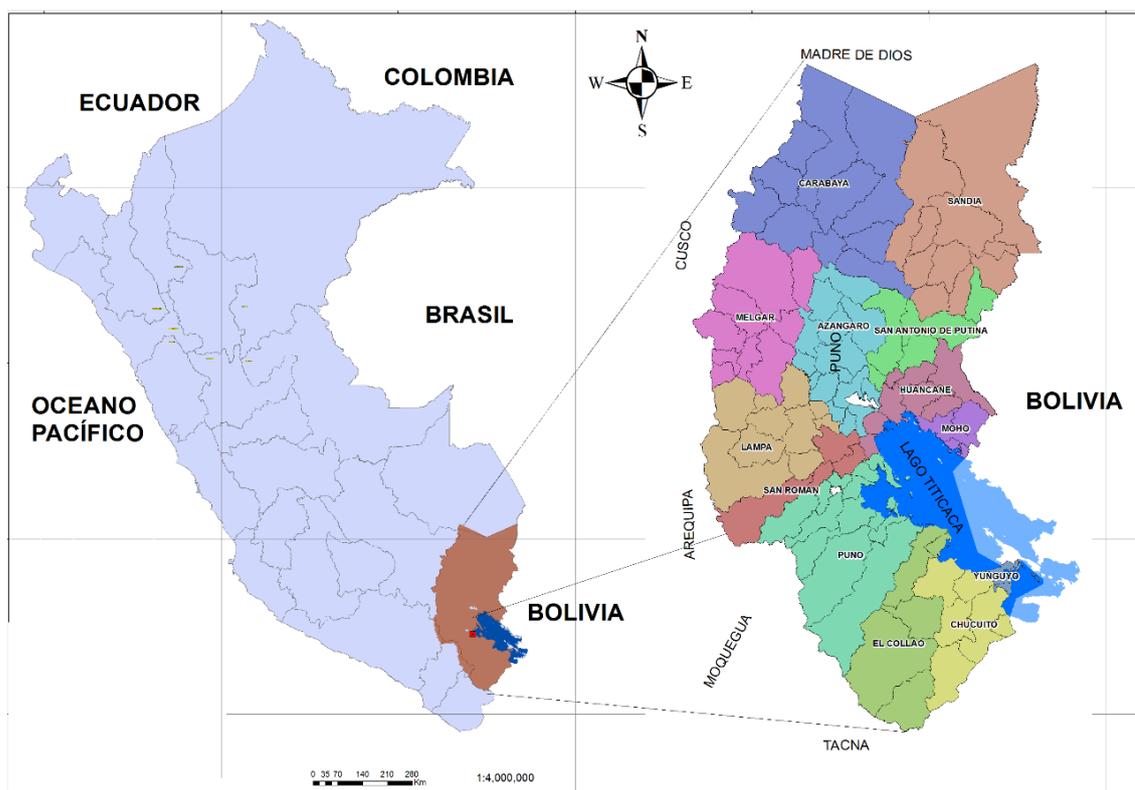
- Por el Norte, con el departamento de Madre de Dios.
- Por el Sur, con el departamento de Tacna.

- Por el Este, con el estado plurinacional de Bolivia.
- Por el Oeste, con los departamentos de Cusco, Arequipa y Moquegua.

El departamento de Puno, de acuerdo a los datos de INEI, tiene una extensión de 71 999,00 Km², que representa el 5,6% de la superficie nacional, incluido 14.50 Km² del área insular lacustre de islas y 4 996,28 Km² del lago perteneciente al lado peruano. Políticamente está conformada por 13 provincias y 109 distritos; las provincias de Carabaya (18,31%), Sandia (17,7%) y Puno (9,69%) son las más extensas, y de menor extensión es la provincia de Yunguyo (0,43%).

Geográficamente, Puno está constituido por una mayor proporción de Sierra, la cual constituye el 76,9% de la superficie total del departamento, presenta características fisiográficas particulares y diferenciadas, que condicionan su topografía, clima y orientación productiva; comprende las altitudes desde 3 812 m.s.n.m. (nivel del lago Titicaca) hasta las alturas que sobrepasan los 5 500 m.s.n.m. (cordillera occidental y oriental) y alturas que descienden hasta 2 000 m.s.n.m. (ladera Oriental). Su clima es frío y seco, con temperaturas promedio que oscilan entre 5°C. Y 13°C. Está conformada por sub unidades geográficas de altiplano, intermedia y cordillera (oriental y occidental).

Selva, ubicada en la parte norte del departamento, que comprende parte de las provincias de Carabaya y Sandia, representa el 23,1% del territorio departamental, situada desde 2 000 m.s.n.m. hasta las alturas inferiores a 400 m.s.n.m.; se caracteriza por tener una fisiografía, accidentada, colinas bajas y de llanura aluvial. Está conformada por dos sub unidades geográficas: selva alta y selva baja.

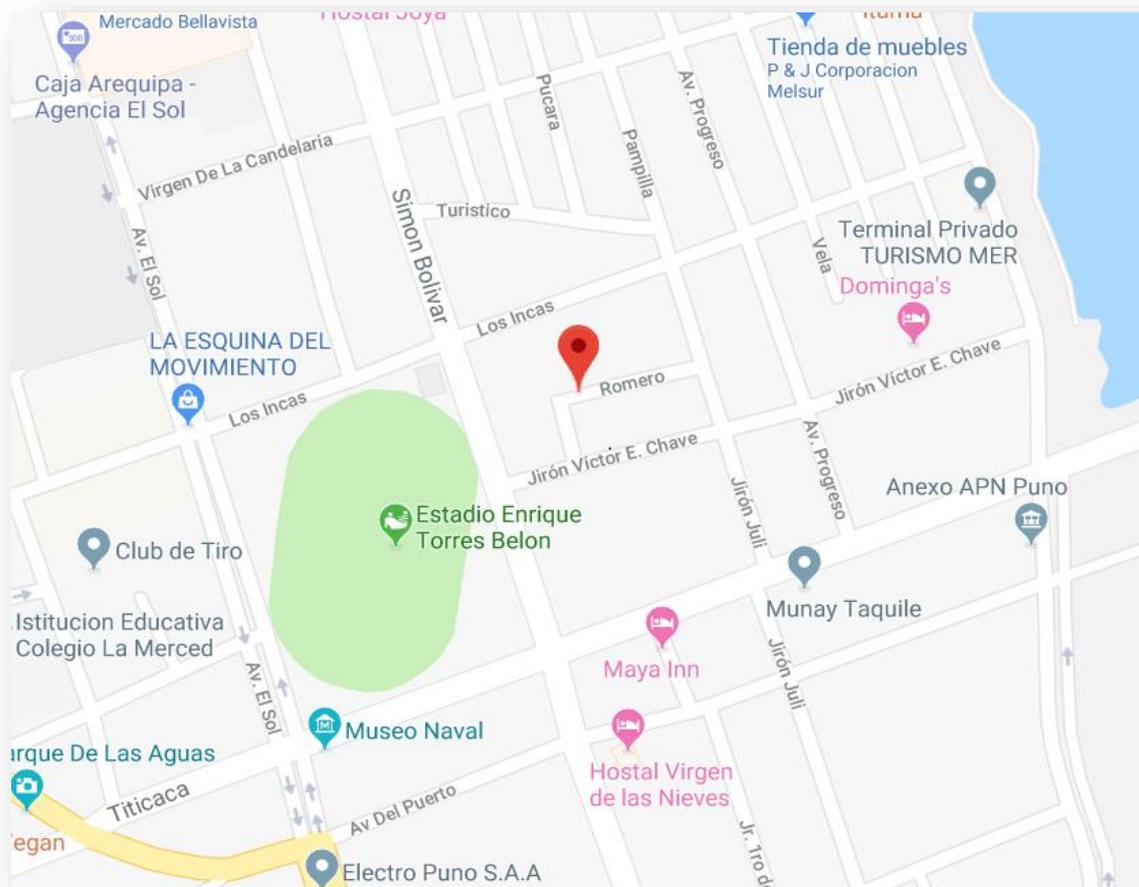


Fuente: Gobierno Regional Puno

Figura 4: Ubicación del ámbito de estudio.

3.7.2. DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA.

La empresa de Transportes Nayaka S.R.L., es una empresa privada con personería jurídica, esta se encuentra en la ciudad de Puno, provincia de Puno, departamento de Puno, con domicilio legal en el Jr. Emilio Romero Nro. 197 Barrio Porteño de la ciudad de Puno, legalmente fue constituida el 18 de septiembre del 2014, iniciando actividades ese mismo año. Tiene por rubro de negocio la prestación del servicio de transporte de carga por todo el territorio peruano.



Fuente: Google Maps, Url: <https://www.google.com/maps/place/Romero,+Puno/@-15.8367676,70.0214872,17z/data=!4m5!3m4!1s0x915d699600cc27e7:0x28c60ec9d0c24f69!8m2!3d-15.8360382!4d-70.0208088>

Figura 5: Ubicación, Transportes Nayaka S.R.L.

3.7.3. DATOS GENERALES DE LA EMPRESA TRANSPORTES NAYAKA S.R.L.

- a. **Razón Social:** Transportes Nayaka Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada.
- b. **Numero de RUC:** 20542721112.
- c. **Actividad económica principal:** Transporte de Carga por Carretera.
- d. **Gerente General:** Humberto Achata Mamani.
- e. **Dependencia SUNAT:** 0213 - O.Z. Juliaca – MEPECO.
- f. **Afecto a obligaciones tributarias:** Impuesto a la Renta, Impuesto General a las Ventas, Detracciones.

CAPITULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

En el presente capítulo, se ha podido determinar los costos de servicio de la empresa Transportes Nayaka S.R.L., así mismo la incidencia de los resultados económicos en la toma de decisiones de la empresa, situación a la cual se llegó analizando los objetivos específicos planteados para la presente investigación.

Previos a desarrollar y analizar el primer objetivo específico planteado para la presente investigación, referente a la determinación de los costos fijos y variables de la prestación de servicios de la empresa; Se consideró prudente precisar la manera en que determina sus costos de servicio la empresa, siendo este a través de un proceso empírico, sin ningún marco teórico – técnico de sustento, proceso para el cual simplemente se considera como costo de servicio los peajes y el combustible consumido sin tomar en cuenta otros costos presentes en la actividad, tales como, costos en mantenimiento, lubricantes, filtros, llantas, sueldo del conductor, viáticos, peajes, mantenimiento del vehículo, repuestos, desgaste automotor, depreciación, comisiones, gastos administrativos, entre otros. La empresa Transporte Nayaka S.R.L. como se hace mención en capítulos precedentes, presta el servicio de transporte de carga el cual lo orienta especialmente al transporte de materiales de construcción, como cemento proveniente de la ciudad de Arequipa, Yura, así mismo, transporta barras de construcción (fierros) productos de la siderúrgica Aceros Arequipa, a diferentes destinos del sur del Perú, las plantas de las cuales salen estos productos, son establecidos como el punto de partida donde se inicia el traslado de la carga,

estas plantas industriales están ubicadas en la ciudad de Arequipa o en la ciudad de Pisco, al norte del país; de otro lado, podemos mencionar que una vez descargada la carga transportada en el punto de llegada establecido, los vehículos tienen que emprender el viaje de retorno optando por ir cargados o vacíos, en el caso de existir disponibilidad de carga esta sería, granos de soya, producto que es cargado en Desaguadero, o material en desuso (chatarra), carga que se carga en la ciudad de Juliaca o Puno, dependiendo en qué lugar se encuentre el vehículo. Finalmente precisar que la empresa cuenta con unidades vehiculares con carrocería tipo plataforma con barandas rebatibles. Como se señala, a través de la dinámica de negocio de la empresa, esta tiene que tener un alto nivel logístico para poderse mantener operativa.



Fuente: Elaborado por el autor.

Figura 6: Rutas Habitales de la Empresa Transportes Nayaka S.R.L.

En tal contexto, y de acuerdo a la problemática de la investigación, se pudo evidenciar que la empresa Transporte Nayaka S.R.L., no determina adecuadamente los costos de servicio, situación que genera cierta incertidumbre para la empresa, al no reflejarse la realidad del costo de servicio, con respecto a los resultados económicos de la empresa tampoco se precisa el nivel de incidencia que tienen los costos en los mismos, siendo este el panorama, es que se recabo la información documentaria necesaria para evidenciar como se determinan los costos de servicios de la empresa, a continuación se muestra la estructura de costos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.

ESTRUCTURA DE COSTOS DE LA EMPRESA TRANSPORTES NAYAKA S.R.L.

La presente estructura, se aplica a todos los servicios que realiza la empresa.

VIAJE: AREQUIPA (Parque Industrial) – PUNO (Puno) 295 km.

El viaje se realizó de la siderúrgica Corporación Aceros Arequipa S.A., Calle Jacinto Ibáñez Nro.111, Parque Industrial, Arequipa, hasta la ciudad de Puno, Av. El Sol. El vehículo empleado para este servicio es de marca Volvo, con la configuración vehicular T3-S3, vehículo que tiene como capacidad máxima de carga 32 toneladas, la capacidad de carga está en función al peso del vehículo, puesto que el peso en conjunto del vehículo y carga transportada no debe superar las 48 toneladas, según la configuración vehicular y normativa correspondiente del sector, además se determinó que la carga para este servicio fue de 31875 kilos (31.9 toneladas).

Tabla 1

Estructura de Costos de la Empresa Transportes Nayaka S.R.L.

Detalle	Bien	U. de medida	C. por unidad	Total S/.
FLETE	Barras de metal	Paquetes de barras		2600.00
TOTAL INGRESO				S/2,600.00
COMBUSTIBLE		Galones	9.70	582.00
PEAJES		Ticket	23.1	69.30
ESTIBAJE			130	130.00
TOTAL EGRESOS				S/781.30

Fuente: Gerente de la empresa de Transportes Nayaka S.R.L. **Elaborado por:** el autor

a) Utilidad por servicio:

$$Utilidad = T.Ingresos - T.Egresos$$

$$1818.70 = 2600 - 781.30$$

Figura 7: Calculo de utilidad por viaje.

Comentario: La presente estructura propia de la empresa Transportes Nayaka, nos muestra los costos básicos que considera la empresa se incurren al prestar el servicio de transporte de carga. Mediante la Tabla N°1, se observa los ingresos por el servicio de carga (flete) monto que ascienden a S/. 2,600.00 y el total de egresos S/. 781.30, mismo que representan los costos de servicio para la empresa, en donde la empresa únicamente se limita a determinar su utilidad restando del ingreso del servicio los egresos generados, obteniendo una supuesta utilidad de S/. 1,818.70; utilidad que no refleja los costos totales en los que se incurre por el servicio de transporte de carga, además hacer notar que para el cálculo de la utilidad del servicio prestado, se debe trabajar con el valor

de venta del servicio, entonces tendríamos que separar la porción del IGV 18%, del servicio prestado, de igual forma los costos también tendrían que haberse trabajado con los valores de venta de cada rubro para la caracterización correcta de los ingresos por servicio y costos de servicio.

4.1.1. ANÁLISIS DEL PRIMER OBJETIVO ESPECÍFICO.

DETERMINAR LOS COSTOS FIJOS Y VARIABLES DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LA EMPRESA TRANSPORTES NAYAKA S.R.L., DE LA CIUDAD DE PUNO.

Para efectos de determinar los costos fijos y variables de la prestación de servicio, uso y caracterización correcta de los costos, se vio por conveniente trabajar con los valores de venta de cada rubro, es decir, sin considerar el IGV 18%, además señalar que la flota de vehículos con la que cuenta la empresa, asciende a 4 unidades vehiculares de la configuración vehicular T3S3¹ en los periodos de la investigación; las unidades vehiculares de la empresa cuentan con una capacidad bruta de carga de 48 toneladas, y que tienen una carrocería de tipo plataforma con baranda rebatible.

Para empezar, se estableció el periodo de operatividad de las unidades vehiculares, así mismo también se detalla los días de inoperatividad de las unidades vehiculares, que son días en que las unidades se encuentran paradas, motivos que pueden ser algunos desperfectos mecánicos, mantenimiento, condiciones meteorológicas difíciles, esperando la disponibilidad de carga, entre otros.

¹ Unidad Gerencial De Operaciones Pesajes Anexo IV: Pesos Y Medidas Pesos Y Medidas Máximas Permitidas Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y modificatorias vigentes, Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El periodo de operaciones (PO) en promedio para la empresa Nayaka, fue de 28 días, puesto que el propietario y gerente de la empresa es quien trabaja en una de las unidades vehiculares, cabe señalar que el gerente propietario de la empresa es quien hace las veces de gestionar el funcionamiento de la empresa, ocupándose del arduo trabajo de logística de la empresa.

Tabla 2

Periodo de Operatividad Empresa Transportes Nayaka.

Unidades Vehiculares	Operatividad	Inoperatividad
Unidad A	27	1
Unidad B	26	2
Unidad C	25	3
Unidad D	0	28
Total	78	34

Fuente: Gerente de la Empresa Nayaka S.R.L. **Elaborado por:** el autor.

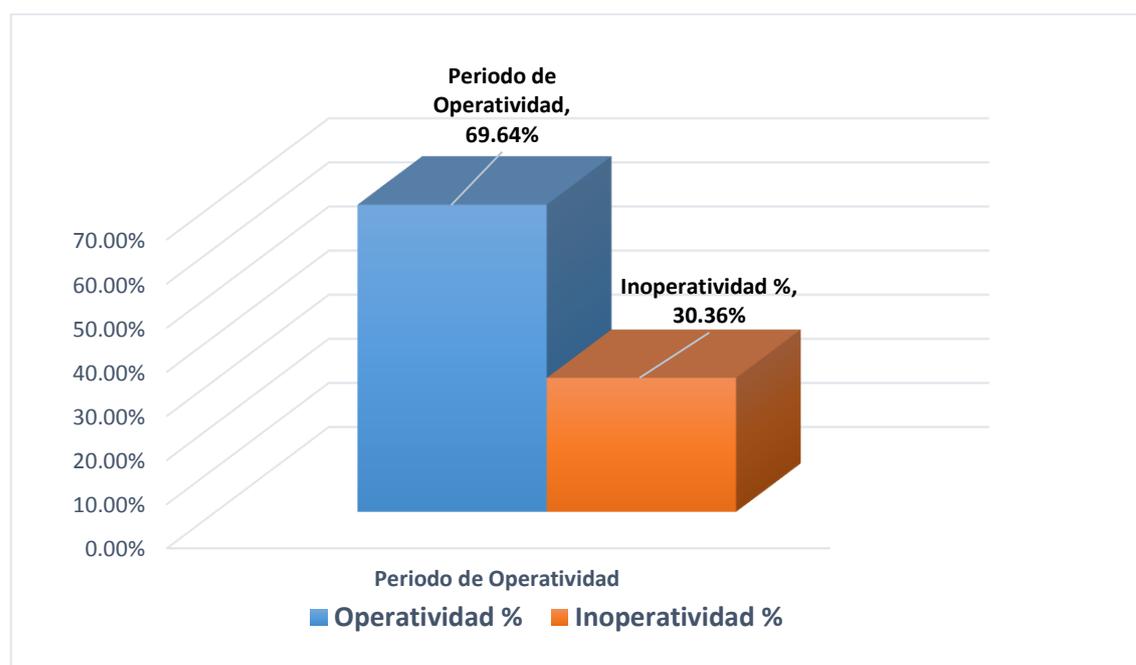
Comentario: Mediante la Tabla N° 2, se determinó el total de las unidades vehiculares (tamaño de flota) de la empresa, en donde se detalla el periodo de operatividad de cada unidad vehicular, en función a la operatividad máxima la cual es de 28 días, así mismo se detalla los días de inoperatividad, cabe mencionar en la tabla se distingue que la Unidad “D”, presenta un periodo de inoperatividad total de 28 días, situación que se debe a que mediados del año 2012, esta unidad vehicular de la empresa, fue retenida por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), por motivos referentes a la importación del vehículo, y tema aduanero correspondiente, esta situación se encuentra en un proceso judicializado ante la SUNAT, motivo por el cual dicho vehículo no puede mostrarse operativo, toda esta situación supone

una carga para la empresa tanto por los gastos jurídicos, pérdidas originadas por la no operatividad del vehículo, y la inversión que realizó la empresa en este vehículo y no le genera rentabilidad.

$$\text{Indice de Operatividad} = \frac{\text{Operatividad Promedio}}{\text{Periodo de Operaciones} \times \text{tamaño de flota}}$$

$$\text{Indice de Operatividad} = \frac{78}{28 \times 4} = 0.6964$$

Figura 8: Índice de Operatividad.



Elaborado por: el autor.

Figura 9: Periodo de Operatividad.

Comentario: El índice de operatividad se calcula de acuerdo a la operatividad promedio de la empresa Transportes Nayaka, el cual es de 78 días, entre el periodo de operaciones el cual es de 28 días multiplicado por el tamaño de flota de la empresa; en el supuesto, si las 4 unidades se mostrasen operativas los 28 días al mes, el índice de operatividad sería igual a 1. El cual representaría el 100% de la operatividad de la flota de la empresa.

Mediante la Figura N°8, se calculó el Índice de Operatividad de la empresa Transportes Nayaka, el cual es del 69.64%, y la inoperatividad es de 30.36% (Figura N°9); al respecto, el índice de operatividad para la empresa se muestra muy bajo, debido a tener una unidad vehicular inoperativa debido a problemas de índole legal.

Entonces hasta el momento ya contamos con la siguiente información con respecto a la empresa.

- Tamaño de Flota 4 unidades semitrailers marca Volvo y Mack, configuración T3S3, con remolque tipo plataforma, con capacidad de carga de 32 toneladas como máximo. (TF)
- Periodo de Operaciones 28 días. (PO)
- Índice de Operatividad (IO): 0.6964 (69.64%)

Determinación del Costo de Servicio:**Tabla 3**

Mano de Obra Directa, Transportes Nayaka.

Mano de Obra Directa	Número de empleados	Salario Mensual	Total Salario	Cargas Sociales y otros gastos 30%	Monto Total
Conductor	4	1800	7200	2160	9360

Elaborado por: El autor.

$$MOD = \frac{\text{Monto Total de MOD}}{(TF)(PO)(IO)}$$

$$MOD = \frac{9360}{(4)(28)(0.6964)} = 120.0049$$

Figura 10: Mano de Obra Directa.

Comentario: A través de la Tabla N°3, pudimos determinar la mano de obra directa asignada a los conductores de las unidades vehiculares, en tal situación, mediante el Figura N°10, se refleja el costo fijo por vehículo día calculado, el cual asciende a S/. **120.00**, cabe señalar que tal situación tomada en consideración en la estimación de costos por la gerencia de la empresa, en razón de que el gerente propietario de la empresa hace las veces de conductor de uno de los vehículos, este no considera su propio salario, y tampoco de los demás conductores a la hora de determinar los costos de servicio de la empresa.

Tabla 4

Determinación del Valor de Compra del Combustible.

Concepto	Petróleo
Sub total	8.22
IGV 18%	1.48
Valor por Galón de petróleo	9.70

Elaborado por: El autor.

Tabla 5

Costo del Combustible por kilómetro recorrido.

Concepto	Cantidad	Combustible en litros	Km. recorridos (Arequipa-Puno)	C. por galón	C. por viaje
Combustible (petróleo)	60	227.12 litros	295 km.	8.82	493.22

Fuente: Gerente de la empresa de transportes Nayaka S.R.L. - **Elaborado por:** el autor.

$$\text{Costo Combustible} = \frac{\text{Combustible consumido en litros}}{\text{kilometros recorridos}}$$

$$\text{Costo Combustible} = \frac{493.22}{295} = 1.6719$$

Figura 11: Costo de Combustible.

Comentario: Mediante la Tabla N°4, se determinó el valor de compra del combustible, en este caso petróleo, usado para el funcionamiento de los vehículo de la empresa, a través de la Tabla N°5, se pudo determinar el consumo de combustible por el servicio efectuado, se estableció que la cantidad de

combustible consumido por vehículo durante el servicio brindado fue de 60 galones, para luego convertir esta cantidad en litros que supone una equivalente para efecto de la determinación del costo de combustible por kilómetro recorrido, tal equivalencia nos muestra 227.12 litros de combustible consumido en un viaje de 295 kilómetros recorridos con una carga de 32 toneladas (31875 kilos), al respecto considerar es este es consumo significativo de combustible, debido principalmente a la geografía de la ruta, puesto que se compone por pendientes, dado que la ciudad de Puno se encuentra en la parte sur del país sierra, en ese entender el vehículo tiene que ascender hacia este el punto destino, el consumo de combustible sería muy distinto al recorrer una ruta plana, y dado el peso de la carga también supone un factor a tener en cuenta; Se determinó el costo de combustible en S/. 493.22, que dividido entre la cantidad de kilómetros para este servicio, se determinó el costo por kilómetro recorrido fue de S/. 1.67. El cual es un costo variable.

Tabla 6

Mantenimiento Regular cada 20,000 kilómetros.

Concepto	Cantidad	Detalle	Costo unitario	Costo Total
Aceite de motor	2 baldes	Aceite shell rimula	280	560
	de aceite	SAE 15w-40, 20 litros		
Filtro aceite de motor	2	Filtro primario y filtro secundario	90	180
Filtro de combustible	2	Filtro de combustible	32	64
Lavado de carrocería	3	Lavado de carrocería	30	90
Lavado engrase	2	Lavado engrase de las juntas del chasis	70	140
TOTAL				1034.00

Fuente: Gerente de la empresa de transportes Nayaka S.R.L. - **Elaborado por:** el autor.**Tabla 7**

Determinación del Importe por Mantenimiento 20,000 kilómetros.

Concepto	Mantenimiento 20,000 kilómetros
Valor de compra	876.27
IGV 18%	157.73
Importe Total	1034.00

Elaborado por: El autor.

$$\text{Mantenimiento Regular} = \frac{\text{Costo de mantenimiento regular}}{\text{kilometros recorridos}}$$

$$\text{Mantenimiento Regular} = \frac{876.27}{20,000} = 0.0438$$

Figura 12: Mantenimiento Regular cada 20,000.00 kilómetros.

Comentario: En la Tabla N°6, se muestran los costos de mantenimiento realizado a la unidad vehicular, y los conceptos por los cuales se hace este mantenimiento, dentro de estos conceptos encontramos que el cambio de aceite se efectúa en función al trabajo que realiza el motor del vehículo, que va en rango de los 20,000 kilómetros recorridos o 4 meses de uso, siendo el caso, el motor del vehículo volvo, es un motor cummins de procedencia americana, el cual tiene una capacidad de 38 litros de aceite, cuenta con dos filtros de aceite, uno primario y uno secundario, al mismo tiempo en que se hace este mantenimiento, se cambia los dos filtros de combustible, se revisa las demás partes automotrices del vehículo; adicionalmente, reconocemos en este costo de mantenimiento hasta lograr el recorrido de 20,000 kilómetros, tres servicios de lavado del vehículo en su totalidad y servicios de engrase. El monto total del costo variable que determinamos, luego de establecer el valor de venta, Tabla N°7, es de S/. 0.04 por kilómetro recorrido, Figura N°12.

Tabla 8

Mantenimiento cada 120,000 kilómetros.

Concepto	Cantidad	Unidad	Detalle	C/U	Costo
		de			Total
		Medida			
Aceite de caja	1	Balde	Aceite de caja 15 litros SAE 50	270	270
Sistema de Dirección	1	Galón	Hidrolina para el servo de dirección	60	60
Filtro de aire	1	Pieza	Filtro de Aire	26	26
Alineamiento, balanceo de ruedas(plomos)	1	Servicio	Mantenimiento del sistema de rodaje del vehículo	105	105
Mantenimiento del sistema eléctrico	1	Servicio		140	140
Grasa, lubricantes motrices	1	Balde	Grasa lubricante de juntas, rodamientos, y quinta rueda	220	220
Mantenimiento arrancador, alternador, radiador e intercooler	1	Servicio	Mantenimiento en sistemas que están expuestas a desgaste	990	990
TOTAL DE					1811.00
MANTENIMIENTO					

Fuente: Gerente de la empresa de transportes Nayaka S.R.L. - **Elaborado por:** el autor.

Tabla 9

Determinación del Importe por Mantenimiento 120,000 kilómetros.

Concepto	Mantenimiento 120,000 kilómetros
Valor de compra	1534.75
IGV 18%	276.25
Importe Total	1811.00

Elaborado por: El autor.

$$\text{Mantenimiento cada } 120,000 \text{ km} = \frac{\text{Costo de Mantenimiento}}{\text{kilometros recorridos}}$$

$$\text{Mantenimiento cada } 120,000 \text{ km} = \frac{1534.75}{120,000} = 0.0127$$

Figura 13: Mantenimiento cada 120,000 kilómetros.

Comentario: Al respecto, en el Tabla N°8 precisamos los costos variables referente al mantenimiento que se realiza a la unidad vehicular a los 120,000 kilómetros de recorrido, en el cual podemos identificar costos referentes al sistema de transmisión del vehículo, mantenimiento preventivo del vehículo, mantenimiento al sistema de arranque, dirección y refrigeración del vehículo; en tal sentido se determinó que el costo total en mantenimiento a los 120,000 kilómetros de recorrido asciende a S/. 1811.00, los cuales los distribuimos a través de los 120,000 kilómetros recorridos, sin antes mediante la Tabla N°9. Distinguir el valor de venta, obteniendo el costo real S/. 1,534.75 mediante la Figura N°13 se determinó el costo por kilómetro es de S/. 0.01. Siendo este un costo variable.

Tabla 10

Repuestos y Reparaciones 250,000 kilómetros de recorrido.

Concepto	Unidad de medida	Costo
Mantenimiento arrancador y repuestos	Servicio	500
Reparación alternador	Servicio	270
Reparación sistema de admisión	Servicio	660
Revisión del aceite de diferencial (corona)	Servicio	100
Mantenimiento sistema de eléctrico	Servicio	300
Revisión y cambio de batería	Piezas	960
Kit de reparación de compresora y revisión del sistema de aire del vehículo	Piezas	560
Mantenimiento del sistema de inyección	Servicio	700
Revisión y recambio de zapatas del sistema de freno del vehículo	Piezas	580
Revisión y engrase de rodamientos	Servicio	560
Piezas de recambio y servicios adicionales		1200
TOTAL		6390.00

Fuente: Gerente de la empresa de transportes Nayaka S.R.L. - **Elaborado por:** el autor.**Tabla 11**

Determinación del importe por Repuestos y Reparaciones.

Concepto	Mantenimiento 250,000 kilómetros
Valor de compra	5415.25
IGV 18%	974.75
Importe Total	6390.00

Elaborado por: El autor.

$$\text{Repuestos y Reparaciones} = \frac{\text{Costo total de repuestos y reparaciones}}{\text{kilometraje recorrido}}$$

$$\text{Repuestos y Reparaciones} = \frac{5415.25}{250,000} = 0.0216$$

Figura 14: Repuestos y Reparaciones 250,000 kilómetros.

Comentario: Mediante la Tabla N°10, se determinó los costos variables, al recorrer 250,000 kilómetros, los conceptos principalmente son destinados a los repuestos y reparaciones del vehículo, producto del desgaste normal de los componentes automotrices y sistemas del vehículo; para determinar este costo determinamos primeramente, todos los conceptos por los cuales se desembolsa dinero al llegar a los 250,000 kilómetros de recorridos, los cuales los distribuimos a través de la misma cantidad de kilómetros de recorrido, mediante el Figura N°14, se determinó el costo variable de S/. 0.02 por kilómetro recorrido.

Tabla 12

Determinación de Costo en Neumáticos.

Concepto	Rendimiento por kilómetros	Costo unitario	Costo Total
Llantas nuevas marca Michelin, medida 11R22.5 (10)	50000 km.	1800	18000
Llantas reencauchadas medida 11r22.5(14)	45000 km.	380	4560
TOTAL			22560

Elaborado por: El autor.

Comentario: En la Tabla N°12, podemos apreciar el costo asignado a los neumáticos (llantas) del vehículo, que forman parte de la estructura de los costos operativos en la empresa de transportes de carga Nayaka, los vehículos de esta empresa tiene la configuración vehicular T3S3, el cual supone que la línea motriz del vehículo cuenta con 6 ejes, 3 ejes para el semi remolque y 3 para el remolque, en el semi remolque encontramos un eje destinado a la dirección del vehículo, el cual resulta muy importante contar con una llanta nueva, por propia seguridad y exigencia de las entidades que regular en tránsito vehicular, luego encontramos dos ejes destinados a la tracción del vehículo, puesto que el semi remolque tiene la configuración 6x4, configuración motriz que supone dos ejes destinados a la tracción, en los cuales se emplea 4 llantas en cada eje, que son un total de 8 llantas, en este caso tampoco se opta por usar llantas reencauchas, puesto que la fuerza motriz que genera el vehículo rompería la banda de rodamiento del neumático, puesto que una llanta reencauchada es una llanta a la cual se le pega una nueva banda de rodamiento cuanto esta se encuentra desgastada; en el remolque encontramos 3 ejes, cada eje con 4 llantas reencauchas, que son un total de 12 llantas, y adicional a ello se cuenta con dos llantas de repuesto, también reencauchas, en los porta llantas del remolque, con los cuales se debe de contar por reglamentación del servicio.

Para tal caso tenemos, que determinar los costos referentes a los neumáticos del vehículo en función de los kilómetros que estos pueden recorrer. Sin antes distinguir cuales el costo real, procedemos a separar el IGV.

Tabla 13

Determinación del Importe por Neumáticos.

Concepto	Neumáticos nuevos
Valor de compra	1525.42
IGV 18%	274.58
Importe Total	1800.00

Elaborado por: El autor.

Tabla 14

Determinación del Importe por Neumáticos Reencauchados.

Concepto	Neumático reencauchado
Valor de compra	322.03
IGV 18%	57.97
Importe Total	380.00

Elaborado por: El autor.

$$\text{Neumaticos Nuevos} = \frac{\text{Total de neumaticos} \times \text{costo de neumatico}}{\text{kilometros recorridos}}$$

$$\text{Neumaticos Nuevos} = \frac{10 \times 1525.42}{50000} = 0.3050$$

Figura 15: Neumáticos Nuevos.

$$\text{Neumaticos Reencauchados} = \frac{\text{Total neumaticos reencauchdos} \times \text{Costo}}{\text{Kilometros recorridos}}$$

$$\text{Neumaticos Reencauchados} = \frac{14 \times 322.03}{45000} = 0.1001$$

Figura 16: Neumáticos Reencauchados.

Comentario: Al respecto, a través de la Tabla N°12 pudimos determinar los costos atribuibles, a los neumáticos, mediante las Tablas N°13 y N°14, precisamos el costo real tanto para los neumáticos nuevos y reencauchados, luego procedemos a calcular el costo por neumático atribuibles a cada kilómetro recorrido, distinguiendo entre neumáticos nuevos mediante el Figura N°15 y para los neumáticos reencauchados, mediante el Figura N°16, estos costos ascienden a S/. 0.31 y S/. 0.10, obteniendo un costo total de **S/. 0.41**, por kilómetro recorrido, costo variable.

Tabla 15

Viáticos Empresa Transportes Nayaka.

Concepto	Cantidad	Periodicidad de Consumo	Gasto Total
Viáticos (agua, refrigerio, comida)	4	Por viaje (Arequipa–Puno) 295 km.	50

Fuente: Gerente de la empresa de transportes Nayaka S.R.L. - **Elaborado por:** el autor.

$$\text{Gasto por Viaticos} = \frac{\text{Viaticos}}{\text{Kilometros recorridos}}$$

$$\text{Gasto por viaticos} = \frac{50}{295} = 0.1694$$

Figura 17: Viáticos.

Comentario: A través de la Tabla N°15, determinamos los viáticos consumidos en el servicio de transporte de carga, este costo es atribuible al conductor de vehículo, cuando este realiza un viaje; para efectos de la determinación de los costos de servicio se consideró prudente determinar tal gasto, el cual representa un gasto variable, debido a estar en función al viaje realizado, este costo asciende a S/. 50.00, y mediante el Figura N°17, este costo es de **S/. 0.17**, por kilómetro recorrido. Se identifica como un costo cuasi variable (CQv).

Tabla 16

Determinación del Costo de Peajes.

Concepto	Cantidad	Periodicidad de Consumo	Costo	Costo
			unitario	Total
Peajes (Juliaca, Santa Lucia, Cañahuas)	3	Por viaje (Arequipa–Puno) 295 km.	23.10	69.30

Elaborado por: El autor.

Tabla 17

Determinación del Importe por Peajes.

Concepto	Peajes
Valor de compra	58.73
IGV 18%	10.57
Importe Total	69.3

Elaborado por: El autor.

$$Peajes = \frac{Total\ peajes}{Kilometros\ recorridos}$$

$$Peajes = \frac{58.73}{295} = 0.1990$$

Figura 18: Peajes.

Comentario: En la Tabla N°16 se muestra los costos de los peajes, que en su totalidad ascienden a 69.30 soles, siendo el viaje Arequipa – Puno, (Patahuasi, Santa Lucia, Caracoto) el costo de estos peajes por kilómetro, se determinó reparando el IGV del total de los peajes, y mediante el Figura N°18 se determinó en **S/. 0. 20** por kilómetro. El costo por los peajes es un costo cuasi variable (CQv).

Tabla 18

Depreciación Activo Fijo (Vehículo).

Concepto	Costo del Vehículo (tracto)	Costo del semi remolque	Costo Total de Activo	Depreciación anual 20%	Depreciación Mensual
Activo Fijo	135,000	32,400	167,400	33,480	2,790.00

Fuente: Gerente de la empresa de transportes Nayaka S.R.L. - **Elaborado por:** el autor.

$$\text{Depreciación} = \frac{\text{Monto de deprecación}}{(PO)(IO)}$$

$$\text{Depreciación} = \frac{2790}{(28 \times 0.6964)} = 143.0827$$

Figura 19: Depreciación Vehicular.

Comentario: Mediante la Tabla N°18, definimos el valor del activo total (remolque y semi remolque), el cual tuvo un costo total de S/. 167,400.00 soles, aplicando la depreciación lineal correspondiente del 20% sobre el activo, obtenemos una depreciación mensual calculada de S/. 2,790.00; mediante el Figura N°19, determinamos el costo de la depreciación, el cual es de S/. 143.08 por vehículo – día, este costo se constituye como un costo fijo.

Tabla 19

Depreciación de Máquinas y Equipos.

Concepto	Costo Total de Activo	Depreciación anual	Depreciación Mensual
Vehículo de auxilio mecánico	33000	6600	550
Computadora	3000	750	62.5
Impresora Epson	610	152.5	12.71
Total			625.21

Fuente: Gerente de la empresa de transportes Nayaka S.R.L. - **Elaborado por:** el autor.

$$\text{Depreciación} = \frac{\text{Total de dep. mensual}}{(PO)(TF)(IO)}$$

$$\text{Depreciación} = \frac{625.21}{((28 \times 4) \times 0.6964)} = 8.0158$$

Figura 20: Depreciación de Máquinas y Equipos.

Comentario: En la Tabla N°19, muestra el nivel de depreciación de los activos de la empresa, entre ellos encontramos un vehículo menor de auxilio mecánico para las unidades de transporte, el cual se deprecia a una tasa anual del 20%, mientras los equipos de cómputo y demás tienen una tasa de depreciación del 25%, si bien es cierto que la depreciación no supone un desembolso de efectivo, estos son partes de los costos de operación que son asumidos por parte de la empresa de transporte Nayaka, en tal sentido la depreciación calculada mediante el Figura N°20 es de S/. 8.02, el cual es un costo fijo diario.

Tabla 20

Seguro obligatorio contra accidentes de tránsito.

Concepto	Cantidad	Periodicidad de Consumo	Valor Total
SOAT	1	Anual	270

Elaborado por: El autor.

Tabla 21

Determinación del importe del SOAT.

Concepto	SOAT
Valor de compra	228.81
IGV 18%	41.19
Importe Total	270.00

Elaborado por: El autor.

$$\text{Costo Soat} = \frac{\text{Costo del soat}}{12 \text{ meses} \times (PO) \times (IO)}$$

$$\text{Costo Soat} = \frac{228.81}{12 \times (28 \times 0.6964)} = 0.9778$$

Figura 21: Costo SOAT.

Comentario: La determinación del costo del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito SOAT, se muestra a través de las Tablas N°20 y tabla N°21, en el cual determinamos que tiene una periodicidad de consumo anual, mediante el Figura N°21, determinamos el costo del SOAT, el cual es de **S/. 0.98** por día, este es un costo fijo para el servicio.

Tabla 22

Costo de Descarga/Carga.

Concepto	Costo
Servicio de descarga de las barras de construcción en el punto de llegada (S/3.80 x tonelada)	121.60
Total	121.60

Fuente: Gerente de la empresa de transportes Nayaka S.R.L. - **Elaborado por:** el autor.

Comentario: El costo total de descarga la mercancía transportada, fue determinada a través de la Tabla N°22, la descarga de los bienes transportados, en este caso barras de construcción se produce en el punto de llegada, esta actividad lo realizan los estibadores, que habitualmente son un grupo de 4 personas, que descargan la mercancía del tráiler hasta los almacenes del propietario de la carga, ellos cobran por tal servicio a razón de tres soles con ochenta centavos (3.80) la tonelada descargada, siendo 32 toneladas lo que se transporta de carga este costo es de S/. 121.60, este costo es cuasi variable dado a que se realiza por servicio realizado, cabe señalar que en otros puntos de llegada la tarifa suele ajustarse a la oferta y demanda de los estibadores disponibles para efectuar el trabajo en mención.

Tabla 23:

Gastos Administrativos.

Concepto	Cantidad	Periodicidad de Consumo	Precio	Valor	Costo Total
Sueldo Gerente	1	Mensual	1500		1500
Sueldo Contador	1	Mensual	600		600
Servicios básicos		Mensual	90	76.27	76.27
Servicio de Comunicaciones		Mensual	460	389.83	389.83
Gastos abogado		Mensual	500		500
Tasas, licencias, tramites.		Mensual	78		78
Útiles de oficina		Mensual	80	67.80	67.80
Gastos policiales		Mensual	200		200
Total					3411.90

Fuente: Gerente de la empresa de transportes Nayaka S.R.L. - **Elaborado por:** el autor.

$$Gastos\ Adm. = \frac{Total\ de\ gastos\ Adm.}{((PO \times TF) \times IO)}$$

$$Gastos\ Adm. = \frac{3411.90}{((28 \times 4) \times 0.6964)} = 43.7441$$

Figura 22: Gastos Administrativos.

Comentario: Mediante la Tabla N°23, podemos evidenciar los gastos administrativos, que son complemento de los costos de inmersos en la prestación del servicio de transporte de carga, al principio del tabla, observamos el gasto en un gerente, el cual es omitido por el propietario de la empresa, puesto que el mismo es el gerente de la empresa, además es conductor de un vehículo, para tal caso se hace la debida distinción de la situación, atribuyéndole los gastos omitidos al el mismo cumplir dos roles dentro de su empresa. El costo determinado es un costo fijo diario, el cual asciende a S/. 43.74.

Tabla 24:

Estructura de Costos Ideal Transportes Nayaka S.R.L.

Detalle	Tabla y Figura de referencia	C. por km.	C. por servicio (295 km.)
Costos Fijos (CF)			
Mano de obra directa (Conductores)	Tabla N° 3 Figura N° 10		120.00
Depreciación vehicular	Tabla N° 18, Figura N° 19		143.08
Depreciación máquinas y equipos	Tabla N° 19, Figura N° 20		8.02
Seguro (SOAT)	Tabla N°20, 21 Figura N° 21		0.98
Gastos Administrativos	Tabla N°23 Figura N°22		43.74
TOTAL (CF)			315.82
Costos Variables (CV)			
Costo Combustible	Tabla N°4, 5 Figura N°11	1.67	493.22
Mantenimiento 20,000 kilómetros	Tabla N° 6, 7 Figura N° 12	0.04	12.92
Mantenimiento 120,000 kilómetros	Tabla N°8, 9 Figura N°13	0.01	3.77
Repuestos y Reparaciones	Tabla N°10, 11 Figura N°14	0.02	5.90
Neumáticos	Tabla N°12, 13, 14 Figura N°15, 16	0.41	119.50
TOTAL (CV)			635.32
Costos causi variables (CQv)			
Viáticos	Tabla N°15 Figura N°17		50.00
Peajes	Tabla N°16, 17 Figura N°18	0.20	58.73
Carga/Descarga (Estibaje)	Tabla N°22		121.60
TOTAL (CQv)			230.33
COSTO TOTAL DEL SERVICIO (CF+CV+CQv)			1181.47

Fuente: Elaborado por el autor.

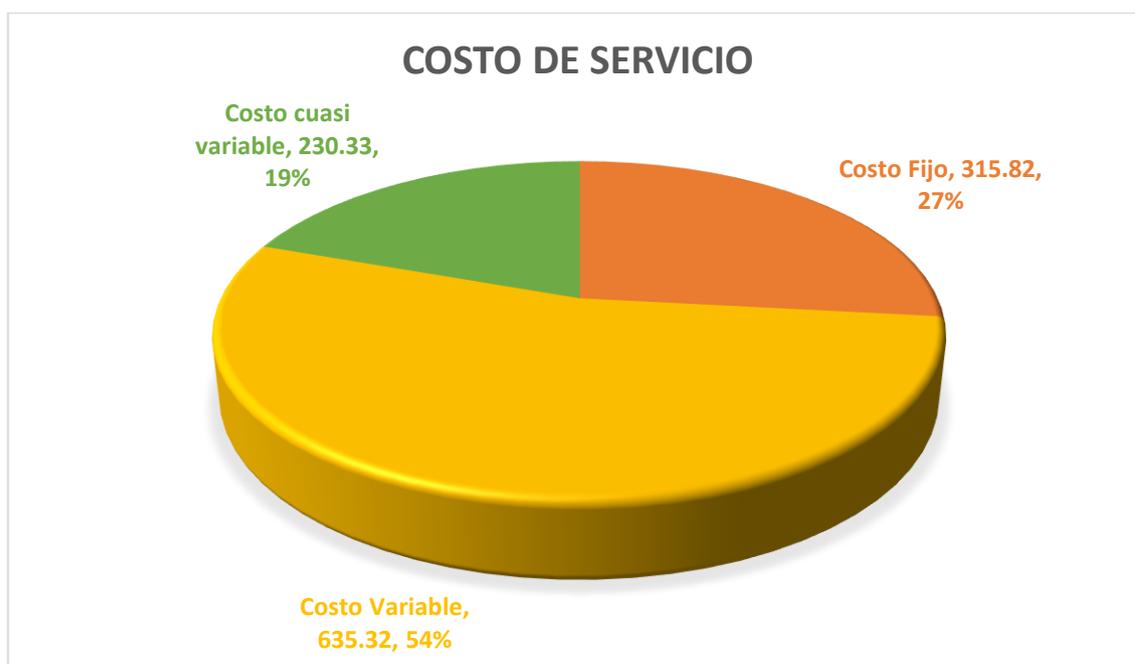


Figura 23: Costo de Servicio Transportes Nayaka S.R.L.

Comentario: Mediante la Tabla N°24, se muestra la determinación del costo de servicio total efectuada en el presente trabajo de investigación, este proceso de determinar los costos se muestra a través de una estructura ideal de los costos en la prestación del servicio de carga para la empresa Transportes Nayaka S.R.L., en tal sentido estos costos fueron agrupados en costos fijos (CF), costos variables (CV) y costos cuasi variables (CQv)., Donde los costos fijos (CF), representan el 26.73% (S/.315.82), del costo total del servicio, en tanto los costos variables (CV) representan el 53.77% (S/.635.32) , y por último los costos cuasi variables (CQv) representan el 19.50% (S/.230.33), Figura N°23. El costo de servicio total es de S/.1,181.47.

Tabla 25

Determinación del Valor de Venta en el Flete por Servicio.

Denominación	Importe
Sub total	S/2,203.39
IGV 18 %	S/396.61
TOTAL	S/2,600.00

Elaborado por: El autor.

Tabla 26

Costos estimados por la Empresa y Costos determinados en el Estudio.

Detalle	Flete	Ingreso real	Egresos por viaje (Costo)	Utilidad por viaje	Diferencia % utilidad del servicio
Empíricamente	2600		781.30	1818.70	177.97%
Determinación	2600	2203.39	1181.47	1021.92	100.00%
de Costos					
Diferencia			400.17	796.78	77.97%

Elaborado por: El autor.

Comentario: Mediante la Tabla N°25, se determinó el valor de venta por el servicio de transporte efectuado, mediante la Tabla N°26, se estableció las diferencias entre los costos calculados por la empresa Transportes Nayaka S.R.L. y los costos de servicio calculados por el presente estudio, y a través de la misma se puede apreciar una diferencia entre la utilidad que la empresa estima (Tabla N°1), y la utilidad que se determinó en la presente investigación.

La utilidad estimada por la empresa Transportes Nayaka, determinada por el gerente/propietario de la empresa tiene una importante diferencia, con la utilidad determinada en la presente investigación, en la Tabla N°26, se logró determinar una utilidad real de **S/.1021.92**, en tanto, a través de la determinación de los costos de servicios por la empresa se calculó una utilidad de **S/. 1818.70**, esta diferencia se muestra porcentualmente, y es de 77.97% (S/. 796.78) con respecto a la utilidad determinada en el presente estudio, costos de servicio que inciden significativamente en los resultados económicos de la empresa.

La diferencia entre los costos de la empresa y los costos hallados por el presente estudio son sustanciales, debido a las siguientes razones, tales como:

- El valor del flete incluye el impuesto general a las ventas 18%, razón por la que necesario calcular el valor de venta del servicio, el cual únicamente sería de S/. 2203.39.
- Los costos estimados por la empresa, al ser compras realizadas con facturas y con el objetivo de acceder al crédito fiscal otorgado por ente tributario, estas compras tienen agregado el IGV, razón por la cual no se puede realizar una precisión exacta de los costos.
- Los costos estimados por la empresa, al ser calculados de una manera empírica tienen bastantes omisiones en cuanto a los costos reales a la hora de prestar el servicio de carga, costos omitidos como sueldos, mantenimiento, reparaciones, etc.

Al respecto, los costos de la prestación de servicios de la empresa Transportes Nayaka, calculados por el presente estudio de los periodos 2015 y 2016, son:

Tabla 27:

Detalle de los Costos de servicios, periodo 2015.

Elementos del costo de servicio	S/.
Costos Fijos (CF)	
Mano de obra directa (Conductores)	S/55,435.09
Depreciación vehicular	S/66,097.11
Depreciación máquinas y equipos	S/3,704.91
Seguro (SOAT)	S/451.70
Costo Administrativos	S/20,206.09
TOTAL (CF)	S/145,894.90
Costos Variables (CV)	
Costo Combustible	S/227,845.01
Mantenimiento 20,000 kilómetros	S/5,970.75
Mantenimiento 120,000 kilómetros	S/1,742.92
Repuestos y Reparaciones	S/2,725.53
Neumáticos	S/55,205.60
TOTAL (CV)	S/293,489.80
Costos causi variables (CQv)	
Viáticos	S/23,097.79
Peajes	S/27,130.67
Carga/Descarga (Estibaje)	S/56,173.83
TOTAL (CQv)	S/106,402.30
COSTO TOTAL DEL SERVICIO (CF+CV+CQv)	S/545,787.00

Elaborado por: El autor.

Tabla 28

Detalle de los Costos de servicios, periodos 2016.

Elementos del costo de servicio	S/.
Costos Fijos (CF)	
Mano de obra directa (Conductores)	S/69,340.61
Depreciación vehicular	S/82,677.12
Depreciación máquinas y equipos	S/4,634.26
Seguro (SOAT)	S/565.01
Costo Administrativos	S/25,274.65
TOTAL (CF)	S/182,491.66
Costos Variables (CV)	
Costo Combustible	S/284,998.40
Mantenimiento 20,000 kilómetros	S/7,468.47
Mantenimiento 120,000 kilómetros	S/2,180.12
Repuestos y Reparaciones	S/3,409.21
Neumáticos	S/69,053.55
TOTAL (CV)	S/367,109.75
Costos causi variables (CQv)	
Viáticos	S/28,891.72
Peajes	S/33,936.21
Carga/Descarga (Estibaje)	S/70,264.66
TOTAL (CQv)	S/133,092.60
COSTO TOTAL DEL SERVICIO (CF+CV+CQv)	S/682,694.00

Elaborado por: El autor.

Comentario: Mediante las Tablas N°27 y 28, se precisa el detalle de los costos de servicios, tanto para el periodo 2015 y 2016 de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. la determinación de los costos fijos y variables evidencia los elementos del costo de la prestación del servicio, elementos de los cual podemos

concluir que la mayor porción de los costos de servicio se destinan al combustible y mantenimiento vehicular.

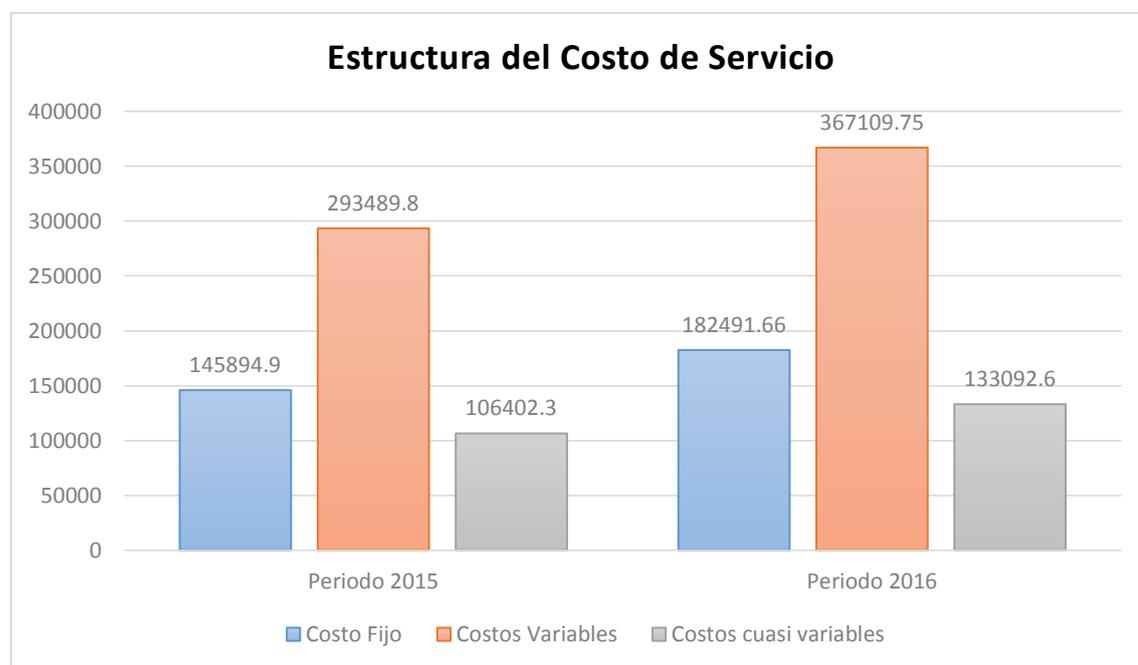


Figura 24: Estructura del Costo de Servicio por periodos.

Tabla 29

Incidencia del Costo de Servicio en las Ventas Netas.

Periodo 2015		
Detalle	S/.	%
Ventas	686,396.00	100%
Costo del Servicio	545,787.00	79.51%
Periodo 2016		
Ventas	840,085.00	100%
Costo del Servicio	682,694.00	81.26%

Elaborado por: El autor.

Comentario: Por medio de la Tabla N°29 podemos determinar el porcentaje del costo de servicio en función a las ventas de cada periodo económico de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. siendo el 79.51% el costo del servicio en el 2015 y 81.26% en el 2016.

4.1.2. ANÁLISIS DEL SEGUNDO OBJETIVO ESPECÍFICO.

Determinar la incidencia de los resultados económicos en la Toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.

Los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka, se encuentran expresados en sus correspondientes estados de resultados, que de manera general muestran los ingresos por operaciones (ventas) y los egresos (Costo de ventas) que se generan en el ejercicio económico de la diferencia entre ingresos y egresos es que se obtiene la utilidad de la empresa; para el caso de la empresa Nayaka, los resultados económicos fueron positivos estos pertenecen a los periodos 2015 y 2016, tales resultados fueron sometidos al análisis respectivo a fin de determinar la incidencia de los mismos en la toma de decisiones gerenciales de la empresa. Mencionado análisis se hizo a través de los siguientes métodos:

- a) **Método de Análisis Horizontal:** Este método, tiene por finalidad determinar la tendencia de cada una de las cuentas que conforman los estados financieros. En este caso se aplicó al estado de resultados de la empresa Transportes Nayaka.
- b) **Método de Análisis Vertical:** Este método, tiene por finalidad determinar el porcentaje que ocupa cada cuenta sobre los estados financieros. En este caso se aplicó sobre el estado de resultados de la empresa Transportes Nayaka.

Tabla 30

Análisis Horizontal del Estado de Resultados.

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCIÓN						
EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L.						
Cta.	CONCEPTO	EJERCICIO ECONÓMICO		DETALLE	VARIACIÓN	
		2015	2016		2015-2016 S/.	2015-2016 %
INGRESOS						
704	Ventas Netas (Prestación de Servicios)	686396.00	840085.00	Incrementa en:	153689.00	22.39
COSTO DE VENTAS						
694	Costo de ventas (-)	545787.00	682694.00	Incrementa en:	136907.00	25.08
	UTILIDAD BRUTA	140609.00	157391.00	<u>Incrementa en:</u>	16782.00	11.94
	GASTOS OPERATIVOS	79662.00	93593.00	Incrementa en:	13931.00	17.49
956	Gastos de ventas	55763.00	65515.00	Incrementa en:	9752.00	17.49
946	Gastos de administración	23899.00	28078.00	Incrementa en:	4179.00	17.49
	RESULTADO DE OPERACIÓN	60947.00	63798.00	<u>Incrementa en:</u>	2851.00	4.68
	RESULTADO ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTOS	60947.00	63798.00	Incrementa en:	2851.00	4.68
	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	60947.00	63798.00	Incrementa en:	2851.00	4.68
	IMPUESTO A LA RENTA 28%	17065.16	17863.44	Incrementa en:	798.28	4.68
	UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	43881.84	45934.56	Incrementa en:	2052.72	4.68

Fuente: Estado de Resultados, Transportes Nayaka S.R.L. Elaborado por: El Autor.

Comentario: Mediante la Tabla N° 30, se muestra los estados de resultados de la empresa Transportes Nayaka del periodo 2015 y 2016 respectivamente, se aplicó en los mismos el método de análisis horizontal; Se observa que las ventas netas del ejercicio 2015 con respecto al año 2016, fueron mayores, incrementándose en S/. 153,689.00, teniendo un incremento del 22.39%, lo que es favorable para la empresa Transportes Nayaka, Así mismo, el costo de ventas se incrementó en S/. 136,907.00, lo que representa un incremento porcentual del 25.08%, la misma que indica una relación directa con las ventas netas de la empresa. Así mismo, los gastos operativos de la empresa Transportes Nayaka, se incrementaron S/. 13,931.00 lo mismo que representa un 17.49%. En ese mismo sentido, los resultados de operación de la empresa, se ven incrementados en S/. 2,851.00, que representa un incremento del 4.68%. Mediante el presente análisis aplica se considera que los resultados económicos de la empresa son eficientes.

Tabla 31

Análisis Vertical del Estado de Resultados.

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCIÓN					
EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L.					
EJERCICIO ECONÓMICO					
Cta.	CONCEPTO	Variación		Variación	
		Porcentual		Porcentual	
		2015	2015	2016	2016
INGRESOS					
704	Ventas Netas (Prestación de Servicios)	686396.00	100.00%	840085.00	100.00%
COSTO DE VENTAS			79.51%		81.26%
694	Costo de ventas (-)	545787.00	79.51%	682694.00	81.26%
UTILIDAD BRUTA		140609.00	20.49%	157391.00	18.74%
GASTOS OPERATIVOS		79662.00	11.60%	93593.00	11.14
956	Gastos de ventas	55763.00	8.12%	65515.00	7.80%
946	Gastos de administración	23899.00	3.48%	28078.00	3.34%
RESULTADO DE OPERACIÓN		60947.00	8.88%	63798.00	7.59%
RESULTADO ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTOS		60947.00	8.88%	63798.00	7.59%
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS		60947.00	8.88%	63798.00	7.59%
IMPUESTO A LA RENTA 28%		17065.16	2.49%	17863.44	2.13%
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO		43881.84	6.39%	45934.56	5.47%

Fuente: Estado de Resultados, Transportes Nayaka S.R.L. Elaborado por: El Autor.

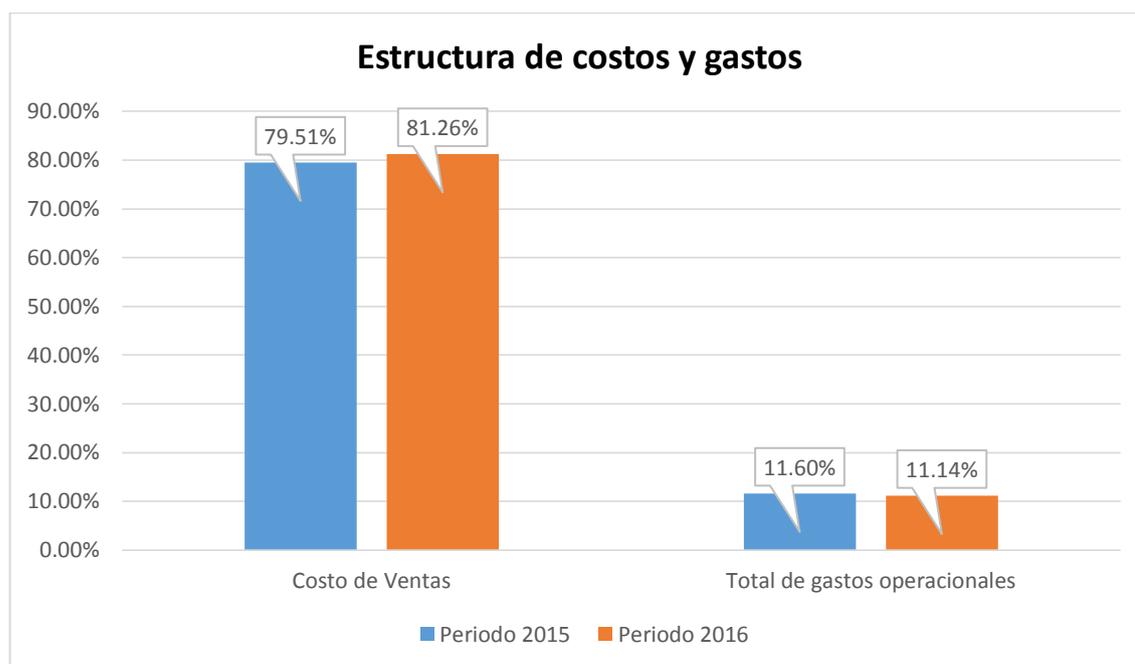


Figura 25: Estructura del Costo y Gasto, Transportes Nayaka.

Comentario: Por medio de la Tabla N°31, se aplicó el análisis del método de vertical de los estados de resultados de la empresa Transportes Nayaka correspondiente a los periodos 2015 y 2016 respectivamente; Se entiende que en el periodo 2015 del 100% de las ventas netas de la empresa el costo de ventas representa el **79.51% (S/. 545,787.00)**, en tanto, para el periodo 2016 el costo de ventas representa **81.26% (S/. 682,694.00)**, esta situación, refleja la relación directa entre las ventas y el costo de ventas en el sentido de que las ventas también se incrementaron de un periodo a otro, también se evidencia que la empresa no cuenta con el manejo adecuado de sus costos de ventas. Los gastos de ventas y administración tuvieron una representación del 8.12% y 3.48% respectivamente para el periodo 2015, por otro lado, en el periodo 2016 los gastos de ventas representaron el 7.80% y los gastos de administración representaron el 3.34%. En cuanto a la utilidad bruta de la empresa, esta fue

mayor en el periodo 2015 en relación al periodo 2016, la misma que fue de 8.88% y 7.59% respectivamente.

Ratios Financieros en el análisis de los Resultados Económicos

La aplicación de los ratios financieros sobre los resultados económicos de la empresa, permitió visualizar un panorama más general de la empresa Transportes Nayaka, así mismo los ratios financieros nos permitieron medir los niveles de eficiencia de los resultados económicos.

Se desarrollara cada ratio individualmente sobre la base de los resultados económicos de la empresa. Precisar que solo se aplicaron ratios financieros que miden la rentabilidad de la empresa, debido a que buscamos verificar la eficiencia de los resultados económicos.

$$Rentabilidad\ sobre\ inversión = \frac{Utilidad\ Neta}{Activo\ Total} \times 100$$

Figura 26: Rentabilidad Sobre Inversión (activos).

Tabla 32

Rentabilidad Sobre Inversión (ROA o ROI).

2015	2016
$\frac{43881.84}{299040} = 14.67\%$	$\frac{45934.56}{709618} = 6.47\%$

Fuente: Estados Financieros, Transportes Nayaka S.R.L. **Elaborado por:** el autor.

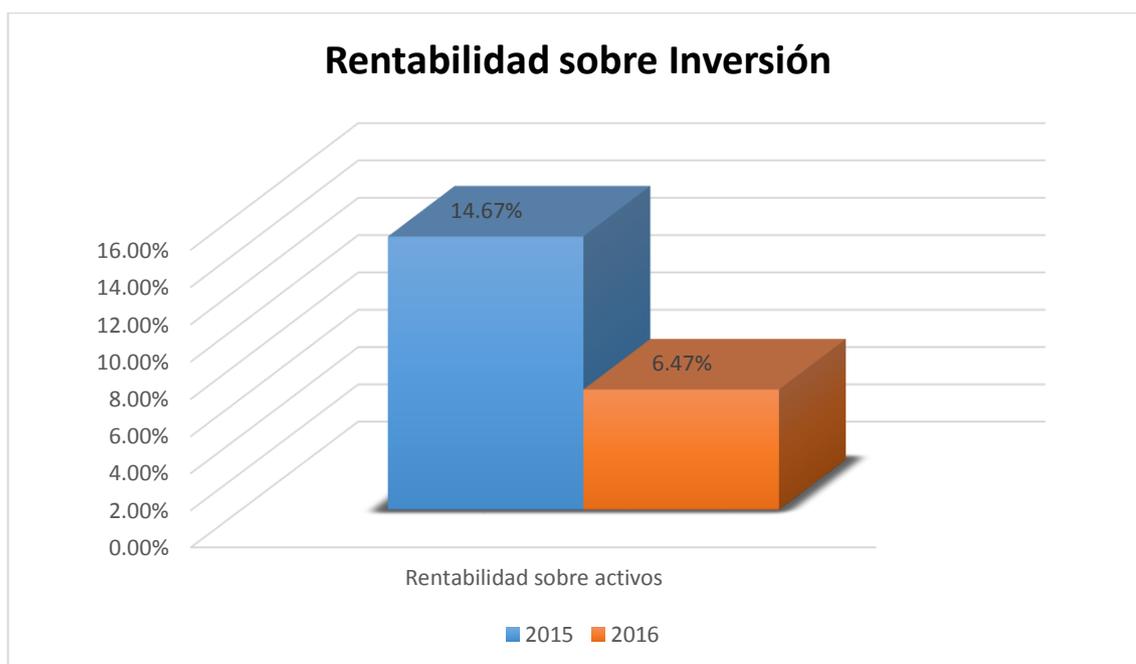


Figura 27: Rentabilidad sobre Inversión.

Comentario: Por medio de la Tabla N° 32 y Figura N°26, se muestra el ratio financiero de rentabilidad sobre inversión, para los periodos 2015 y 2016, siendo este indicador de **14.67%** y **6.47%** respectivamente. En el 2015 este indicador muestra una rentabilidad sobre los activos de la empresa considerable, en tanto, para el periodo 2016, se muestra una rentabilidad menor, pero esta situación no es motivo de alarma, debido a que los activos de la empresa aumentaron considerablemente. Razón por la cual se muestra esta importante variación porcentual.

$$\text{Renta sobre capital propio} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}} \times 100$$

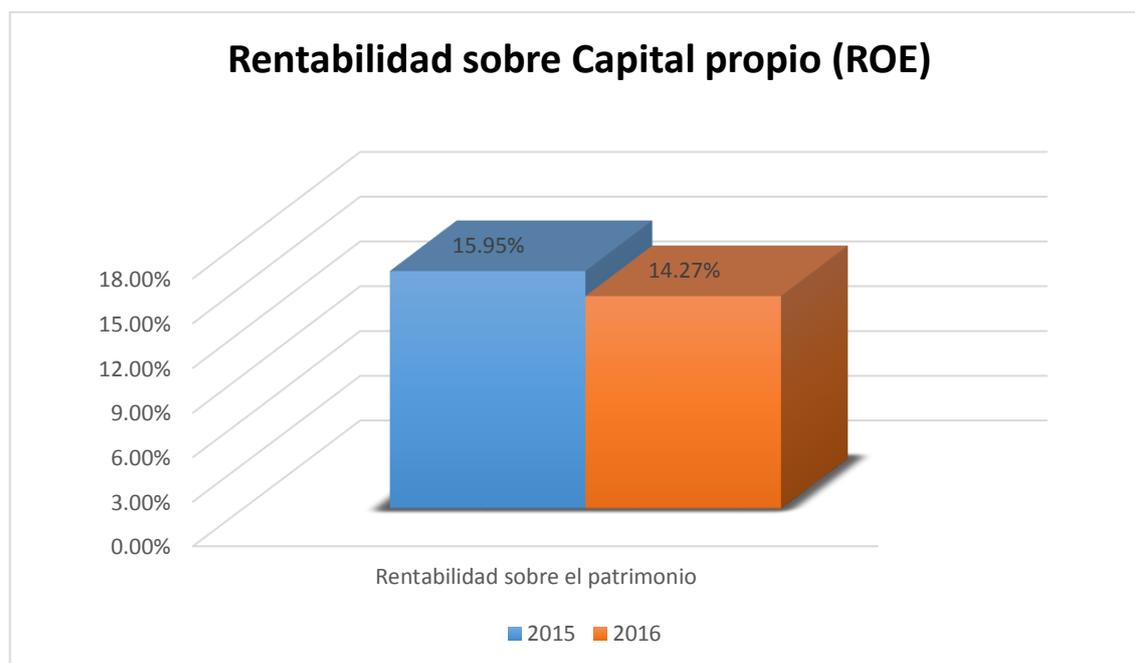
Figura 28: Rentabilidad sobre Capital Propio.

Tabla 33

Rentabilidad sobre Capital Propio.

2015	2016
$\frac{43881.84}{275116} = 15.95\%$	$\frac{45934.56}{321849} = 14.27\%$

Fuente: Estados Financieros, Transportes Nayaka S.R.L. Elaborado por: el autor.

**Figura 29:** Rentabilidad sobre Inversión.

Comentario: En la Tabla N°33 y Figura N°28, se muestra que el índice de rentabilidad sobre capitales propios para el periodo 2015, la empresa generó un rendimiento del **15.95%** y en el periodo 2016 fue de **14.27%**, Según estos resultados se muestra una ligera disminución de **1.68%**.

Al respecto, la rentabilidad sobre capitales propios o inversión mide la rentabilidad en función a los capitales propios de la empresa, razón por la que es una de las razones de rentabilidad más importantes. En tanto, estos muestran

un nivel aceptable de rentabilidad, por lo que se mantiene una política de inversión adecuada en la empresa.

$$Renta\ sobre\ sobre\ ventas = \frac{Utilidad\ Neta}{Ventas\ Netas} \times 100$$

Figura 30: Rentabilidad sobre Ventas.

Tabla 34

Rentabilidad sobre Ventas.

2015	2016
$\frac{43811.84}{686396} = 6.38\%$	$\frac{45934.56}{840085} = 5.47\%$

Fuente: Estados Financieros, Transportes Nayaka S.R.L. **Elaborado por:** el autor.

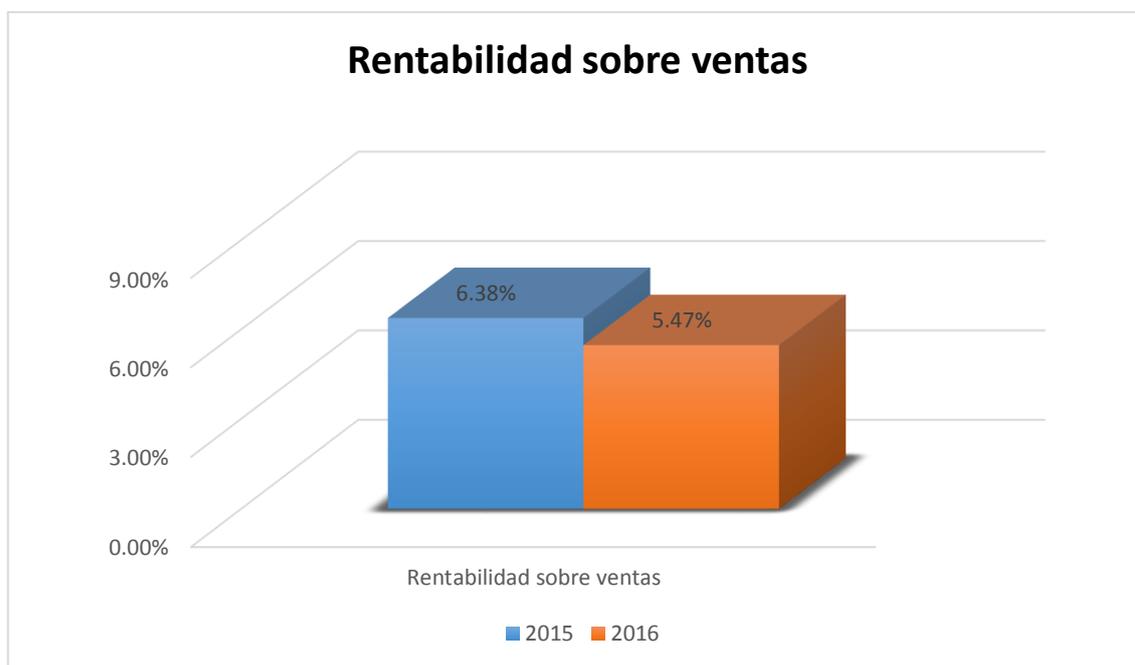


Figura 31: Rentabilidad sobre Ventas.

Comentario: En la Tabla N°34 y Figura N°30, se muestra la rentabilidad sobre ventas de la empresa Transportes Nayaka, se obtuvo un **6.38%** en el periodo 2015 y un **5.47%** en el periodo 2016; se puede apreciar una diferencia de **0.91%**, Significa que por cada sol de ingresos a la empresa le quedan en el 2015, después de impuestos el 6.38% céntimos, mientras que en el periodo 2016 solo le quedan 5.47% céntimos. La rentabilidad sobre ventas es considerada como la primera fuente de rentabilidad de una empresa, si las ventas por los servicios de la empresa no son adecuadas, su desarrollo y subsistencia se ven amenazadas. La rentabilidad sobre ventas de la empresa Transportes Nayaka, es moderada.

La relación de la utilidad de la empresa Transportes Nayaka, tiene una relación directa con la razón de costo de venta de la empresa, en ese sentido se puede precisar que la empresa debe de incurrir en menores costos de venta y gastos de operación para mejorar la rentabilidad aún más.

Tabla 35

Resumen de Ratios Financieros.

RATIO FINANCIERO	PERIODO	
	2015	2016
Rentabilidad sobre Inversión	14.67%	6.47%
Rentabilidad sobre Capital Propio	15.95%	14.27%
Rentabilidad sobre Ventas	6.38%	5.47%

Elaborado por: El Autor.

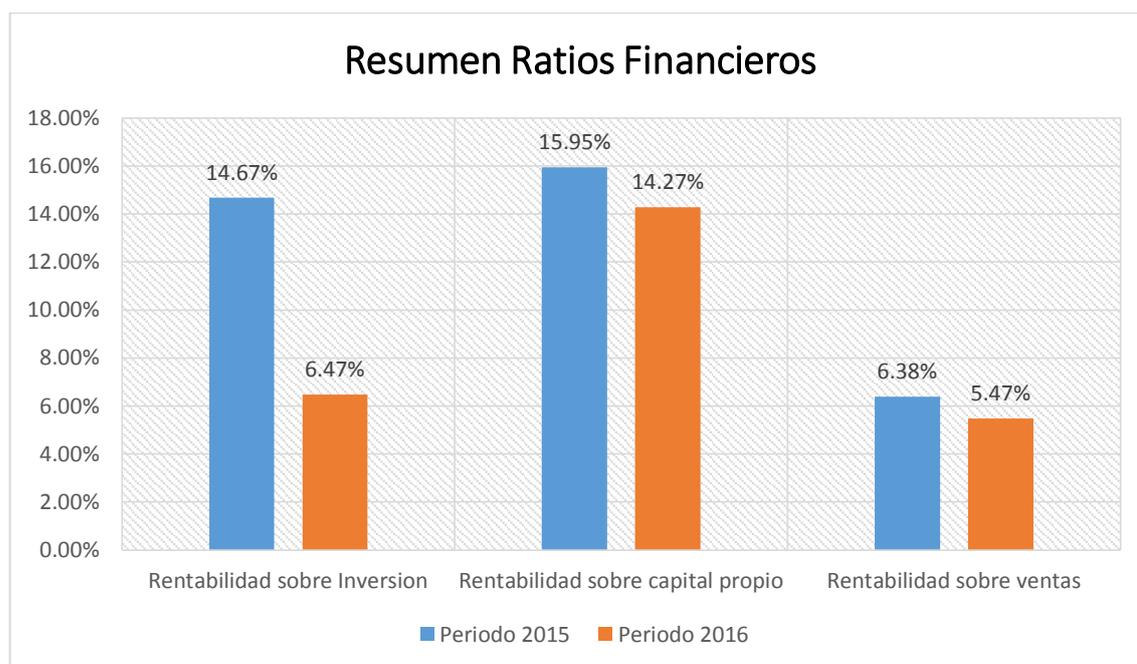


Figura 32: Resumen de los Ratios Financieros.

Comentario: Mediante la Tabla N° 35, encontramos el resumen de los ratios financieros aplicados sobre los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka, la Figura N°32, nos muestra tales resultados, de los cuales cabe interpretar que si bien es cierto que los ratios financieros se muestran menores en el periodo 2016, es necesario señalar que esto no se debe a que esto es porque sean menos eficientes respecto al periodo 2015, sino que durante el periodo 2016, la empresa tuvo un crecimiento en su inversión, situación que se reflejó en el crecimiento de sus activos y por ende el patrimonio de la empresa se vio también incrementado, a razón de lo expuesto es que los ratios financieros aplicados para el año 2016, se muestran menores.

4.1.3. ANÁLISIS DEL TERCER OBJETIVO ESPECÍFICO.

Proponer un modelo de costos por unidad para el servicio de transporte de carga en la empresa Transportes Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno.

Luego de haber desarrollado el primer objetivo específico, se pudo determinar claramente los costos totales en la prestación de servicio de transporte de carga en la empresa Transportes Nayaka S.R.L., de igual forma se permitió conocer cada uno de los elementos del costo, y es sobre la base de la necesidad y consecuentes requerimientos de la empresa para la adopción de un modelo de costos, es que se propone un modelo de costos por servicio que permitirá mejorar y determinar adecuadamente los costos del servicio de la empresa, adicionalmente permitirá mejorar la rentabilidad de la empresa en base a las a la toma de decisiones más acertadas por parte de la gerencia de la empresa.

DEFICIENCIA: No se determinan adecuadamente los Costos de Servicio de la empresa.

PROPUESTA:

El modelo de costos que se propone se estructura en un conjunto organizado de criterios y procedimientos para la clasificación, acumulación y asignación de los costos del servicio de transporte de carga, dado que establecer un modelo de costos para una empresa concreta depende de las características de la misma, giro de negocio, capacidad operativa y demás.

Este modelo se estructura de la siguiente manera:

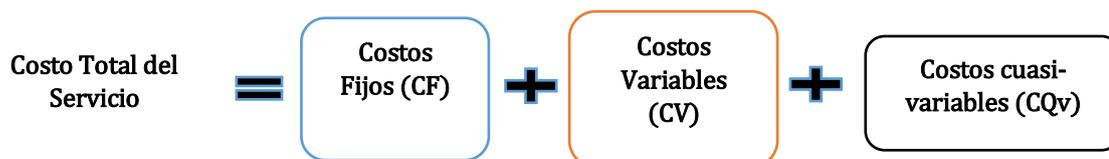


Figura 33: Costo Total del Servicio.

Estructura de Costo

- a. **Costos Fijos (CF):** Los costos fijos son el conjunto de erogaciones independientes que no dependen del volumen de servicios realizados. Se incurren en estos costos aunque no se produzca nada, para asignar estos costos adecuadamente este modelo de costos contempla establecer, el periodo de operatividad, tamaño de flota, índice de operatividad, estos costos estarán establecidos en soles por vehículo, estos serán: Mano de obra directa (Conductores, Depreciación vehicular, Depreciación máquinas y equipos, Seguro (SOAT), Costo Administrativos)
- b. **Costos Variables (CV):** Los costos variables son aquellos que varían en relación directa con el volumen de servicios realizados, estos son proporcionales a la ruta y distancia recorrida, así mismo, están ligados al tipo de vehículo. En otras palabras son aquellos que varían de acuerdo con las condiciones de operación del servicio, y son: Costo Combustible, Mantenimiento 20,000 kilómetros, Mantenimiento 120,000 kilómetros, Repuestos y Reparaciones, Neumáticos. Estos costos se expresan en soles por kilómetro.

c. Costos cuasi Variables (CQv): Son costos que aunque no son fijos, varían, pero no en función a la operación del servicio ni a los kilómetros recorridos, sino que están en función directa al servicio final. (peajes, viáticos, carga/descarga).

Este modelo de costos permitirá a la empresa Transportes Nayaka una mayor eficiencia en cuanto al manejo adecuado de sus costos, la gestión adecuada de los mismos lo que llevara a tomar decisiones adecuadas respecto al manejo de la empresa.

Tabla 36

Modelo de Propuesta de Costos por Servicio.

Elementos del Costo de Servicio	Observación
Costos Fijos (CF)	
Mano de obra directa (Conductores)	Costo por vehículo/día
Depreciación vehicular	Costo por vehículo/día
Depreciación máquinas y equipos	Costo por vehículo/día
Seguro (SOAT)	Costo por vehículo/día
Costo Administrativos	Costo por vehículo/día
TOTAL (CF)	
Costos Variables (CV)	Costo por kilómetro X kilómetros recorridos
Costo Combustible	Costo por kilómetro X kilómetros recorridos
Mantenimiento 20,000 kilómetros	Costo por kilómetro X kilómetros recorridos
Mantenimiento 120,000 kilómetros	Costo por kilómetro X kilómetros recorridos
Repuestos y Reparaciones	Costo por kilómetro X kilómetros recorridos
Neumáticos	Costo por kilómetro X kilómetros recorridos
TOTAL (CV)	
Costos causi variables (CQv)	
Viáticos	Costo por el servicio realizado
Peajes	Costo por el servicio realizado
Carga/Descarga (Estibaje)	Costo por el servicio realizado
Otros Costos	Costo por el servicio realizado
TOTAL (CQv)	
COSTO TOTAL DEL SERVICIO (CF+CV+CQv)	

Elaborado por: el Autor.

4.2. DISCUSIÓN.

La verificación de las hipótesis específicas propuestas en el presente trabajo de investigación, se ha realizado mediante a través de los resultados obtenidos en el análisis efectuado sobre cada objetivo específico propuesto, siendo la verificación de la siguiente manera:

Verificación de la primera hipótesis específica.

“La determinación de los costos fijos y variables permitirá conocer los elementos del costo de la prestación del servicio y su incidencia en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno”

Mediante la presente investigación se determinó los costos de servicio, según la Tabla N°24, se llega a determinar los costos fijos y variables de la prestación de servicio de la empresa, los costos fijos de la prestación del servicio están integrados por la Mano de obra directa (Conductores), Depreciación vehicular, Depreciación máquinas y equipos, Seguro (SOAT), Gastos Administrativos, costos que representaron el 26.73% del costos total de servicio (Figura N°23), en segunda instancia se verifico los costos variables, los cuales representan la mayor proporción de los costos de servicio, representa el 53.77% y se integran por el Costo Combustible, Mantenimiento 20,000 kilómetros, Mantenimiento 120,000 kilómetros, Repuestos y Reparaciones, Neumáticos; en última instancia tenemos los costos cuasi variables, costos que aunque no son fijos, varían, en función a cada servicio realizado, este costo representa el 19.50% del costos de servicio.

De esta manera se pudo conocer los elementos del costo de la prestación del servicio de la empresa, así mismo, se constató que tales costos no eran tomados en cuenta por la empresa, de otro lado, también se pudo evidenciar que tienen una incidencia significativa en los resultados económicos de la empresa, dado que representan el 79.51% y 81.26% de los resultados económicos de la empresa, en los periodos 2015 y 2016 respectivamente.

Hipótesis Especifica N°1: **SE ACEPTA**, la hipótesis específica N° 1 planteada para la presente investigación.

Verificación de la segunda hipótesis específica.

“Los resultados económicos son eficientes e indican positivamente en la toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.”

Los resultados económicos analizados en la presente investigación que se reflejan en las Tablas N°30 y 31, son el análisis de los estados de resultados de los periodos 2015 y 2016, reflejan utilidades brutas de S/. 60,947.00 y S/. 63,798.00 respectivamente, resultados que muestran una utilidad positiva; de otro lado, señalar que las ventas netas se incrementaron en 22.39%; de igual forma el costo de servicio (venta) se incrementó en 25.08%, así mismo, el análisis mediante la aplicación de los ratios financieros a los resultados económicos, periodo 2015 y 2016, pudo evidenciar que los resultados económicos son positivos e eficientes, dado que la rentabilidad sobre ventas reflejó indicadores positivos de 6.38% para el periodo 2015 y 5.47% para el 2016, la rentabilidad sobre inversión se verificó en 14.67% para el periodo 2015 y 6.47% para el periodo 2016, y por último la rentabilidad sobre capital propio, se determinó en el periodo 2015, en 15.95%, y 14.27% para el periodo 2016. (Figura

N°31), resultados que si bien es cierto muestran una leve desmejora de un periodo a otro, sin embargo no es motivo de alarma, debido a que tal situación se debe a que la empresa incremento sus activos para el periodo 2016, situación que se refleja en los resultados financieros de la empresa, teniendo especial relevancia al momento de aplicar los ratios financieros sobre los resultados económicos de la empresa.

En ese sentido, los resultados producto de la aplicación de los ratios financieros si bien muestra resultados eficientes, implican que la gerencia de la empresa debe aplicar un análisis financiero – económico integral de tal manera que se pueda tomar decisiones adecuadas, así mejorar la rentabilidad de la empresa.

Por lo tanto se confirma que los resultados económicos son eficientes e inciden de forma positiva en la toma de decisiones de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. periodos 2015 y 2016.

Hipótesis Especifica N°2: **SE ACEPTA**, la hipótesis especifica N° 2 planteada para la presente investigación.

CONCLUSIONES

PRIMERA: Para determinar el costo de servicio de forma razonable y adecuada, es necesario conocer todos los elementos del costo presentes en el servicio de transporte para luego clasificarlos como costos fijos y costos variables, conocer los elementos del costo no solo implica distinguir los costos atribuibles al consumo de combustible, peajes y servicio de descarga (Estibaje), sino que es necesario incluir por ejemplo el costo de los neumáticos y cuanto representa el uso de los mismos (desgaste) en el servicio de transporte, igualmente es necesario un marco teórico técnico que nos permita medir cada uno de los elementos del costo adecuadamente; dentro de esa lógica la empresa Transportes Nayaka S.R.L., no determina adecuadamente sus costos de servicio; dado que, la presente investigación mostro que mediante la estructura de costos ideal aplicada en el presente trabajo de investigación, (Tabla N°24, Figura N°23) se logró determinar con seguridad razonable los costos de servicio, así como los elementos que los conforman, siendo los costos variables los más importantes debido a que representan el 53.77% de los costos totales, principalmente integrado por el consumo de combustible; los costos fijos representan el 26.73% y el 19.50% los costos cuasi variables, que en conjunto hacen el costo total del servicio.

De igual forma, se verifico que los costos que estima la empresa, (Tabla N°1), son menores a los costos que se determinaron en la presente investigación; Habiendo establecido los costos de servicio reales se determinó también, (Tabla N°26) la utilidad real del servicio, que en comparación con la utilidad que estima la empresa esta es un 77.97% mayor a la utilidad hallada en la presente

investigación, así mismo señalar, que los costos de servicio deben ser expresados con los valores de venta, debido a que se permite una mejor caracterización del costo y utilidad al no estar incluido el IGV. Finalmente, concluir que los costos de servicio en la empresa inciden significativamente en los resultados económicos debido a que estos representan el 79.51% y 81.26% en los periodos 2015 y 2016 respectivamente, haciendo indispensable el uso de una estructura de costos basado adecuadamente en un marco teórico técnico para la empresa.

SEGUNDA: En la evaluación de la incidencia de los resultados económicos en la toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka, se pudo determinar que los resultados económicos son positivos e eficientes, a pesar de que no existe una política de costos que determine adecuadamente los costos de servicio, en este caso el gerente, que realiza un trabajo arduo como propietario/gerente de la empresa, toma decisiones adecuadas que permiten que la rentabilidad de la empresa muestre niveles positivos.

Los resultados económicos para el periodo 2015, muestran una utilidad bruta de S/. 60,947.00 y en el periodo 2016 de S/. 63,798.00, resultados que siguen una línea de progresiva de crecimiento, pero consideramos que debería ser mayor, dado que en el periodo 2016 las ventas netas aumentaron considerablemente al año precedente en un 22.39%, situación que no pudo reflejar con mayor incidencia en los resultados económicos del periodo, sin embargo se pudo apreciar que el costo de ventas aumento en 25.08% del periodo 2015 al periodo 2016, verificándose una mayor proporcionalidad con respecto al aumento de las ventas de la empresa, a tal situación se evidencio

claramente la necesidad de implementar una política de reducción de costo de servicio por parte de la empresa.

TERCERA: La propuesta de un modelo de costos por unidad para el servicio de transporte de carga para la empresa, permitirá lograr mayores niveles de eficiencia y eficacia, al llevar a cabo el servicio de transporte debido a que permitirá conocer los costos fijos y variables a precisión por parte de la empresa, y esta podrá orientar la toma de decisiones gerenciales a tener un adecuado manejo de sus costos, ya que la medición adecuada de los costos permite obtener mejores resultados económicos.

RECOMENDACIONES

PRIMERA: Al gerente propietario de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. determinar los costos adecuadamente, permite conocer todos los elementos presentes en el costo servicio de transporte de carga por parte de la empresa, el no determinarlos de forma adecuada, supone que los resultados económicos sean distintos a los esperados; un aspecto a resaltar, es que los costos de servicio se incrementan cuando se opera el vehículo de un solo tramo del viaje con carga, y de regreso se transita vacío, se recomienda que los viajes de retorno no se hagan en vacío, puesto que el consumo de combustibles y los gastos del viaje se verán reflejados en una menor utilidad en el servicio. De otro lado, una estructura adecuado de costos permite conocer adecuadamente cada elemento del mismo, pudiendo verificarse en que rubro se efectuá un mayor desembolso de efectivo, situación que podría optimizarse al conocer realmente el costo de servicio, que en consecuencia permite tener una idea razonable de la utilidad del servicio.

SEGUNDA: Al gerente propietario de la empresa, es importante realizar evaluaciones a la situación actual y futura de la empresa para evaluar su desempeño económico y financiero, la toma de decisiones, sin información que pueda avalar una decisión supone que no se pueda satisfacer las reales necesidades de la empresa. La evaluación de los resultados económicos permite tener información adecuada sobre el manejo de la empresa, que servirá para medir el grado de la rentabilidad de la empresa, así mismo permitirá la toma de decisiones gerenciales adecuadas para el crecimiento de la empresa.

TERCERA: La estructura de costos tiene que ser vital para el desarrollo de las operaciones de la empresa, determinar los costos de servicio siempre debe darse sobre la base de un marco teórico técnico lo que permite tener información de calidad, con la cual se puedan tomar decisiones adecuadas; de otro lado, resulta necesario, mantener las unidades vehiculares en óptimo estado de funcionamiento, con el mantenimiento vehicular al día, puesto que el costo de mayor relevancia dentro del servicio es el consumo del combustible, un vehículo en óptimo estado de funcionamiento, con neumáticos en buen estado, accesorios aerodinámicos adecuados permite el uso eficiente del combustible.

REFERENCIAS

- Achata Mamani, E. (2002). *Análisis de costos y determinación de la rentabilidad en la empresa de transportes terrestre de carga internacional Reitrans Peru Bolivia S.R.Ltda. (Tesis de Pregrado)*. Puno.
- Alcos Chura, R. (1995). *Determinación de costo de operación por sistema de tarifas en las empresas de servicio de transporte Público terrestre interprovincial de pasajeros en la ruta Puno, Moquegua, Tacna (Tesis de pregrado)*. Puno: UNA-Puno.
- Apaza Meza, M. (2017). *Análisis Financiero para la Toma de Decisiones*. Lima: Pacífico Editores S.A.C.
- Arana, D. (2012). *Gestión de contabilidad Financiera*. Ciudad de Mexico.
- Argentina, el transporte automotor. (3 de Diciembre de 2018). *Edutecne*.
Obtenido de <http://www.edutecne.utn.edu.ar/transporte/costos.pdf>
- Ataupillco Vera, D. (2005). *Contabilidad y costos por sectores*. Lima.
- Ataupillco Vera, D. (2008). Costos, Impuestos y NIIF por Sectores . En D. Ataupillco Vera, *Costos, Impuestos y NIIF por Sectores* (págs. J3-J15). Lima: Ivera Asociados.
- Blanco Aruquipa, J. C. (2014). *El transporte de carga en Bolivia y sus efectos economicos y analisis de eficiencia del sector (Tesis de Pregrado)*. La Paz: Universidad Mayor de San Andres.
- Brito, J. A. (2001). Contabilidad :Básica e intermedia. En J. A. Brito, *Contabilidad :Básica e intermedia (contabilidad I y II)* (pág. 989). Caracas: Ediciones centro de contadores.
- Burns , N., & Grove K., S. (2004). Investigación en Enfermería. En *Investigacion en Enfermería*. Madrid: Elsevier España.

- Ccaccya Bautista, D. A. (2015). Análisis de rentabilidad de una empresa. *Actualidad Empresarial*, VII-1.
- Chambergu Guillermo, I. (2014). *Análisis de costos y presupuestos en el planeamiento estratégico gerencial*. Lima: Pacifico Editores.
- Choquesaca Pacheco, E. C., & Lara Sánchez, J. E. (2017). *Costos de Servicios de TRansporte de Carga y Fijación de los fletes de la empresa de Transporte de carga Leiva H. E.I.R.L. - Cusco, periodo 2016 (Tesis de pregrado)*. Cusco: Universidad Andina del Cusco.
- Coello Martinez, A. M. (2015). Ratios Financieros. *Actualidad Empresarial*, VII-1.
- Contabilidad.com.do* . (25 de Mayo de 2016). Obtenido de <https://contabilidad.com.do/analisis-financiero/>
- Contabilidad.TK. (s.f.). *Centro de Estudios Financieros* . Obtenido de <https://www.contabilidadtk.es/node/162>
- Córdova Jimenez, E. D. (2011). *Costos y Rentabilidad en las Empresas de TRansporte de Carga de la Ciudad de Puno (Tesis de Pregrado)*. Puno: Universidad Nacional del Altiplano.
- Decreto Supremo No. 017-2009-MTC. (22 de Abril de 2009). Diario El Peruano. *Reglamento Nacional de Administración de Transporte*. Lima, Lima, Peru: Ministeria de Transportes y Comunicaciones.
- el transporte automotor en la argentina. (3 de Diciembre de 2018). *Edutecne*. Obtenido de <http://www.edutecne.utn.edu.ar/transporte/costos.pdf>
- Fayol, H., & Taylor, F. (2015). *Principios de Administracion Cientifica - Administracion Industrial y general*. Edigrama.
- Fernández Arena, J. A. (1977). El Proceso Administrativo. En J. A. Fernández Arena, *El Proceso Administrativo* (pág. 85). Ciudad de Mexico.

- Financieros, F. d. (14 de noviembre de 2018). *MEF*. Obtenido de <https://www.mef.gob.pe/es/consejo-normativo-de-contabilidad/nics>
- Flores Soria, J. (2013). *Análisis e Interpretación de los Estados Financieros*. Lima: Instituto Pacífico .
- Flores Soria, J. (2016). *Manual Práctico de Estados Financieros*. Lima: Pacífico Editores.
- Foundation, I. (15 de Noviembre de 2018). *MEF*. Obtenido de https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/con_nor_co/vigentes/nic/RedBV2018_IAS01_GVT.pdf
- Gobierno Regional Puno. (2016). *Plan Regional de Gestión de Riesgo de Desastres*. Puno: Gobierno Regional Puno - Sub gerencia de defensa nacional y civil.
- Guzmán Valdivia, I. (1963). *La sociología de la empresa*. Ciudad de México: Editorial Jus.
- Horngrén, C. T. (2012). Contabilidad de Costos. En C. T. Horngrén, *Contabilidad de Costos* (pág. 27). Naucalpan de Juárez: Pearson educación .
- Howe, H. (s.f.). En H. Howe.
- López Betancourt, H. F. (2011). *Estructura y Asignación del costo total del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corata, en la empresa de Transporte La Misericordia S.A.C. del departamento de Lambayeque (Tesis de Pregrado)*. Chiclayo: Universidad Católica Santo Toribio de Mongrovejo.
- Madueño Veramendi , M. S. (2017). *Costos ABC y Toma de Decisiones Gerenciales en las Empresas de Transporte de Carga de Distrito de Cercado de Lima Año 2016 (Tesis de Pregrado)*. Lima: Universidad César Vallejo.

- Murrilo Quispe, Y. (2012). *Mejoramiento del Servicio de Transporte de Carga para reducir los Costos Logísticos en tracto camiones con semi remolques (Tesis de pregrado)*. Huancayo: Universidad Nacional del Centro del Perú.
- Novoa Villa, H. H. (2014). Los Estados Financieros en el Perú. En H. H. Novoa Villa, *Los Estados Financieros en el Perú* (pág. 5). Puno.
- Pedraza Alvarez, V. N. (2015). *Análisis Económico Financiero y su Incidencia en la Toma de Decisiones Gerenciales de la empresa de Transportes Isabel E.I.R.L. periodos 2014-2015 (Tesis de Pregrado)*. Puno.
- Pinto Coyullo, O. (2018). *Análisis de los Estados Financieros y su Incidencia en la Toma de Decisiones Gerenciales de la empresa de Transportes y Turismo Express Internacional Sur Oriente S.C.R.Ltda. de los años 2014 y 2015 (Tesis de pregrado)*. Puno: Universidad Nacional del Altiplano.
- Promonegocios.net*. (Enero de 2007). Obtenido de <https://www.promonegocios.net/distribucion/definicion-logistica.html>
- Resolución Directorial N°4848-2006-MTC/15, Directiva N°002-2006-MTC/15. (24 de Agosto de 2006). Diario El Peruano. Lima, Perú: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ruelas, M., & Espillico, A. (2011). Comercio y Documentación Contable. En M. Ruelas, & A. Espillico, *Comercio y Documentación Contable* (pág. 48). Puno: Editorial Altiplano E.I.R.L.
- Ruelas, M., & Espillico, A. (2011). Comercio y Documentación Contable. En M. Ruelas, & A. Espillico, *Comercio y Documentación Contable* (pág. 43). Puno: Editorial Altiplano E.I.R.L.
- Sanchez Ballesta, J. P. (2002). *Análisis de la Rentabilidad de la empresa*. Murcia.
- Shillinglaw, G. (1981). Contabilidad de Costos. En G. Shillinglaw, *Contabilidad de Costos: Análisis y Control* (pág. 438). Buenos Aires: Librería "El Ateneo".

Ticona Cahuapaza, K. M. (2016). *Incidencia del Sistema de Detracciones en la Situación Económica y Financiera de la empresa de transportes HW E.I.R.L. de la ciudad de Juliaca, periodo 2014-2015 (Tesis de pregrado)*. Puno: Universidad Nacional del Altiplano.

Vasquez Quispe, E. (2016). *Calidad de Servicio y su influencia en la Rentabilidad de las empresas de Transportes de Pasajeros Interdepartamental ruta, Puno Arequipa - Puno, periodo 2015 (Tesis de Pregrado)*. Puno: Universidad Nacional del Altiplano.

Zans A, W. (2009). *Estados Financieros Formulación, análisis e interpretación*. Lima: Editorial San Marcos.

Zans, W. (2010). *Contabilidad Basica I*. Lima: San Marcos.

Zeballos Zeballos, E. (2010). *Contabilidad General*. Lima: Editores Juve.

ANEXOS

ANEXO 1 MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	INDICADORES
<p>PG. ¿En qué medida los costos de servicios inciden en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016?</p>	<p>OG. Evaluar la incidencia de los costos de servicios en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016.</p>	<p>HG. La determinación de los costos de servicios inciden significativamente en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016.</p>	<p>VI. Costos de Servicios</p>	<p>Costos fijos y variables</p>
			<p>VD. Resultados económicos</p>	<p>Estado de Resultados integrales</p>
<p>PE1. ¿Cuáles son los costos fijos y variables de la prestación de servicios de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno?</p>	<p>OE1. Determinar los costos fijos y variables de la prestación de servicios de la empresa Transportes Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno.</p>	<p>HE1. La determinación de los costos fijos y variables permitirá conocer los elementos del costo de la prestación del servicio y su incidencia en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno.</p>	<p>VI. Costos fijos y variables.</p>	<p>Costos fijos y variables</p>
			<p>VD. Resultados económicos</p>	<p>Estado de Resultados Integrales</p>
<p>PE2. ¿De qué manera los resultados económicos inciden en la Toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.?</p>	<p>OE2. Determinar la incidencia de los resultados económicos en la Toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.</p>	<p>HE2. Los resultados económicos son eficientes e inciden positivamente en la Toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.</p>	<p>VI. Resultados económicos.</p>	<p>Estado de Resultado Integral e Indicadores Financieros</p>
			<p>VD. Toma de Decisiones gerenciales</p>	<p>Utilidad de los resultados económicos</p>
	<p>OE3. Proponer un modelo de costos por unidad para el servicio de transporte de carga en la empresa Transportes Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno.</p>			

ANEXO 4 COMPROBANTE POR COMBUSTIBLE

Angelito Distribuciones
 DE: OJEDA MANRIQUE MIGUEL ANGEL
 DOMICILIO FISCAL: CALLE MADRE DE DIOS 520 - P.J. LEONES DEL MISTI
 ALTO SELVA ALEGRE - AREQUIPA
 SUCURSAL: CAR. VIA DE EVITAMIENTO Km. 0.6 - URB. SEMI RURAL PACHACUTEC
 CERRO COLORADO - AREQUIPA

R.U.C. N° 10292510247

FACTURA
 011 N° 19878

SEÑOR(ES): Transportes Nayaka S.R.L
 DIRECCION: Av. Emilio Romero 197 Puno
 R.U.C. N°: 20542721112 GUIA N°: _____ VEND.: _____

AREQUIPA, 16 DE 01 DEL 2015

CANTIDAD	UNIDAD	DESCRIPCION	P. UNITARIO	TOTAL
	Glns.	Gasohol 84		
	Glns.	Gasohol 90		
<u>183</u>	Glns.	Petróleo DB5	<u>9.70</u>	<u>1775.10</u>

SON: mil setecientos setenta y cinco 10/100 S.E.O.O.

Tipografía "EL ALVA" S.R.L.
 RUC. 20120967712
 Cruz Verde 451 - Arequipa
 Fecha de Impresión: 2014-09-11
 Serie: 011 del N° 18001 al 20000
 Autorización N° 00110782051

CANCELADO
 Arequipa 16 de 01 del 2015

SUB-TOTAL 1504.32
 I.G.V. 18 % 270.78
TOTAL S/. 1775.10

USUARIO

COPIA SIN EFECTOS A CREDITO FISCAL DEL I.S.V.

ANEXO 5 COMPROBANTE DE PAGO POR PEAJE

COVISUR S.A.
 UNIDAD DE PEAJE SANTA LUCIA - PUNO
 Lagunillas, Km 201+700 Ruta 30B
 Santa Lucia Lampa
 17/01/2015 07:46:58 RUC: 20517252558
 Serie: FF9F260073 Ticket: 401-01869024

*** TICKET FACTURA ***
 RAZ. SOC: TRANSPORTES NAYAKA S.R.L.

RUC :20542721112
 CAT6 (PESADO 6 EJES) S/23.10
 SUB T. : S/19.58
 IGV : S/3.52
 PLACA :A6C830
 CAJ. /A :CCSE

MANEJE CON CUIDADO
 SU VIDA ES MUY VALIOSA

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES

ARTÍCULO CIENTÍFICO

"EVALUACIÓN DEL COSTO DE SERVICIO E INCIDENCIA EN LOS
RESULTADOS ECONÓMICOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA
NAYAKA S.R.L. DE LA CIUDAD DE PUNO, PERIODOS 2015 Y 2016"

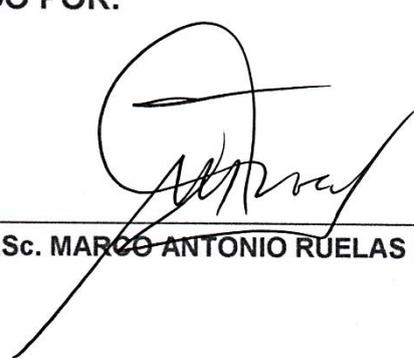
"EVALUATION OF THE COST OF SERVICE AND INCIDENCE IN THE
ECONOMIC RESULTS OF THE FREIGHT TRANSPORT COMPANY NAYAKA
S.R.L. OF THE CITY OF PUNO, PERIODS 2015 AND 2016"

PRESENTADO POR:
JORGE LUIS ACHATA FLORES

REVISADO POR:

DIRECTOR/ASESOR

:


D.Sc. MARCO ANTONIO RUELAS HUMPIRI

COORDINADOR DE
INVESTIGACIÓN

:


Dr. GERMAN ALBERTO MEDINA COLQUE

PUNO – PERÚ

2019

“EVALUACIÓN DEL COSTO DE SERVICIO E INCIDENCIA EN LOS RESULTADOS
ECONÓMICOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L.
DE LA CIUDAD DE PUNO, PERIODOS 2015 Y 2016”

"EVALUATION OF THE COST OF SERVICE AND INCIDENCE IN THE ECONOMIC
RESULTS OF THE FREIGHT TRANSPORT COMPANY NAYAKA S.R.L. OF THE
CITY OF PUNO, PERIODS 2015 AND 2016"

JORGE LUIS ACHATA FLORES

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO – PUNO

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y ADMINISTRATIVAS

ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES

ARTÍCULO CIENTÍFICO

EVALUACIÓN DEL COSTO DE SERVICIO E INCIDENCIA EN LOS RESULTADOS ECONÓMICOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L. DE LA CIUDAD DE PUNO, PERIODOS 2015 Y 2016

EVALUATION OF THE COST OF SERVICE AND INCIDENCE IN THE ECONOMIC RESULTS OF THE FREIGHT TRANSPORT COMPANY NAYAKA S.R.L. OF THE CITY OF PUNO, PERIODS 2015 AND 2016

AUTOR: JORGE LUIS ACHATA FLORES

CORREO ELECTRÓNICO: georgevz@gmail.com

ESCUELA PROFESIONAL: CIENCIAS CONTABLES

RESUMEN

El presente trabajo de investigación titulado “EVALUACIÓN DEL COSTO DE SERVICIO E INCIDENCIA EN LOS RESULTADOS ECONÓMICOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L. DE LA CIUDAD DE PUNO, PERIODOS 2015 Y 2016”, se llegó a desarrollar en la ciudad de Puno, departamento del mismo nombre; el presente trabajo de investigación se realizó en la empresa Transportes Nayaka S.R.L. a tal razón la población y la muestra está representada por la empresa mencionada; en tanto, la información a la que nos hemos remitido para realizar la presente investigación contempla registros contables y estados financieros de los periodos 2015 y 2016; Se estableció el objetivo general como sigue: “Evaluar la incidencia de los costos de servicios en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L., de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016”, así como la hipótesis general: “La determinación de los costos de servicios inciden significativamente en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno en los periodos 2015 y 2016”; la que fue contrastada con los resultados obtenidos de la investigación; entretanto, la metodología aplicada en la investigación fue el método descriptivo y deductivo, con respecto a las técnicas de recolección de información se empleó la observación directa y el análisis de la información documentaria, lo que permitió arribar a los siguientes conclusiones: Los

costos de servicio que la empresa estima son determinados empíricamente, carentes de un marco teórico - técnico, razón por la cual no se refleja la realidad del costo de servicio; Según el análisis de los costos de servicio, se determinó el costo variable del servicio, el cual constituye el 53.77% del costo de servicio, el costo fijo el 26.73%, y el costo cuasi variable el 19.50%. Conforme al análisis de los resultados económicos de la empresa expresados en los Estados de Resultados de los periodos 2015 y 2016, se determinó un crecimiento progresivo en las ventas de la empresa en 22.39%, respecto al 2015, mostrando un incremento de S/. 153,689.00, en relación directa al incremento en las ventas, el costo de venta se incrementó en S/. 136,907.00, lo que porcentualmente representa un incremento del 25.08% en el periodo 2016; finalmente, la utilidad se incrementó en 4.68%; Según el análisis de los ratios financieros aplicados, el ratio financiero de rentabilidad sobre inversión paso de 14.67% en el periodo 2015 a 6.47% en el 2016, la rentabilidad sobre capital propio se determinó en 15.95% en el periodo 2015 y del 14.27% en el periodo 2016; La rentabilidad sobre ventas, se determinó en 6.38% para el periodo 2015 y 5.47% para el 2016. Resultados que tienen repercusión en la toma de decisiones de la empresa.

Palabras Clave: Costos, Rentabilidad, Estados Financieros, Empresa, Transporte.

ABSTRACT

This research work entitled "EVALUATION OF THE COST OF SERVICE AND INCIDENCE IN THE ECONOMIC RESULTS OF THE FREIGHT TRANSPORT COMPANY NAYAKA S.R.L. OF THE CITY OF PUNO, PERIODS 2015 AND 2016", was developed in the city of Puno, department of the same name; the present research work was carried out in the freight transport company Nayaka S.R.L., reason why the population and the sample is represented by the mentioned company; In as much, the information to which we have been sent to realize the present investigation contemplates accounting records and financial statements of the periods 2015 and 2016; The general objective was established as follows: "Evaluate the incidence of service costs on the economic results of the freight transport company Nayaka S.R.L., of the city of Puno in the periods 2015 and 2016", as well as the general hypothesis: "The determination of the costs of services have a significant impact on the economic results of the freight transport company Nayaka S.R.L. of the city of Puno in the periods 2015 and 2016";

which was contrasted with the results obtained from the investigation; Meanwhile, the methodology used in the research was the descriptive and inferential method, regarding information collection techniques are we used direct observation and analysis of documentary information , which allowed to reach the following conclusions: The service costs that the company estimates are determined empirically, lacking a theoretical - technical framework, reason why the reality of the cost of service is not reflected; According to the analysis of service costs, the variable cost of the service was determined, which is 53.77% of the service cost, the fixed cost is 26.73%, and the quasi variable cost is 19.50%.According to the analysis of the economic results of the company expressed in the Income Statements for the periods 2015 and 2016, a progressive growth in sales of the company was determined in 22.39%, with respect to 2015, showing an increase of S /. 153,689.00, in direct relation to the increase in sales, the cost of sale increased by S /. 136,907.00, which percentage represents an increase of 25.08% in the 2016 period; finally, the utility increased by 4.68%; According to the analysis of the financial ratios applied, the financial ratio of return on investment increased from 14.67% in the 2015 period to 6.47% in 2016, the return on equity capital was determined at 15.95% in the 2015 period and 14.27% in the 2016 period; The return on sales was determined at 6.38% for the 2015 period and 5.47% for 2016. Results that have an impact on the company's decision making.

Keywords: Costs, Profitability, Financial Statements, Company, Transportation.

INTRODUCCIÓN

En el país existen diversos agentes económicos que realizan operaciones de comercio en distintos niveles y sectores económicos, muchas de estas operaciones de comercio requieren de movilizar mercancías, maquinarias, suministros, personal y demás, hacia y desde centros de producción, con el fin de aportar dinamismo y funcionalidad a estas actividades se emplean los servicios de transporte, una de las modalidades es el servicio de transporte de carga que se realiza por carretera; servicio que es ampliamente diversificado, especializado y segmentado acorde a las necesidades del mercado. En virtud de lo mencionado, el servicio de transporte de carga por carretera en el ámbito peruano ocupa el 80% de las operaciones de transporte en el país, el cual movilizaba mercancías, maquinarias, suministros, contenedores, productos

refrigerados y demás mediante el uso de camiones, semi tráileres y sus derivados debidamente adaptados al tipo de carga a transportar por toda la red vial del Perú. Motivado por la importancia y el rol que desempeña el sector del transporte de carga a nivel nacional, nos encontramos con que las empresas dedicadas a esta actividad, tienen distintos problemas relacionados al costo del servicio, toma de decisiones, rentabilidad, eficiencia, etc. Así mismo el entorno donde se desarrolla la actividad plantea nuevos retos como una mayor sensibilidad por la protección del medio ambiente relacionado a la aparición de vehículos eléctricos y nuevas regulaciones orientadas a facilitar las actividades de comercio. Por lo expuesto, las empresas de transporte de carga en su gran mayoría brindan su servicio a grandes empresas las cuales no pueden llevar a cabo la actividad de transporte, razón por la cual tercerizan el transporte de sus mercaderías, dado que las empresas de transporte de carga por su conocimiento y estructura puedan llevar a cabo mejor esta parte del proceso comercial; en la región de Puno las empresas de transporte de carga no son ajenas a esta realidad; la empresa Transportes Nayaka S.R.L. Queda comprendida en este panorama; por lo tanto, la presente investigación nos permite tener la oportunidad de contribuir a solucionar la problemática a la cual se enfrentan las empresas de este sector.

La investigación de esta problemática se realizó por el interés en determinar:

- ¿Cuáles son los costos fijos y variables de la prestación de servicios de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno?
- ¿De qué manera los resultados económicos inciden en la toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.?

Planteada la problemática, es que se propuso los objetivos específicos que motivan el presente trabajo de investigación:

- Determinar los costos fijos y variables de la prestación de servicios de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno.
- Determinar la incidencia de los resultados económicos en la toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.
- Proponer un modelo de costos por unidad para el servicio de transporte de carga de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno

Tales objetivos específicos fueron alcanzados pudiéndose verificar la validez de las hipótesis específicas planteadas para el presente trabajo de investigación, las cuales son como sigue:

- La determinación de los costos fijos y variables permitirá conocer los elementos del costo de la prestación del servicio y su incidencia en los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno.
- Los resultados económicos son eficientes e inciden positivamente en la toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka S.R.L.

MATERIALES Y MÉTODOS

Métodos.

El presente trabajo de investigación se desarrolló bajo un diseño de tipo no experimental – descriptivo, no experimental en razón a que se realizó un análisis sobre las relaciones de las variables costo de servicio y resultados económicos, sin manipular ninguna variable, así mismo se analizó la información documentaria contenida en los estados financieros (estado de Resultados).

El tipo de diseño no experimental es transversal debido que la recolección de información se realizó en un solo momento de la investigación.

En tanto los métodos empleados en la presente investigación empleados son:

Método Descriptivo: El método descriptivo tiene como objetivo describir y analizar sistemáticamente el estado y/o comportamiento de una serie de variables de una situación particular en uno o más momentos en el tiempo, en este caso se empleó este método debido a que nos permitió describir y evaluar en forma detallada cada uno de los elementos del costo presentes en el servicio de transporte de la empresa Transportes Nayaka, así mismo, permitió explicar la situación actual de la empresa, actividades, unidades para el servicio y otros relacionados a la empresa.

Método Deductivo: El método deductivo es el método por el cual partimos de un hecho en general para llegar a hechos particulares que conforman el mismo, de la ley al hecho, este método resulto fundamental debido que a través de este método pudimos llegar a determinar, clasificar y reconocer cada uno de los elementos del costo de servicio que intervienen en la prestación de servicio para la empresa de Transportes Nayaka S.R.L.,

así mismo pudimos analizar los resultados económicos de la empresa contenida en los estados de resultados, llegando a desglosar la información contenida en los mismos.

Población y Muestra.

Población: La población del presente trabajo de investigación estuvo dada por la empresa de Transportes Nayaka S.R.L. que está representada por el gerente propietario de la misma, esta empresa se encuentra en la ciudad de Puno, tiene como rubro de negocio prestar el servicio de transporte de carga; la empresa Transportes Nayaka S.R.L., nos sirvió como unidad de análisis del presente trabajo de investigación.

Muestra: La muestra que se consideró para el presente trabajo de investigación lo constituye la empresa Transportes Nayaka S.R.L. en ese entender la información de los registros de compras y registros de ventas de los periodos 2015 y 2016, así mismo los Estados Financieros (Estado de Resultados) de la empresa fueron utilizados para la presente investigación, la muestra de investigación es no probabilístico, razón por la cual no se aplica la estadística sino es a elección por conveniencia del investigador.

Técnicas para la Recolección de Información.

Recopilación y Análisis Documental: Se ha procedido a seleccionar un conjunto de documentos proporcionados por la empresa, objeto de estudio del presente trabajo de investigación, el mismo que consiste en los registros de compras y ventas de los periodos 2015 y 2016, estados financieros de los periodos 2015 y 2016, planilla de remuneraciones, organigrama y otros documentos referidos al servicio que presta la empresa, para que dichos documentos nos sirvan como sustento al presente trabajo de investigación, información que nos ha ayudado en gran medida en el logro de los objetivos planteados en la investigación.

Observación Directa: Esta técnica permitió observar in-situ la actividad de la empresa, y búsqueda de información relevante a los costos inmersos en la actividad de la empresa, así también sirvió para poder conocer la realidad y problemática de la empresa, las operaciones que realiza, la logística que tiene que llevar a cabo, y determinar aspectos operativos claves propios de la empresa.

Procesamiento de la Información: Los datos obtenidos mediante la utilización de las técnicas e instrumentos metodológicos antes mencionados, serán parte del procesamiento de la información del presente trabajo de investigación, para el cual se

tuvo en consideración la estadística descriptiva, que mediante la misma esta información será tabulada y presentada en tablas estadísticas, los mismos que serán descritos y analizados individualmente para facilitar la comprensión de los mismos.

RESULTADOS

Los resultados de la presente investigación muestran que se ha podido determinar los costos de servicio de la empresa Transportes Nayaka S.R.L., así mismo la incidencia de los resultados económicos en la toma de decisiones de la empresa.

Referente a la determinación de los costos fijos y variables de la prestación de servicios de la empresa; Se consideró prudente precisar la manera en que determina sus costos de servicio la empresa, siendo este a través de un proceso empírico, sin ningún marco teórico – técnico de sustento, proceso para el cual simplemente se considera como costo de servicio los peajes y el combustible consumido sin tomar en cuenta otros costos presentes en la actividad, tales como, costos en mantenimiento, lubricantes, filtros, llantas, sueldo del conductor, viáticos, peajes, mantenimiento del vehículo, repuestos, desgaste automotor, depreciación, comisiones, gastos administrativos, entre otros.

Tabla 37

Estructura de Costos Ideal Transportes Nayaka S.R.L.

Detalle	C. por km.	C. por servicio (295 km.)
Costos Fijos (CF)		
Mano de obra directa (Conductores)		120.00
Depreciación vehicular		143.08
Depreciación máquinas y equipos		8.02
Seguro (SOAT)		0.98
Gastos Administrativos		43.74
TOTAL (CF)		315.82
Costos Variables (CV)		
Costo Combustible	1.67	493.22
Mantenimiento 20,000 kilómetros	0.04	12.92
Mantenimiento 120,000 kilómetros	0.01	3.77
Repuestos y Reparaciones	0.02	5.90
Neumáticos	0.41	119.50
TOTAL (CV)		635.32
Costos causi variables (CQv)		
Viáticos		50.00
Peajes	0.20	58.73
Carga/Descarga (Estibaje)		121.60
TOTAL (CQv)		230.33
COSTO TOTAL DEL SERVICIO (CF+CV+CQv)		1181.47

Fuente: Registros Contables "Transportes Nayaka S.R.L.", Elaborado por: El autor.

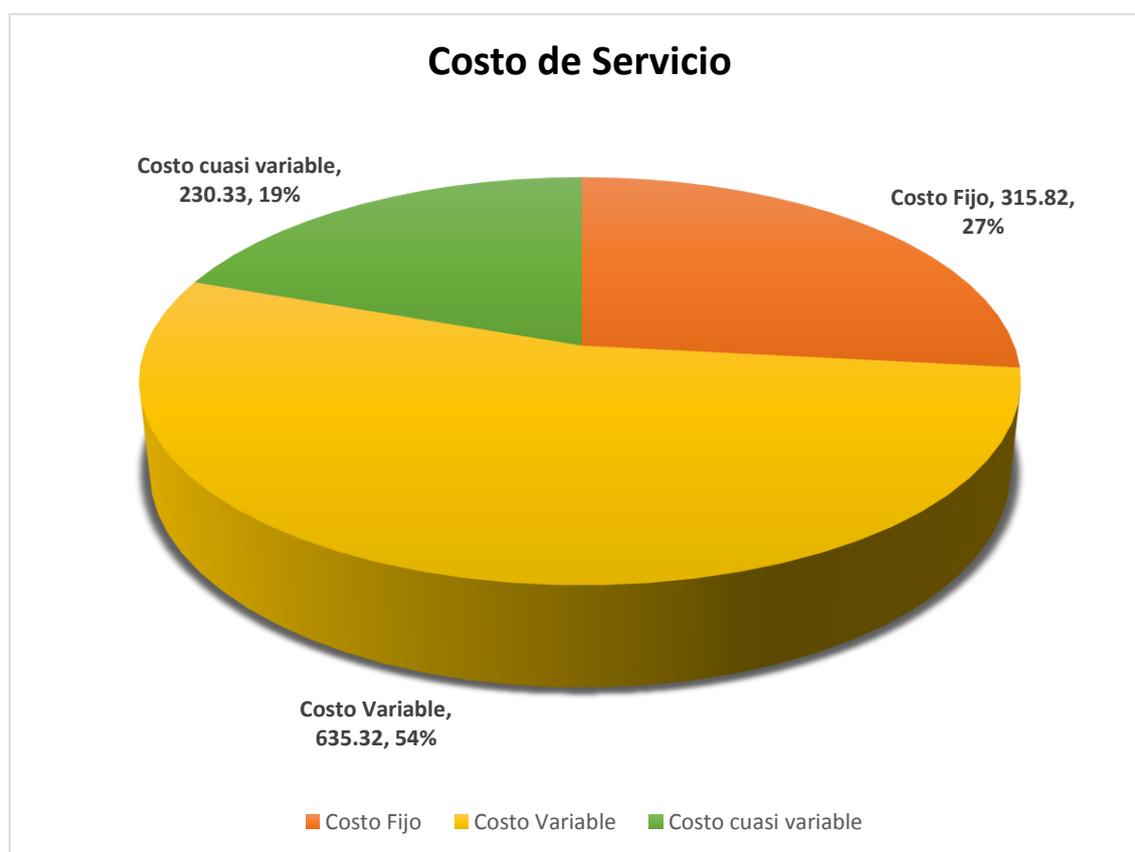


Figura 34: *Costo de Servicio Transportes Nayaka S.R.L.*

Comentario: Mediante la Tabla N°1, se muestra la determinación del costo de servicio total efectuada en el presente trabajo de investigación, este proceso de determinar los costos se muestra a través de una estructura ideal de los costos en la prestación del servicio de carga para la empresa Transportes Nayaka S.R.L., en tal sentido estos costos fueron agrupados en costos fijos (CF), costos variables (CV) y costos cuasi variables (CQv)., Donde los costos fijos (CF), representan el 26.73% (S/.315.82), del costo total del servicio, en tanto los costos variables (CV) representan el 53.77% (S/.635.32) , y por último los costos cuasi variables (CQv) representan el 19.50% (S/.230.33), Figura N°1. El costo de servicio total es de S/.1,181.47.

Tabla 38:

Determinación del Valor de Venta en el Flete por Servicio.

Denominación	Importe
Sub total	S/2,203.39
IGV 18 %	S/396.61
TOTAL	S/2,600.00

Fuente: Registros Contables “Transportes Nayaka S.R.L.”, **Elaborado por:** El autor.

Tabla 39:

Costos estimados por la Empresa y Costos determinados en el Estudio.

Detalle	Flete	Ingreso real	Egresos por viaje (Costo)	Utilidad por viaje	Diferencia % utilidad del servicio
Empíricamente	2600		781.30	1818.70	177.97%
Determinación de Costos	2600	2203.39	1181.47	1021.92	100.00%
Diferencia			400.17	796.78	77.97%

Fuente: Registros Contables “Transportes Nayaka S.R.L.”, **Elaborado por:** El autor.

Comentario: Mediante la Tabla N°2, se determinó el valor de venta por el servicio de transporte efectuado, mediante la Tabla N°3, se estableció las diferencias entre los costos calculados por la empresa Transportes Nayaka S.R.L. y los costos de servicio calculados por el presente estudio, y a través de la misma se puede apreciar una diferencia entre la utilidad que la empresa estima, y la utilidad que se determinó en la presente investigación.

La utilidad estimada por la empresa Transportes Nayaka, determinada por el gerente/propietario de la empresa tiene una importante diferencia, con la utilidad determinada en la presente investigación, se logró determinar una utilidad real de S/.1021.92, en tanto, a través de la determinación de los costos de servicios por la

empresa se calculó una utilidad de S/. 1818.70, esta diferencia se muestra porcentualmente, y es de 77.97% (S/. 796.78) con respecto a la utilidad determinada en el presente estudio, costos de servicio que inciden significativamente en los resultados económicos de la empresa.

La diferencia entre los costos de la empresa y los costos hallados por el presente estudio son sustanciales, debido a las siguientes razones, tales como:

- El valor del flete incluye el impuesto general a las ventas 18%, razón por la que necesario calcular el valor de venta del servicio, el cual únicamente sería de S/. 2203.39.
- Los costos estimados por la empresa, al ser compras realizadas con facturas y con el objetivo de acceder al crédito fiscal otorgado por ente tributario, estas compras tienen agregado el IGV, razón por la cual no se puede realizar una precisión exacta de los costos.
- Los costos estimados por la empresa, al ser calculados de una manera empírica tienen bastantes omisiones en cuanto a los costos reales a la hora de prestar el servicio de carga, costos omitidos como sueldos, mantenimiento, reparaciones, etc.

Al respecto, los costos de la prestación de servicios de la empresa Transportes Nayaka, calculados por el presente estudio de los periodos 2015 y 2016, son:

Tabla 40:

Detalle de los Costos de servicios, periodo 2015.

Elementos del costo de servicio	S/.
Costos Fijos (CF)	
Mano de obra directa (Conductores)	S/55,435.09
Depreciación vehicular	S/66,097.11
Depreciación máquinas y equipos	S/3,704.91
Seguro (SOAT)	S/451.70
Costo Administrativos	S/20,206.09
TOTAL (CF)	S/145,894.90
Costos Variables (CV)	
Costo Combustible	S/227,845.01
Mantenimiento 20,000 kilómetros	S/5,970.75
Mantenimiento 120,000 kilómetros	S/1,742.92
Repuestos y Reparaciones	S/2,725.53
Neumáticos	S/55,205.60
TOTAL (CV)	S/293,489.80
Costos causi variables (CQv)	
Viáticos	S/23,097.79
Peajes	S/27,130.67
Carga/Descarga (Estibaje)	S/56,173.83
TOTAL (CQv)	S/106,402.30
COSTO TOTAL DEL SERVICIO (CF+CV+CQv)	S/545,787.00

Fuente: Registros Contables "Transportes Nayaka S.R.L.", Elaborado por: El autor.

Tabla 41:

Detalle de los Costos de servicios, periodos 2016.

Elementos del costo de servicio	S/.
Costos Fijos (CF)	
Mano de obra directa (Conductores)	S/69,340.61
Depreciación vehicular	S/82,677.12
Depreciación máquinas y equipos	S/4,634.26
Seguro (SOAT)	S/565.01
Costo Administrativos	S/25,274.65
TOTAL (CF)	S/182,491.66
Costos Variables (CV)	
Costo Combustible	S/284,998.40
Mantenimiento 20,000 kilómetros	S/7,468.47
Mantenimiento 120,000 kilómetros	S/2,180.12
Repuestos y Reparaciones	S/3,409.21
Neumáticos	S/69,053.55
TOTAL (CV)	S/367,109.75
Costos causi variables (CQv)	
Viáticos	S/28,891.72
Peajes	S/33,936.21
Carga/Descarga (Estibaje)	S/70,264.66
TOTAL (CQv)	S/133,092.60
COSTO TOTAL DEL SERVICIO (CF+CV+CQv)	S/682,694.00

Fuente: Registros Contables "Transportes Nayaka S.R.L.", **Elaborado por:** El autor.

Comentario: Mediante las Tablas N°4 y 5, se precisa el detalle de los costos de servicios, tanto para el periodo 2015 y 2016 de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. la determinación de los costos fijos y variables evidencia los elementos del costo de la prestación del servicio, elementos de los cual podemos concluir que la mayor porción de los costos de servicio se destinan al combustible y mantenimiento vehicular.

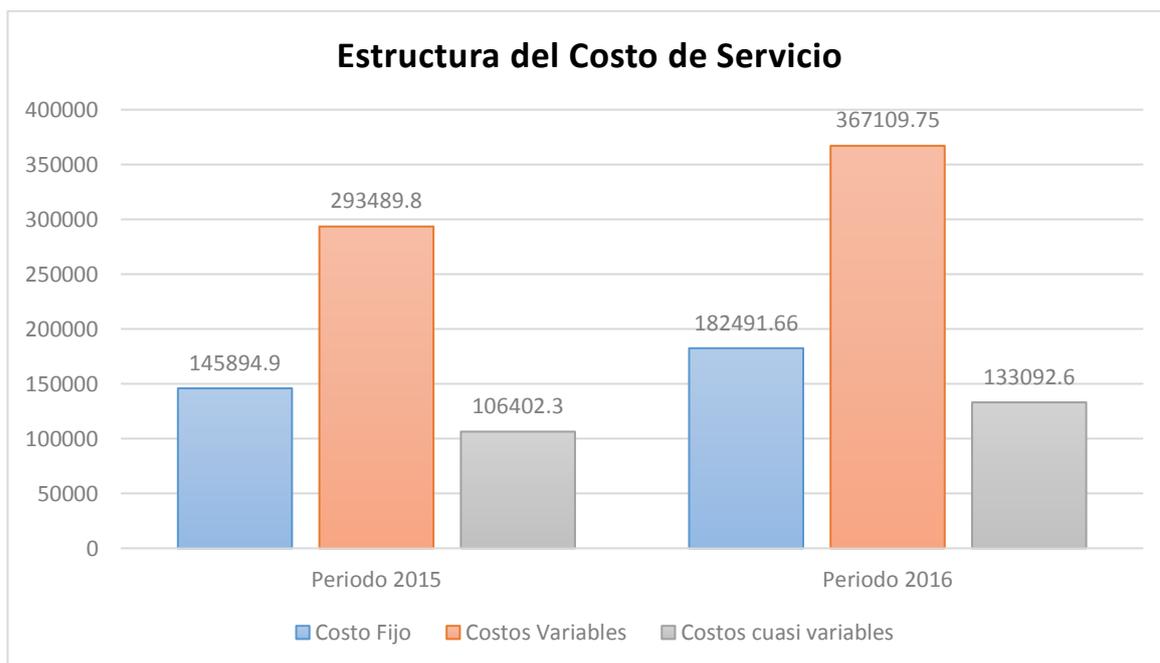


Figura 35: Estructura del Costo de Servicio por periodos.

Tabla 42:

Incidencia del Costo de Servicio en las Ventas Netas.

Periodo 2015		
Detalle	S/.	%
Ventas	686,396.00	100%
Costo del Servicio	545,787.00	79.51%
Periodo 2016		
Ventas	840,085.00	100%
Costo del Servicio	682,694.00	81.26%

Fuente: Registros Contables "Transportes Nayaka S.R.L.", **Elaborado por:** El autor.

Comentario: Por medio de la Tabla N°6 podemos determinar el porcentaje del costo de servicio en función a las ventas de cada periodo económico de la empresa Transportes Nayaka S.R.L. siendo el 79.51% el costo del servicio en el 2015 y 81.26% en el 2016.

Tabla 43:

Análisis Horizontal del Estado de Resultados.

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCIÓN						
EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L.						
Cta.	CONCEPTO	EJERCICIO ECONÓMICO		DETALL E	VARIACIÓN	
		2015	2016		2015- 2016 S/.	2015- 2016 %
INGRESOS						
704	Ventas Netas (Prestación de Servicios)	686396.00	840085.00	Incrementa en:	153689.00	22.39
COSTO DE VENTAS						
694	Costo de ventas (-)	545787.00	682694.00	Incrementa en:	136907.00	25.08
UTILIDAD BRUTA		140609.00	157391.00	Incrementa en:	16782.00	11.94
GASTOS OPERATIVOS		79662.00	93593.00	Incrementa en:	13931.00	17.49
956	Gastos de ventas	55763.00	65515.00	Incrementa en:	9752.00	17.49
946	Gastos de administración	23899.00	28078.00	Incrementa en:	4179.00	17.49
RESULTADO DE OPERACIÓN		60947.00	63798.00	Incrementa en:	2851.00	4.68
RESULTADO ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTOS		60947.00	63798.00	Incrementa en:	2851.00	4.68
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS		60947.00	63798.00	Incrementa en:	2851.00	4.68
IMPUESTO A LA RENTA 28%		17065.16	17863.44	Incrementa en:	798.28	4.68
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO		43881.84	45934.56	Incrementa en:	2052.72	4.68

Fuente: Estado de Resultados, Transportes Nayaka S.R.L. **Elaborado por:** El Autor.

Comentario: Mediante la Tabla N° 7, se muestra los estados de resultados de la empresa Transportes Nayaka del periodo 2015 y 2016 respectivamente, se aplicó en los mismos el método de análisis horizontal; Se observa que las ventas netas del ejercicio 2015 con respecto al año 2016, fueron mayores, incrementándose en S/.

153,689.00, teniendo un incremento del 22.39%, lo que es favorable para la empresa Transportes Nayaka, Así mismo, el costo de ventas se incrementó en S/. 136,907.00, lo que representa un incremento porcentual del 25.08%, la misma que indica una relación directa con las ventas netas de la empresa. Así mismo, los gastos operativos de la empresa Transportes Nayaka, se incrementaron S/. 13,931.00 lo mismo que representa un 17.49%. En ese mismo sentido, los resultados de operación de la empresa, se ven incrementados en S/. 2,851.00, que representa un incremento del 4.68%. Mediante el presente análisis aplica se considera que los resultados económicos de la empresa son eficientes.

Tabla 44:

Análisis Vertical del Estado de Resultados.

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCIÓN					
EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA NAYAKA S.R.L.					
Cta.	CONCEPTO	EJERCICIO ECONÓMICO			
		2015	Variación Porcentual 2015	2016	Variación Porcentual 2016
INGRESOS					
704	Ventas Netas (Prestación de Servicios)	686396.00	100.00%	840085.00	100.00%
COSTO DE VENTAS			79.51%		81.26%
694	Costo de ventas (-)	545787.00	79.51%	682694.00	81.26%
UTILIDAD BRUTA		140609.00	20.49%	157391.00	18.74%
GASTOS OPERATIVOS		79662.00	11.60%	93593.00	11.14
956	Gastos de ventas	55763.00	8.12%	65515.00	7.80%
946	Gastos de administración	23899.00	3.48%	28078.00	3.34%
RESULTADO DE OPERACIÓN		60947.00	8.88%	63798.00	7.59%
RESULTADO ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTOS		60947.00	8.88%	63798.00	7.59%
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS		60947.00	8.88%	63798.00	7.59%
IMPUESTO A LA RENTA 28%		17065.16	2.49%	17863.44	2.13%
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO		43881.84	6.39%	45934.56	5.47%

Fuente: Estado de Resultados, Transportes Nayaka S.R.L. **Elaborado por:** El Autor.

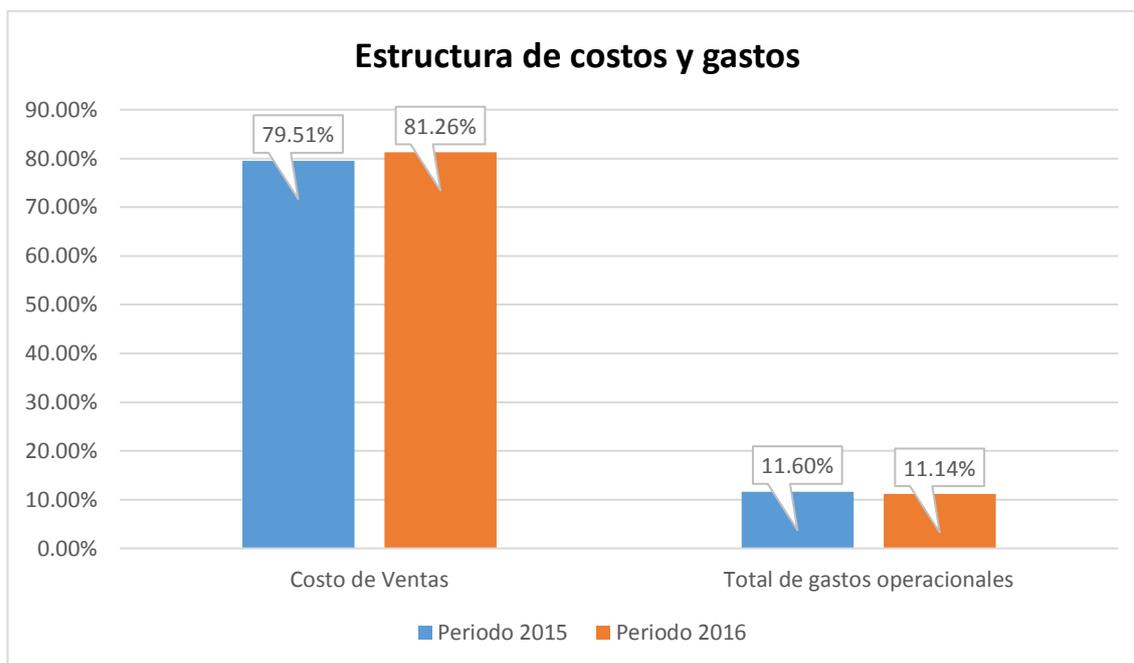


Figura 36: Estructura del Costo y Gasto de la Empresa Transportes Nayaka.

Comentario: Por medio de la Tabla N°8, se aplicó el análisis del método de vertical de los estados de resultados de la empresa Transportes Nayaka correspondiente a los periodos 2015 y 2016 respectivamente; Se entiende que en el periodo 2015 del 100% de las ventas netas de la empresa el costo de ventas representa el 79.51% (S/. 545,787.00), en tanto, para el periodo 2016 el costo de ventas representa 81.26% (S/. 682,694.00), esta situación, refleja la relación directa entre las ventas y el costo de ventas en el sentido de que las ventas también se incrementaron de un periodo a otro, también se evidencia que la empresa no cuenta con el manejo adecuado de sus costos de ventas. Los gastos de ventas y administración tuvieron una representación del 8.12% y 3.48% respectivamente para el periodo 2015, por otro lado, en el periodo 2016 los gastos de ventas representaron el 7.80% y los gastos de administración representaron el 3.34%. En cuanto a la utilidad bruta de la empresa, esta fue mayor en el periodo 2015 en relación al periodo 2016, la misma que fue de 8.88% y 7.59% respectivamente.

Tabla 45:

Ratios Financieros.

RATIO FINANCIERO	PERIODO 2015	PERIODO 2016
Rentabilidad sobre Inversión	14.67%	6.47%
Rentabilidad sobre Capital Propio	15.95%	14.27%
Rentabilidad sobre Ventas	6.38%	5.47%

Elaborado por: El Autor.

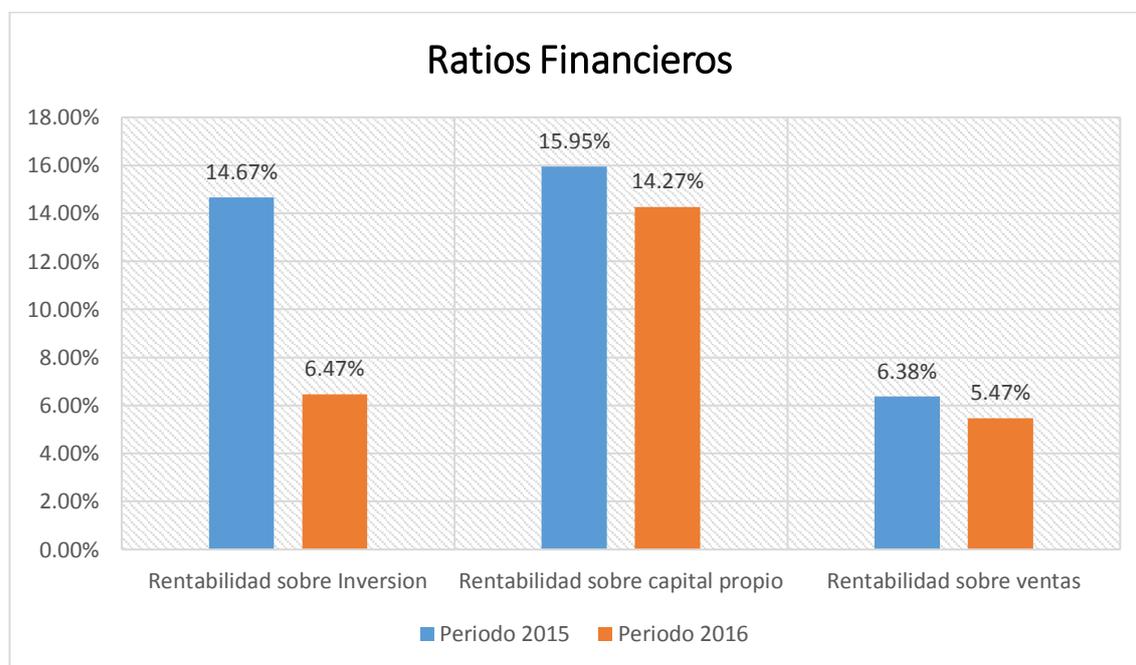


Figura 37: *Resumen de los Ratios Financieros.*

Comentario: Mediante la Tabla N° 9, encontramos el resumen de los ratios financieros aplicados sobre los resultados económicos de la empresa Transportes Nayaka, la Figura N°4, nos muestra tales resultados, de los cuales cabe interpretar que si bien es cierto que los ratios financieros se muestran menores en el periodo 2016, es necesario señalar que esto no se debe a que esto es porque sean menos eficientes respecto al periodo 2015, sino que durante el periodo 2016, la empresa tuvo un crecimiento en su

inversión, situación que se reflejó en el crecimiento de sus activos y por ende el patrimonio de la empresa se vio también incrementado, a razón de lo expuesto es que los ratios financieros aplicados para el año 2016, se muestran menores.

DISCUSIÓN

Mediante la presente investigación se determinó los costos de servicio, se llega a determinar los costos fijos y variables de la prestación de servicio de la empresa, los costos fijos de la prestación del servicio están integrados por la Mano de obra directa (Conductores), Depreciación vehicular, Depreciación máquinas y equipos, Seguro (SOAT), Gastos Administrativos, costos que representaron el 26.73% del costos total de servicio, en segunda instancia se verifico los costos variables, los cuales representan la mayor proporción de los costos de servicio, representa el 53.77% y se integran por el Costo Combustible, Mantenimiento 20,000 kilómetros, Mantenimiento 120,000 kilómetros, Repuestos y Reparaciones, Neumáticos; en última instancia tenemos los costos cuasi variables, costos que aunque no son fijos, varían, en función a cada servicio realizado, este costo representa el 19.50% del costos de servicio. De esta manera se pudo conocer los elementos del costo de la prestación del servicio de la empresa, así mismo, se constató que tales costos no eran tomados en cuenta por la empresa, de otro lado, también se pudo evidenciar que tienen un incidencia significativa en los resultados económicos de la empresa, dado que representan el 79.51% y 81.26% de los resultados económicos de la empresa, en los periodos 2015 y 2016 respectivamente.

De otro lado, los resultados económicos analizados en la presente investigación, son los resultados contenidos en los que son los estados de resultados de los periodos 2015 y 2016, estos reflejan utilidades brutas de S/. 60,947.00 y S/. 63,798.00 respectivamente, resultados que muestran una utilidad positiva; de otro lado, señalar que las ventas netas se incrementaron en 22.39%; de igual forma el costo de servicio (venta) se incrementó en 25.08%, así mismo, el análisis mediante la aplicación de los ratios financieros a los resultados económicos, periodo 2015 y 2016, pudo evidenciar que los resultados económicos son positivos e eficientes, dado que la rentabilidad sobre ventas reflejo indicadores positivos de 6.38% para el periodo 2015 y 5.47% para el 2016, la rentabilidad sobre inversión se verifico en 14.67% para el periodo 2015 y 6.47% para el periodo 2016, y por último la rentabilidad sobre capital propio, se determinó en

el periodo 2015, en 15.95%, y 14.27% para el periodo 2016, resultados que si bien es cierto muestran una leve desmejora de un periodo a otro, sin embargo no es motivo de alarma, debido a que tal situación se debe a que la empresa incremento sus activos para el periodo 2016, situación que se refleja en los resultados financieros de la empresa, teniendo especial relevancia al momento de aplicar los ratios financieros sobre los resultados económicos de la empresa.

En ese sentido, los resultados producto de la aplicación de los ratios financieros si bien muestra resultados eficientes, implican que la gerencia de la empresa debe aplicar un análisis financiero – económico integral de tal manera que se pueda tomar decisiones adecuadas, así mejorar la rentabilidad de la empresa.

CONCLUSIONES

PRIMERA: Para determinar el costo de servicio de forma razonable y adecuada, es necesario conocer todos los elementos del costo presentes en el servicio de transporte para luego clasificarlos como costos fijos y costos variables, conocer los elementos del costo no solo implica distinguir los costos atribuibles al consumo de combustible, peajes y servicio de descarga (Estibaje), sino que es necesario incluir por ejemplo el costo de los neumáticos y cuanto representa el uso de los mismos (desgaste) en el servicio de transporte, igualmente es necesario un marco teórico técnico que nos permita medir cada uno de los elementos del costo adecuadamente; dentro de esa lógica la empresa Transportes Nayaka S.R.L., no determina adecuadamente sus costos de servicio; dado que, la presente investigación mostro que mediante la estructura de costos ideal aplicada en el presente trabajo de investigación, se logró determinar con seguridad razonable los costos de servicio, así como los elementos que los conforman, siendo los costos variables los más importantes debido a que representan el 53.77% de los costos totales, principalmente integrado por el consumo de combustible; los costos fijos representan el 26.73% y el 19.50% los costos cuasi variables, que en conjunto hacen el costo total del servicio.

De igual forma, se verifico que los costos que estima la empresa, , son menores a los costos que se determinaron en la presente investigación; Habiendo establecido los costos de servicio reales se determinó también, la utilidad real del servicio, que en comparación con la utilidad que estima la empresa esta es un 77.97% mayor a la

utilidad hallada en la presente investigación, así mismo señalar, que los costos de servicio deben ser expresados con los valores de venta, debido a que se permite una mejor caracterización del costo y utilidad al no estar incluido el IGV. Finalmente, concluir que los costos de servicio en la empresa inciden significativamente en los resultados económicos debido a que estos representan el 79.51% y 81.26% en los periodos 2015 y 2016 respectivamente, haciendo indispensable el uso de una estructura de costos basado adecuadamente en un marco teórico técnico para la empresa.

SEGUNDA: En la evaluación de la incidencia de los resultados económicos en la toma de decisiones gerenciales de la empresa Transportes Nayaka, se pudo determinar que los resultados económicos son positivos e eficientes, a pesar de que no existe una política de costos que determine adecuadamente los costos de servicio, en este caso el gerente, que realiza un trabajo arduo como propietario/gerente de la empresa, toma decisiones adecuadas que permiten que la rentabilidad de la empresa muestre niveles positivos.

Los resultados económicos para el periodo 2015, muestran una utilidad bruta de S/. 60,947.00 y en el periodo 2016 de S/. 63,798.00, resultados que siguen una línea de progresiva de crecimiento, pero consideramos que debería ser mayor, dado que en el periodo 2016 las ventas netas aumentaron considerablemente al año precedente en un 22.39%, situación que no pudo reflejar con mayor incidencia en los resultados económicos del periodo, sin embargo se pudo apreciar que el costo de ventas aumento en 25.08% del periodo 2015 al periodo 2016, verificándose una mayor proporcionalidad con respecto al aumento de las ventas de la empresa, a tal situación se evidencio claramente la necesidad de implementar una política de reducción de costo de servicio por parte de la empresa.

TERCERA: La propuesta de un modelo de costos por unidad para el servicio de transporte de carga para la empresa, permitirá lograr mayores niveles de eficiencia y eficacia, al llevar a cabo el servicio de transporte debido a que permitirá conocer los costos fijos y variables a precisión por parte de la empresa, y esta podrá orientar la toma de decisiones gerenciales a tener un adecuado manejo de sus costos, ya que la medición adecuada de los costos permite obtener mejores resultados económicos.

REFERENCIAS

- Apaza Meza, M. (2017). *Análisis Financiero para la Toma de Decisiones*. Lima: Pacifico Editores S.A.C.
- Arana, D. (2012). *Gestión de contabilidad Financiera*. Ciudad de Mexico.
- Argentina, el transporte automotor. (3 de Diciembre de 2018). *Edutecne*. Obtenido de <http://www.edutecne.utn.edu.ar/transporte/costos.pdf>
- Ataupillco Vera, D. (2005). *Contabilidad y costos por sectores*. Lima.
- Ataupillco Vera, D. (2008). Costos, Impuestos y NIIF por Sectores . En D. Ataupillco Vera, *Costos, Impuestos y NIIF por Sectores* (págs. J3-J15). Lima: Ivera Asociados.
- Brito, J. A. (2001). Contabilidad :Básica e intermedia. En J. A. Brito, *Contabilidad :Básica e intermedia (contabilidad I y II)* (pág. 989). Caracas: Ediciones centro de contadores.
- Burns , N., & Grove K., S. (2004). Investigacion en Enfermeria. En *Investigacion en Enfermeria*. Madrid: Elsevier España.
- Ccaccya Bautista, D. A. (2015). Análisis de rentabilidad de una empresa. *Actualidad Empresarial*, VII-1.
- Chambergó Guillermo, I. (2014). *Análisis de costos y presupuestos en el planeamiento estratégico gerencial*. Lima: Pacifico Editores.
- Coello Martinez, A. M. (2015). Ratios Financieros. *Actualidad Empresarial*, VII-1.
- Contabilidad.com.do* . (25 de Mayo de 2016). Obtenido de <https://contabilidad.com.do/analisis-financiero/>
- Contabilidad.TK. (s.f.). *Centro de Estudios Financieros* . Obtenido de <https://www.contabilidadtk.es/node/162>
- Córdova Jimenez, E. D. (2011). *Costos y Rentabilidad en las Empresas de TRansporte de Carga de la Ciudad de Puno (Tesis de Pregrado)*. Puno: Universidad Nacional del Altiplano.

Decreto Supremo No. 017-2009-MTC. (22 de Abril de 2009). Diario El Peruano.

Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Lima, Lima, Peru: Ministeria de Transportes y Comunicaciones.

El transporte automotor en la argentina. (3 de Diciembre de 2018). *Edutecne*.

Obtenido de <http://www.edutecne.utn.edu.ar/transporte/costos.pdf>

Fayol, H., & Taylor, F. (2015). *Principios de Administracion Cientifica - Administracion Industrial y general*. Edigrama.

Fernández Arena, J. A. (1977). El Proceso Administrativo. En J. A. Fernández Arena, *El Proceso Administrativo* (pág. 85). Ciudad de Mexico.

Financieros, F. d. (14 de noviembre de 2018). *MEF*. Obtenido de <https://www.mef.gob.pe/es/consejo-normativo-de-contabilidad/nics>

Flores Soria, J. (2013). *Analisis e Interpretacion de los Estados Financieros*. Lima: Instituto Pacifico .

Flores Soria, J. (2016). *Manual Practico de Estados Financieros*. Lima: Pacifico Editores.

Foundation, I. (15 de Noviembre de 2018). *MEF*. Obtenido de https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/con_nor_co/vigentes/nic/RedBV2018_IAS01_GVT.pdf

Gobierno Regional Puno. (2016). *Plan Regional de Gestion de Riesgo de Desastres*. Puno: Gobierno Regional Puno - Sub gerencia de defensa nacional y civil.

Guzmán Valdivia, I. (1963). *La sociologia de la empresa*. Ciudad de Mexico: Editorial Jus.

Hornngren, C. T. (2012). Contabilidad de Costos. En C. T. Hornngren, *Contabilidad de Costos* (pág. 27). Naucalpan de Juárez: Pearson educacion .

Howe, H. (s.f.). En H. Howe.

Novoa Villa, H. H. (2014). Los Estados Financieros en el Perú. En H. H. Novoa Villa, *Los Estados Financieros en el Perú* (pág. 5). Puno.

Promonegocios.net. (Enero de 2007). Obtenido de

<https://www.promonegocios.net/distribucion/definicion-logistica.html>

Resolucion Directorial N°4848-2006-MTC/15, Directiva N°002-2006-MTC/15. (24 de Agosto de 2006). Diario El Peruano. Lima, Perú: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Ruelas, M., & Espillico, A. (2011). Comercio y Documentacion Contable. En M.

Ruelas, & A. Espillico, *Comercio y Documentacion Contable* (pág. 48). Puno: Editorial Altiplano E.I.R.L.

Ruelas, M., & Espillico, A. (2011). Comercio y Documentación Contable. En M.

Ruelas, & A. Espillico, *Comercio y Documentación Contable* (pág. 43). Puno: Editorial Altiplano E.I.R.L.

Sanchez Ballesta, J. P. (2002). *Analisis de la Rentabilidad de la empresa*. Murcia.

Shillinglaw, G. (1981). Contabilidad de Costos. En G. Shillinglaw, *Contabilidad de Costos: Analisis y Control* (pág. 438). Buenos Aires: Libreria "El Ateneo".

Zans A, W. (2009). *Estados Financieros Formulación, análisis e interpretación*. Lima: Editorial San Marcos.

Zans, W. (2010). *Contabilidad Basica I*. Lima: San Marcos.

Zeballos Zeballos, E. (2010). *Contabilidad General*. Lima: Editores Juve.

