

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EMPRESA

Escuela Académico Profesional de Contabilidad

Tesis

**Costos de servicios y la rentabilidad de una empresa
de transportes en el distrito Lurigancho, Lima**

Nilda Yaqueline Benites Caisahuana

Para optar el Título Profesional de
Contador Público

Huancayo, 2025

Repositorio Institucional Continental
Tesis digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

A : Decano de la Facultad de Ciencias de la Empresa
DE : Doris Matilde Palacios Rojas
Asesor de trabajo de investigación
ASUNTO : Remito resultado de evaluación de originalidad de trabajo de investigación
FECHA : 14 de Julio de 2025

Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para informar que, en mi condición de asesor del trabajo de investigación:

Título:

"Costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transportes en el distrito Lurigancho, Lima"

Autores:

1. Nilda Yaqueline Benites Caisahuana – EAP. Contabilidad

Se procedió con la carga del documento a la plataforma "Turnitin" y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software dando por resultado 18 % de similitud sin encontrarse hallazgos relacionados a plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

- | | | |
|---|--|--|
| • Filtro de exclusión de bibliografía | SI ☒ | NO ☐ |
| • Filtro de exclusión de grupos de palabras menores
Nº de palabras excluidas (en caso de elegir "SI"): 20 | SI ☒ | NO ☐ |
| • Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante | SI ☐ | NO ☒ |

En consecuencia, se determina que el trabajo de investigación constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad Continental.

Recae toda responsabilidad del contenido del trabajo de investigación sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos conducentes a Grados y Títulos – RENATI y en la normativa de la Universidad Continental.

Atentamente,

La firma del asesor obra en el archivo original
(No se muestra en este documento por estar expuesto a publicación)

ASESORA:

Mg. Doris Matilde Palacios Rojas

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mi padre, por haberme enseñado a perseverar, a mi madre por forjar en mí la fortaleza y la determinación; mucho de los motivos de mis logros se los debo a ellos, A mis hermanos, compañeros de vida.

Yaqueline

Agradecimiento

Agradezco a Dios por permitirme llegar a este punto con salud, a mi maestra Doris Matilde Palacios Rojas, una persona con sabiduría y experiencia que aportó en mí conocimientos.

A mi padre y a mi madre que siempre fueron y serán mi guía y motivación.

A mis hermanos, seres importantes que agregan alegrías y amor en cada proceso relevante de mi vida.

A los integrantes de la empresa de investigación, que facilitaron y brindaron información respecto al caso de estudio.

La autora.

Índice de contenidos

Dedicatoria.....	v
Agradecimiento.....	vi
Índice de contenidos	vii
Índice de tablas	x
Índice de figuras.....	xi
Resumen.....	xii
Abstract	xiii
Introducción	xiv
Capítulo I: Planteamiento del Estudio	15
1.1. Delimitación de la investigación	15
1.1.1. Territorial.....	15
1.1.2. Temporal	16
1.1.3. Conceptual.....	16
1.2. Planteamiento del problema	16
1.3. Formulación del problema.....	20
1.3.1. Problema general	20
1.3.2. Problemas específicos	20
1.4. Objetivos de la investigación.....	21
1.4.1. Objetivo general	21
1.4.2. Objetivos específicos.....	21
1.5. Justificación de la investigación	21
1.5.1. Justificación teórica.....	21
1.5.2. Justificación práctica	22
Capítulo II: Marco Teórico	23

2.1.	Antecedentes de investigación.....	23
2.1.1.	Artículos científicos	23
2.1.2.	Tesis nacionales.....	26
2.1.3.	Tesis internacionales	28
2.2.	Bases teóricas	31
2.2.1.	Costos de servicios	31
2.2.2.	Rentabilidad.....	45
2.3.	Definición de términos básicos.....	54
	Capítulo III: Hipótesis y Variables	57
3.1.	Hipótesis	57
3.1.1.	Hipótesis general	57
3.1.2.	Hipótesis específicas	57
3.2.	Identificación de las variables	57
3.3.	Operacionalización de las variables	59
	Capítulo IV: Metodología	60
4.1.	Enfoque de la investigación.....	60
4.2.	Tipo de investigación.....	60
4.3.	Nivel de investigación	61
4.4.	Métodos de investigación	61
4.5.	Diseño de investigación.....	62
4.6.	Población y muestra.....	63
4.6.1.	Población	63
4.6.2.	Muestra.....	63
4.7.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	64
4.7.1.	Técnicas de recolección de datos	64

4.7.2. Instrumentos de recolección de datos.....	64
Capítulo V: Resultados	68
5.1. Descripción del trabajo de campo	68
5.2. Presentación de resultados.....	69
5.2.1. Resultados descriptivos	69
5.3. Contrastación de resultados	77
5.3.1. Prueba de hipótesis general	78
5.3.2. Prueba de primera hipótesis específica	81
5.3.3. Prueba de segunda hipótesis específica.....	82
5.3.4. Prueba de tercera hipótesis específica	83
5.4. Discusión de resultados	85
5.4.1. Respecto al objetivo general.....	85
5.4.2. Respecto al objetivo específico 1	86
5.4.3. Respecto al objetivo específico 2	88
5.4.4. Respecto al objetivo específico 3	89
Conclusiones	91
Recomendaciones	93
Referencias.....	94
Apéndice	101

Índice de tablas

Tabla 1 Operacionalización de las variables.....	59
Tabla 2 Resultado de confiabilidad de la variable de costos de servicios.	66
Tabla 3 Resultado de Confiabilidad de la variable rentabilidad.	66
Tabla 4 Opinión de expertos.	67
Tabla 5 Costos directos e indirectos vs ingresos por servicios y otros ingresos.....	71
Tabla 6 Resultado de prueba de normalidad Shapiro-Wilk.	79
Tabla 7 Valores de coeficiente de asociación.	80
Tabla 8 Resultado estadístico de Rho Spearman – hipótesis general.	80
Tabla 9 Resultado estadístico de Rho Spearman – primera hipótesis específica.....	81
Tabla 10 Resultado estadístico de Rho Spearman – segunda hipótesis específica.....	83
Tabla 11 Resultado estadístico de Rho Spearman – tercera hipótesis específica.	84

Índice de figuras

Figura 1 Ubicación de la empresa.....	15
Figura 2 Objetivos de la contabilidad de costos.	35
Figura 3 Tiempo del cálculo del costo.....	37
Figura 4 Ejemplo de costos en combinación de clasificaciones y comportamiento...38	
Figura 5 Costos directos fijos de la explotación de vehículos.....	40
Figura 6 Costos variables fijos de la explotación de vehículos.	42
Figura 7 Costos fijos indirectos.	43
Figura 8 Costos variables indirectos.....	44
Figura 9 Fórmula de cálculo del punto de equilibrio.....	47
Figura 10 Estrategias claves para mantener el punto de equilibrio.	48
Figura 11 Fórmula para determinar el margen de utilidad neta.....	48
Figura 12 Fórmula para determinar el rendimiento del activo.	52
Figura 13 Formula rentabilidad del patrimonio.....	52
Figura 14 Formula margen operativo.	54
Figura 15 Interpretación del coeficiente de confiabilidad del instrumento.	66
Figura 16 Costos totales vs ingresos totales.	70
Figura 17 Resultado del ratio de utilidad neta.	72
Figura 18 Comportamiento de los costos fijos directos.....	73
Figura 19 Comportamiento de los costos variables directos.	74
Figura 20 Comportamiento costos indirectos fijos.....	75
Figura 21 Comportamiento de los costos indirectos variables.	76
Figura 22 Comportamiento de la rentabilidad.	77

Resumen

El presente estudio planteó como objetivo, determinar la relación que existe entre los costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transportes en el distrito de Lurigancho, Lima. La tesis siguió un enfoque de investigación cuantitativo, diseño no experimental de corte transversal de tipo aplicada y nivel correlacional. La muestra estuvo conformada por los estados financieros mensuales del periodo 2023, la recolección de datos se realizó mediante la guía de análisis documental. La investigación determina, con un nivel de confianza del 95% que existe correlación negativa moderada (-0.615) entre los costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transportes en el distrito de Lurigancho, Lima. Es decir, que, si los costos de servicio disminuyen, se asocia con un aumento moderado de la rentabilidad. La complejidad de la evaluación de los costos, la limitada comprensión de los valores monetarios relacionados al proceso de producción del servicio se relaciona con la reducción de la rentabilidad.

Palabras claves: Costos de servicios, rentabilidad, estados financieros y transporte.

Abstract

This thesis aims to determine the relationship between service costs and the profitability of a transport company in the district of Lurigancho, Lima. The thesis followed a quantitative research approach, a non-experimental cross-sectional design of the applied type and a correlational level. The sample consisted of the monthly financial statements for the period 2023, and the data collection was carried out using the documentary analysis guide. The research establishes, with a confidence level of 95%, that there is a moderate negative correlation (-0.615) between service costs and the profitability of a transport company in the district of Lurigancho, Lima. That is, if service costs decrease, it is associated with a moderate increase in profitability. The complexity of cost assessment, the limited understanding of the costs related to the production of the service is related to the decrease in profitability.

Key words: Service costs, profitability, financial statements and transportation.

Introducción

En tiempos actuales el conocimiento de los costos de servicios es determinante para la cuantificación de la rentabilidad que garantice la sostenibilidad de una empresa. La carencia de este estudio y el desconocimiento sobre los costos asociados directamente a la producción, se ve reflejada directamente en la información financiera de las organizaciones obteniendo como resultado un ratio de rentabilidad no razonable. La ausencia del estudio de los costos de servicios puede conducir al resultado negativo de la rentabilidad llegando a generar pérdidas, posteriormente a una inminente quiebra. Este fenómeno involucra a todas las empresas. Considerando ello, la estructura del trabajo se detalla a continuación:

Capítulo I: Presenta el planteamiento y la formulación del problema, seguidamente define el objetivo general y los objetivos específicos, para luego dar a conocer el alcance, la limitación y la justificación de la investigación.

Capítulo II: Este apartado contiene los antecedentes del estudio de las variables, sustentadas con bases teóricas, artículos científicos, tesis nacionales e internacionales y a la definición de términos básicos.

Capítulo III: Se desarrolla presentando la hipótesis e identifica las variables, dimensiones y su operacionalización.

Capítulo IV: Se establece la metodología a través del enfoque, el tipo y el nivel de investigación, asimismo se da a conocer el diseño de investigación, población y muestra, las técnicas e instrumentos utilizados para la recolección de datos.

Capítulo V: Se desarrolla la presentación e interpretación de los resultados obtenidos del procesamiento de información de la guía de análisis documental, cuyo objetivo fue probar la hipótesis, asimismo detalla las conclusiones y recomendaciones.

Capítulo I: Planteamiento del Estudio

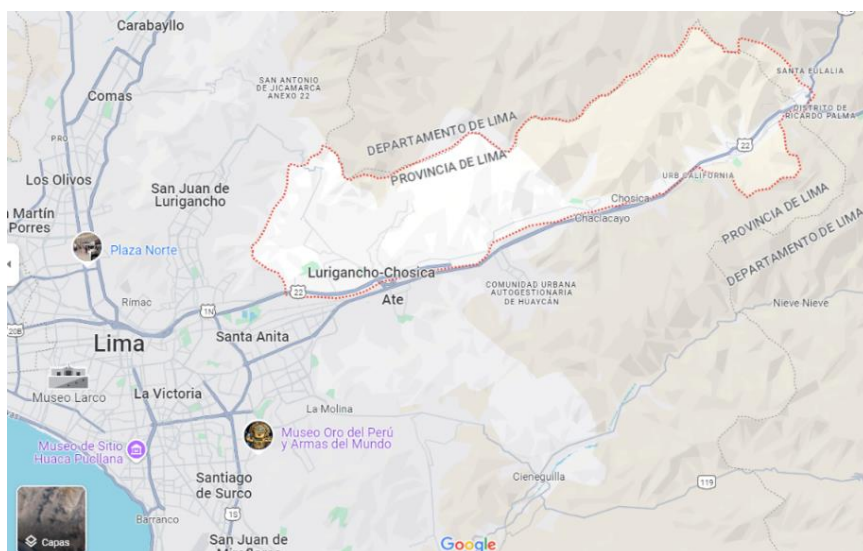
1.1. Delimitación de la investigación

1.1.1. Territorial

El trabajo de investigación se llevó a cabo en la empresa de transportes Mi Beatriz S.A.C. que se encuentra ubicada en el distrito de Lurigancho, provincia de Lima, región de Lima.

Figura 1

Ubicación de la empresa.



Nota: Tomado de Google Maps 2024

1.1.2. Temporal

El trabajo de investigación se desarrolló con datos correspondiente al periodo 2023 con el objetivo de obtener información consistente.

1.1.3. Conceptual

La investigación se conceptualiza por dos variables principales: los costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transportes. Para la elaboración se ha considerado lineamientos de autores, respecto a la variable de costos abarca las dimensiones el costo directo y el costo indirecto (Horngren et al, 2012). Y la variable rentabilidad se midió considerando tres dimensiones; rendimiento sobre los activos, rendimiento sobre el patrimonio y el margen de utilidad operativa. (Valenzuela et al, 2023) y (Bonson et al, 2009).

1.2. Planteamiento del problema

En la actualidad, las organizaciones, independientemente de su actividad económica o tipo de empresa se encuentran en competencia continua, persiguiendo la sostenibilidad en el mercado por lo que se ven obligados a gestionar sus costos. Los costos más elevados son el de producción, por tanto, es necesario administrarlos en razón a sus objetivos empresariales (Casanova et al., 2021)

En el contexto internacional, en los últimos años se observó cierres de empresas por lo que se ve necesario anticiparse a una situación de quiebre y analizar los factores que conllevan a esto, estos acontecimientos están relacionados a factores externos como: el alza del precio del combustible, la inseguridad y los problemas sociales, que incrementan los costos de producción. Asimismo, el fracaso empresarial se puede determinar mediante los ratios de rentabilidad (Sánchez y Medina 2023). Para contrarrestar esta problemática es necesario analizar internamente a la organización, seleccionar y distribuir para minimizar adecuadamente los costos y así evitar la caída de la rentabilidad en las empresas.

En un caso particular, en el ámbito mundial, sobre la problemática de costos; Yellow Corporation, una compañía con una historia de más de 90 años en los Estados Unidos, considerada como la tercera empresa gigante de transportes de carga terrestre, a inicios del año enfrentó la amenaza de una huelga de sus trabajadores debido al recorte de costos laborales, a pesar que contaba con financiamiento post pandémico por parte del gobierno; además, que, exploraba la venta de una de su subsidiaria. Esta empresa dejó de operar y se declaró en bancarrota después de no poder reponerse financieramente (Page y Biswas, 2023).

Las empresas que sobreviven a los cambios, se encuentran en un dilema para hallar la fórmula constante de rentabilidad, entonces, esta se convierte en un indicador financiero, una información que la empresa directamente posee, permitiendo conocer los factores que condicionan su variación, en tanto ello facilitará el logro de la eficiencia económica y la implementación de estrategias para lograr el incremento (Santiesteban et al. 2020)

Este es un claro ejemplo de cómo el manejo de los costos perjudica la sostenibilidad de una empresa siendo una causante latente para el fracaso, de la misma forma, el mantener con una rentabilidad sostenida conlleva al incremento del patrimonio.

En el contexto nacional, desde el inicio de la crisis política y social que se enfrentó en el Perú durante el año 2023, hasta la fecha, se está poniendo a prueba la supervivencia del sector empresarial. Esta crisis está afectando a las pequeñas, medianas y grandes empresas golpeando su ciclo normal de producción, además de perjudicar el transporte y la comercialización de productos, esta realidad se evidencia mediante los camiones parados en largos lapsos de tiempo, pausando la fuente de ingresos de las empresas. Esta problemática genera que los empresarios no tengan ingresos, afectando directamente la rentabilidad, lo que genera que las micros y pequeñas corren un riesgo de 50 % de quiebre y las más grandes tienen recursos por subsistir no por largo tiempo (Actualidad Gubernamental, 2023).

La importancia del sector transporte en el Perú se evidencia con el reporte del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2023) organismo que indica que, para el IV trimestre del 2023 la actividad de transporte, correo, mensajería y almacenamiento se elevó en 1.5 % a causa del buen desempeño del sector transporte, para el 2023 este sector contribuyó con un crecimiento del PBI en un 1.3 %. Esto demuestra que, si los índices o indicadores sobre el transporte de carga se reducen, también decae el sistema de distribución, producción y comercialización de los productos generando pérdidas y afectando directamente la rentabilidad en las empresas.

Según Montero (2023), las estructuras terrestres es uno de los sectores menos eficientes, puesto que, no se llevan las rehabilitaciones de carreteras de una forma adecuada. El óptimo desarrollo del mantenimiento de las vías de transporte, contribuiría positivamente a la economía, siendo el sector más beneficiado el transporte de carga terrestre, optimizando su vialidad y generando mayor dinamismo económico.

Por otro lado, Figueroa (2019) precisa la problemática sobre una adecuada determinación del costo, señalando que, las empresas están destinadas al fracaso por la falta de profesionalización y la carencia de evaluación de los costos llegando a subsistir no más de 4 años a causa de que el negocio no es rentable. Por su parte, Chu (2020) señala que, en un plazo inmediato, la primacía de las empresas debería ser la liquidez para la obtención de rentabilidad en un futuro, las empresas crecen por los flujos de caja que generan y que estas estén reflejadas en los libros contables, los ejecutivos deben resolver este dilema para no afectar el capital de trabajo.

La rentabilidad es un indicador de eficiencia que facilita la interpretación del rendimiento de la inversión al finalizar un conjunto de actividades, se asocian directamente con el ingreso de un negocio, el capital aportado por los accionistas y los activos. Este indicador

debe de utilizarse como una estrategia en el sector empresarial permitiendo identificar áreas operativas con ventaja o desventaja (Gutiérrez y Tapia, 2020).

En Lima se investigó a una empresa de servicios de transporte de carga terrestre, en los últimos años ha estado enfrentado al bajo nivel de utilidades y el crecimiento de su costo de servicio, al respecto se encontró deficiencias en la asignación de los costos, esta empresa carecía de un sistema de costos que no le permitía aproximarse a la realidad del costo incurrido, lo que generaba una fijación de precio erróneo que le ocasiona la disminución de la utilidad en consecuencia la baja rentabilidad y la posible extinción de la empresa. (Jara et al, 2021).

Respecto al caso de estudio, la empresa de transportes Mi Beatriz SAC, empresa familiar, que inició operaciones en el año 1989, ha tenido un crecimiento continuo, logrando una facturación por encima de las 300 UIT mensuales. En los últimos años, esta empresa ha atravesado problemas financieros, que no le permiten afrontar sus obligaciones económicas a raíz de los costos elevados, la empresa era reportada continuamente a la central de riesgo por el pago atrasado de las cuotas (anexo 3), quejas de los proveedores de suministros, pagos de remuneraciones atrasadas y el incumplimiento de pago de los beneficios sociales. la empresa recurrió a financiamientos de corto plazo como, pagarés, factoring, letras con altas tasas de interés, se vieron obligadas a vender su planta de operaciones, uno de los activos inmovilizados con mayor valor, con el propósito de hacer frente a sus acreedores. Los directivos mencionan que era conveniente cancelar la deuda con la venta del inmueble, porque significaba un alivio frente a los elevados costos de intereses, que comprende erogaciones significativas mensuales de dinero que afectaron directamente a la rentabilidad. No obstante, a pesar de esta problemática latente, la empresa anualmente renueva flotas y las ventas se mantienen constantes.

Lo anterior está sucediendo a razón que el negocio no desarrolla una auténtica evaluación de sus costos de producción. Es decir, no está relacionando la utilidad con los

recursos financieros y económicos, que se emplearon para su obtención. La utilidad que genera la actividad principal del negocio carece de análisis. No se lleva a cabo una correcta evaluación del rendimiento del negocio para remunerar a los socios. Asimismo, la incorrecta determinación y aplicación de los costos viene generando la disminución de rentabilidad. La desinformación o el poco interés de la gerencia por medir el logro de la empresa, porque prioriza y se enfoca en temas operativos, conllevan a estos inconvenientes. Acotar a ello que, el área contable está direccionada a aspectos tributarios y financieros dejando de lado la medición del costo de producción. Por lo expuesto, la presente investigación buscó establecer cuál es la relación existente entre los costos de servicios y la rentabilidad en la empresa de transportes Mi Beatriz S.A.C. Un aspecto que permitió el diagnóstico de sus costos elevados, encontrar áreas deficientes de los gastos para reducirlos y optimizar la prestación del servicio, de tal forma que la empresa consiga la rentabilidad económica y financiera que garantice su permanencia en el mercado.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema general

¿Determinar cuál es la relación entre los costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transportes en el distrito Lurigancho, Lima – 2023?

1.3.2. Problemas específicos

- a) ¿Establecer cuál es la relación de los costos de servicios y el rendimiento sobre los activos de una empresa de transportes en el distrito Lurigancho, Lima – 2023?
- b) ¿Identificar cuál es la relación de los costos de servicios y el rendimiento sobre el patrimonio de una empresa de transportes en el distrito Lurigancho, Lima – 2023?

- c) ¿Describir cuál es la relación de los costos de servicios y el margen de la utilidad operativa de la de una empresa de transportes en el distrito Lurigancho, Lima – 2023?

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general

Determinar la relación de los costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima -2023.

1.4.2. Objetivos específicos

- a) Establecer la relación de los costos de servicios y el rendimiento sobre los activos de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.
- b) Identificar la relación de los costos de servicios y el rendimiento sobre el patrimonio de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.
- c) Describir la relación de los costos de servicios y el margen de utilidad operativa de la de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.

1.5. 2Justificación de la investigación

1.5.1. Justificación teórica

La presente investigación denominada “Costos de servicio y la rentabilidad de una empresa de transportes en el distrito de Lurigancho, Lima - 2023” se fundamentó en dos aspectos sustanciales: la teoría general del costo, que estudia e interpreta un conjunto de hechos de una realidad empresarial relacionado con el fenómeno del costo. Scoponi et al. (2017); y la teoría de rentabilidad que es la capacidad de generar ganancias después de sus operaciones (Valenzuela et al., 2023). Apoyada en la teoría de coste de capital, la retribución que genera la

compañía de los recursos invertidos financiados por capital propio o terceros (Pineiro, 2017). Estas teorías proporcionan conocimiento existente sobre los costos de servicios en el que se incurren y se asocian a la rentabilidad de la empresa de transportes Mi Beatriz SAC. Durante el proceso de estudio se utilizaron conceptos de los costos, diferenciados por su elemento, clasificación y comportamiento, así como definiciones sobre los indicadores financieros para medir la rentabilidad. Contribuirán los resultados como base para investigaciones siguientes.

1.5.2. Justificación práctica

Desde un enfoque práctico, la investigación facilitará determinar los costos de servicios y la relación con la rentabilidad en una empresa de servicios de Transportes en el distrito de Lurigancho, Lima. A nivel comunitario y educativo su desarrollo va a permitir conocer los costos y su variación, mediante el comportamiento de sus variables y cómo estas influyen de forma clara y directa en la rentabilidad financiera y económica de una compañía.

Asimismo, los resultados servirán al gerente general y accionistas, como determinar los costos para valorar el rendimiento y, en consecuencia, ser una organización rentable. A los colaboradores de la organización brinda conocimiento sobre la contribución de sus actividades para el uso y direccionamiento adecuado de los costos y contribuir a la creación de valor de la empresa de transportes en Lima.

Capítulo II: Marco Teórico

2.1. Antecedentes de investigación

2.1.1. Artículos científicos

Según Flores y Blanco (2021) en su artículo titulado “Determinación de costos operativos y su incidencia en la rentabilidad económica y financiera de las empresas de transportes urbano de pasajeros de la ciudad de Puno – Perú”, tuvieron como objetivo principal establecer el costo operativo y la rentabilidad financiera y económica a través de los ratios financieros de la empresa de estudio. La investigación se desarrolló bajo el método descriptivo, la recolección de información se realizó mediante técnicas de análisis documental, entrevistas y observación directa de la empresa de estudio. La población estaba compuesta por 47 organizaciones, considerando como muestra a 4 empresas. Los resultados obtenidos muestran que existen diferencias mínimas entre sus costos directos e indirectos respecto al promedio de ingresos mensuales. Asimismo, las 4 empresas arrojan una rentabilidad económica de -20.84, 1.70%, 8.19%; 5.76% indicando que el costo operativo influye de forma negativa en la rentabilidad, además de una rentabilidad financiera de -139.83, 1.48%, 13.35%, 5.37%, esto muestra una incidencia variada respecto a los costos y la rentabilidad financiera, las compañías de transportes se encuentran operando con una tendencia a la pérdida por el consumo del capital de trabajo que se aproxima a una quiebra. Llegaron a concluir que la rentabilidad económica es muy deficiente, la inapropiada determinación y aplicación de los costos operativos afectan significativamente la rentabilidad financiera. Además, las empresas de transportes de estudio,

no cuentan con un adecuado control del área operativo, ineficiente uso de recursos y un deficiente control, obteniendo como resultado una inversión improductiva, muestra que los resultados están directamente asociados a las decisiones empresariales.

Según Ventocilla et al. (2022) en su artículo titulado “Gestión estratégica de costos y rentabilidad en empresas de transportes de carga por carretera, distrito de Ate (Lima - Perú), 2022.” Tuvieron como objetivo principal determinar la relación existente entre la gestión estratégica de costos y la rentabilidad en empresas que brindan el servicio de transportes en el distrito de Ate, Lima, Perú. La investigación se realizó bajo un enfoque cuantitativo, de alcance correlacional con un diseño no experimental transaccional. donde participaron 20 compañías, consideraron como muestra a 40 participantes directamente relacionados con el área contable y de administración a quienes se les practicó un cuestionario de 23 Ítems, para el estudio de la información emplearon la estadística inferencial. Los resultados evidenciaron con una confiabilidad del instrumento de Omega de McDonald para la primera variable; Gestión estratégica de costos un 0.935 y para la segunda variable; rentabilidad un 0.897. La muestra no probabilística utilizó la prueba de Shapiro Wilk obteniendo como resultado que, los datos no fueron normales por lo cual utilizaron la prueba no paramétrica, emplearon la correlación Rho de Spearman, que evidenció un coeficiente de 0.843 lo que evidencia una correlación directa y significativo entre las variables gestión estratégica de costos y rentabilidad, asimismo para la hipótesis específica generadores de costos y rentabilidad se evidenció una correlación de 0.725 Concluyeron que, si la empresa optimiza su gestión de costos generaría una mayor rentabilidad, asimismo, es necesario la implementación de un sistema de costos. Además, que la capacitación constante del personal del área de contabilidad es un factor que repercutirá de manera positiva a la organización.

Ochoa et al. (2020) en su artículo titulado “Gestión de costos como herramienta de la rentabilidad en pequeñas y medianas empresas.” Tuvieron como principal objetivo analizar la

gestión de costos, enfocando los sistemas de costos, control de costos, la planificación de costos con el estado de resultado y los indicadores de rentabilidad en pequeñas y medianas empresas de Valledupar, Colombia. La investigación se realizó bajo un enfoque cuantitativo, nivel explicativo, con un diseño no experimental transeccional. donde consideraron una población de 15 pequeñas y medianas empresas, donde intervinieron 30 gerentes a quienes realizaron un cuestionario de 51 ítems. Para el análisis utilizaron alfa de Cronbach, obteniendo como resultado un 0.88 de confiabilidad, para la variable gestión de costos evidencia el análisis de varianza ANOVA con un nivel de significancia de 0,048 considerada categoría baja, esto indica que la planificación, control, tipos de costos difieren significativamente como medidas de gestión como herramienta para la rentabilidad, para la variable rentabilidad utilizaron la t estudent que arrojó un valor 0,322 considerado poco significativo, por tanto, el estado de resultados y la rentabilidad son poco significativas. Como conclusión afirman que las empresas pequeñas y medianas no cuentan con un sistema de planificación de costos por lo que es imposible medirlos, los estados financieros no muestran la información de las operaciones realizadas dentro del periodo. Asimismo, no realizan el análisis de las ratios de rentabilidad.

Palomino y Rojas (2018) en su artículo titulado “Costos y gastos, su relación con los resultados financieros en una empresa de transportes.” Tuvieron como propósito identificar la relación existente de los costos con respecto a su información financiera de un negocio dedicado al transportes de carga. Se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, nivel descriptivo correlacional y corte transversal no experimental, la recolección de datos se realizó mediante la revisión documentaria que estuvo conformada por 36 registros contables, para el análisis se utilizaron la estadística descriptiva inferencial. Los resultados del análisis inferencial determinan que, existe una correlación entre el costo de servicio y la utilidad bruta con una significancia de 0,000, con un valor de Rho Spearman de 0.666, determinando que los costos de servicios y la utilidad bruta están relacionados directa y moderadamente. La utilidad

operativa y los costos de servicios con una significancia de 0,003, arrojan una correlación de Rho Spearman de 0.482 considerada directa y moderada. Sin embargo, los costos de servicios no se relacionan con el rendimiento financiero, considera como un nivel de significancia de 0.130 mayor a 0.05. Concluye que el costo y gasto están directamente relacionado con el resultado financiero y no a niveles de rentabilidad, lo que indica que a mayores costos existen mayores resultados en la utilidad de la empresa, además que incrementar las ventas superando los costos.

2.1.2. Tesis nacionales

Jara et al. (2021) en la tesis “Los costos de servicio y la rentabilidad de la empresa de transporte de carga Juan Pablo II SAC, periodo 2017-2020”, Tuvieron como objetivo principal determinar la relación entre los costos de servicios y rentabilidad en una empresa de transportes ubicada en Mala - Cañete. El estudio se desarrolló dentro de un enfoque cuantitativo, de nivel correlacional con un diseño no experimental y el método empleado fue analítico – sintético, la muestra estuvo conformada por los datos de la información financiera de la empresa de estudio, para la recolección de datos utilizaron la técnica de observación y análisis documental, la ficha documental como instrumento, para la recopilación del resultado se empleó el sistema estadístico SPSS. Para los resultados utilizaron la regresión lineal simple, como resultado; a) la hipótesis específica, los costos de servicio se relacionan con la rentabilidad sobre el activo determinaron un coeficiente de correlación de Pearson de 0.563 considerada moderada, b) en la segunda hipótesis específica, los costos de servicio se relacionan con la rentabilidad financiera determinaron un coeficiente de correlación de Pearson de 0.788 considerada alta. Concluye que, a través de los años presentó variación de los indicadores de rentabilidad. Asimismo, indicó que, a medida que el costo de servicio incrementa la rentabilidad tiende a disminuir, por tanto, confirma la relación del costo de servicio y la rentabilidad en la empresa de estudio.

Torres (2021) en su investigación “Sistema de costos operativos y la rentabilidad de la empresa transportes Acuario S.A.C., en el periodo 2021”, Tuvo como finalidad primordial determinar la incidencia del sistema de costo operativo con la rentabilidad de una empresa de transporte de carga terrestre ubicada en Cajamarca, Perú. El tipo de investigación estuvo desarrollada bajo el enfoque cuantitativo, nivel correlacional con corte transversal no experimental. Para la recolección de datos se utilizó la entrevista, revisión documentaria de estados financieros y documentos administrativos, para el procesamiento de información se utilizó la estadística inferencial. El resultado de las entrevistas evidencia que, el 70.80% de las opiniones son afirmativas en relación de las variables entre los costos y rentabilidad, además afirman que, un adecuado costo de servicios incrementa la rentabilidad. De la revisión documentaria muestran que, los costos operativos son elevados lo que genera una rentabilidad moderada de 20.27 % en consecuencia del incremento de sus costos operativos, lo que contrajo la rentabilidad respecto al año 2021. Concluye que existe incidencia directa entre los costos operativos y rentabilidad, una correcta aplicación de un método de costeo repercute positivamente en la rentabilidad. Asimismo, concluye que; la gestión administrativa es deficiente porque el costo de ventas representa un 78.39 %, del total de ventas.

Diestra (2019), en su investigación “Influencia del sistema de costo en la rentabilidad en transporte carga pesada World Logistics Services Corporation SAC, comas, 2018”. Tuvo el propósito de evaluar la influencia del sistema de costos en la rentabilidad en una empresa de transporte de carga en el Perú. El trabajo se desarrolló dentro de un enfoque cuantitativo, tipo de investigación aplicada correlacional, no experimental transversal, la población estuvo compuesta por 55 trabajadores de la entidad, la muestra estuvo constituida por 5 personas del área de contabilidad a quienes se les aplicó una encuesta y se ejecutó la investigación documentaria. De los resultados obtenidos muestran; a) las encuestas evidenciaron que el 100% de entrevistados están de acuerdo que es necesario la implementación de sistemas costos y

analizarlos mediante ratios de rentabilidad, b) el 100% de la muestra utilizada concuerdan que el decrecimiento de costos influirá en los resultados, c) los ratios muestran que el margen bruto arroja un 55.87% el margen operativo 5.41% y el margen de utilidad un 3.31%. Concluye que, los costos de servicios influyen directamente en el incremento de la rentabilidad del negocio, pero dependerá de la calificación profesional de cada trabajador para la correcta asignación de costo.

Choque y Vivanco (2021), en su investigación “Los costos de operación y su incidencia en la rentabilidad en las empresas de servicios de transporte de material de mina del sector minero en el distrito de Orcopampa, año 2020 - 2021”. establecieron como propósito principal, determinar la incidencia de los costes de operación con la rentabilidad de las empresas de transportes en Orcopampa, Castilla, Arequipa. La investigación se ejecutó bajo un tipo de investigación aplicada, nivel descriptivo analítico, estadístico con diseño no experimental, la población estuvo compuesta por 62 individuos de gerencia y área contable, la muestra se conformó por 54 personas a quienes se le aplicó una encuesta de 14 ítems. Como resultado de las encuestas señalan; a) el 29.60 % afirman que los costos siempre inciden en el incremento de ventas, b) el 50% de encuestados coinciden que el costo indirecto está relacionado con la gestión administrativa, c) según análisis estadísticos, con un nivel de significancia de $\alpha=0.05$ y el estadístico Chi Cuadrada de 40.98 se determina que los costos de operación si inciden de manera directa en la rentabilidad. De la conclusión refieren que, los costos de transportes inciden de manera significativa en el margen de rentabilidad, los costos laborales inciden en la productividad. Asimismo, la instauración de un sistema de costeo y evaluación del desempeño del capital humano reduciría los costos para incrementar la rentabilidad.

2.1.3. Tesis internacionales

Alejandro (2019) en la tesis “Costos por servicios y rentabilidad en la compañía de transporte Transreinamarsa S.A, Cantón Santa Elena, provincia de Santa Elena, período 2018”,

en Ecuador, tuvo como objetivo principal determinar los costos de servicios de transportes y conocer la influencia en la rentabilidad. La metodología de investigación fue de tipo descriptivo, mixto, bajo un método teórico, analítico – sintético, la población está conformada por 16 individuos entre gerentes y contadores, seleccionaron como muestra a 3 a quienes se les realizó una entrevista. El resultado muestra que para el periodo de estudio, la empresa obtuvo; a) una rentabilidad sobre los activos de \$0.07, b) la rentabilidad sobre el patrimonio obtuvo un coeficiente de \$0.10, c) el margen de utilidad bruta de \$0.17, una correcta aplicación y distribución de costos proyectados para el año siguiente conlleva a; d) el margen de la rentabilidad del activo ascendió a \$0.23, e) el rendimiento sobre el patrimonio a \$0.31, f) la utilidad bruta ascendió a \$0.33, Asimismo, las entrevistas muestran que la determinación de los costos están asignadas de manera empírica, el área contable se centra en temas tributarios, respecto a los ingresos los precios de ventas ya están fijados por los contratistas, al mismo tiempo que no calculan las ratios de rentabilidad a sus estados financieros. Concluye que, la empresa por desconocimiento omite identificar los costos y no aplican análisis de rentabilidad, por la carencia de no contar con el asesoramiento profesional que en consecuencia imposibilita el conocimiento de la asignación de fletes óptimos en la compañía de transportes.

Lopez y Punguillo (2020) en su tesis “Costos de producción y su incidencia en la rentabilidad de la corporación Sicorpmattres”, en Ecuador, tuvieron como objetivo de investigación analizar el costo de producción y su incidencia en la rentabilidad y brindar una solución a la incorrecta aplicación de costos de la empresa. La investigación se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, el estudio utilizó el método analítico inductivo y el tipo de investigación documental descriptivo, las técnicas empleadas en el estudio fueron las entrevistas y el análisis documentario, la población estuvo conformada por 54 individuos y según muestreo probabilístico se determinó una muestra de 3 profesionales a quienes se les realizó una entrevista. De los resultados obtenidos, la empresa obtuvo una rentabilidad

operativa de 41.78%, con una correcta reclasificación de los costos la rentabilidad ascendió a 42.02% esto ocurrió a razón que estaban asignados incorrectamente los costos, existían algunos gastos que estaban siendo considerados en su totalidad, afectando directamente a la rentabilidad operativa, de la entrevista realizada a la contadora general, se conoció que es indispensable conocer la asignación y distribución del costo y gasto que intervienen de manera directa o indirecta en el desarrollo de los procesos. Se determinó que una correcta aplicación de los costos incrementa la rentabilidad, confirmando que sí existe relación entre ambas variables.

Sánchez (2019) en su tesis “Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua”, en Ecuador, tuvo como objetivo de investigación determinar la variación que ocurre entre los costos operativos en la distribución de ingreso de las cooperativas de transportes pesados. La investigación adoptó el enfoque cuantitativo, con un nivel de investigación exploratoria de tipo explicativo, compuesta por una población de 15 individuos. De los resultado, la prueba de normalidad de Shapiro Wilk con un valor de significancia de 0,015 por lo que toman una prueba no paramétrica de WILCOXON que obtuvo como un valor de significancia de 0,000 y al ser menos de 0,05 rechaza la hipótesis nula y acepta la alterna, es decir que, el costo operativo del servicio de transporte influye en la distribución de los ingresos. Las conclusiones refieren que, el factor principal, que influye en el costo operativo del transporte se asocia directamente con el costo directo, Asimismo la variación dependerá del método de costeo empleado.

Fernández (2019) en su tesis “Costos del servicio de transporte y la rentabilidad de la compañía turística Wilson S.A. Turiswil de la parroquia José Luis Tamayo, Cantón Salinas, provincia de Santa Elena, Año 2017”, en Ecuador, tuvo el propósito de evaluar el costo del servicio de transporte mediante indicadores financieros para la mejora de la rentabilidad de la compañía. Además, determinar los costos reales mediante un sistema de costos. La investigación se realizó bajo un enfoque descriptivo - cualitativo, con un método inductivo,

como fuentes de información consideró al gerente y contador, la recopilación de información estuvo conformada por autores y guías documentarios, como instrumento de investigación ejecutó una guía de entrevista. De sus resultados se puede decir; a) para la aplicación del costo no consideran el costo indirecto de la producción, b) la determinación del flete se realiza de manera empírica, c) desconocen el resultado financiero que genera el negocio. Después de calcular los ratios financieros obtienen como margen de utilidad operativa de 0.05 centavos, la rentabilidad sobre el activo de 0.05 centavos y la rentabilidad del capital genera una utilidad 0.13 centavos. Luego de adherir una propuesta de costeo el margen de utilidad operativa incrementó a 0.09, el rendimiento sobre el activo a 0.07 y el rendimiento del capital a 0.21. Concluye que la compañía el sector transporte tenía dificultad al momento de aplicar los costos que ocasiona una incorrecta fijación de precios afectando directamente la rentabilidad de la compañía. La determinación correcta del costos impacta directamente al crecimiento de la rentabilidad.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Costos de servicios

2.2.1.1. Definición

Según Horngren et al. (2012), los contadores conceptualizan como; una renuncia de recursos, que se utilizará para lograr un objetivo particular en un futuro. Generalmente esta asignación de recursos está cuantificada en términos monetarios, los costos están relacionados a la producción de un objeto o servicio de acuerdo a un área específica y a toda una organización.

Los costos se determinan mediante la asignación y direccionamiento de una forma estructurada hacia distintas categorías, clasificaciones, mediante las operaciones contables que busca reflejarse en los estados financieros. Los contadores y administradores son los

autorizados para la asignación de costos con el propósito de obtener información, para conocer la inversión, asignar el precio de venta y la evaluación correcta del costo incurrido.

2.2.1.2. Teoría general del costo

Scoconi et al. (2017) menciona que, la corriente más difundida, comprende a los costos como todas las manifestaciones que presenta una organización, es una rama de estudio que comprende a la contabilidad y la administración, los costos deberán de estudiarse bajo una teoría descriptiva, cuyo propósito es interpretar un conjunto de hechos de una realidad empresarial relacionado con el fenómeno del costo. Dentro de la interpretación de los costos y su problemática existen hechos particulares que crearían teorías específicas como los componentes, la variabilidad, categorías, acumulaciones, etc. de los costos, que, buscan entender un conjunto de hechos relacionados.

Para la determinación de un costo eficiente se requiere conocer a fondo el proceso de producción del objeto. Evaluar desde una óptica operativa y comercial que permita la aplicación real de la asignación del costo. Todo proceso productivo comprende los siguientes elementos:

- Los factores o recursos: en general, toda clase de bienes o servicios económicos empleados con fines productivos.
- Las acciones: ámbito en el que se combinan los factores en el marco de determinadas pautas operativas, es decir las tareas, actividades que intervienen.
- Los resultados o productos: en general, todo bien o servicio obtenido de un proceso productivo.

2.2.1.3. Contabilidad de costos

Guarnizo y Cárdenas (2020) señalan que, en tiempos actuales de tecnología y la expansión de las organizaciones en un ambiente globalizado. Es necesario contar con información financiera que facilite información para apoyo en la elección de decisiones y la

evaluación de los objetivos en un corto plazo. Asimismo, que coadyuve a la medición de eficiencia y efectividad por área, diferenciándolos por responsabilidad y asignación de costos para medir la rentabilidad de una compañía.

La contabilidad como un mecanismo de gestión de la información está compuesta por distintos componentes que están en sinergia entre sí. Por tanto, es necesario complementar la contabilidad de costos con la contabilidad financiera y administrativa, ya que proporcionan información para el direccionamiento estratégico de la organización. El cual está estrechamente ligado con usuarios internos de la organización para la toma de decisiones.

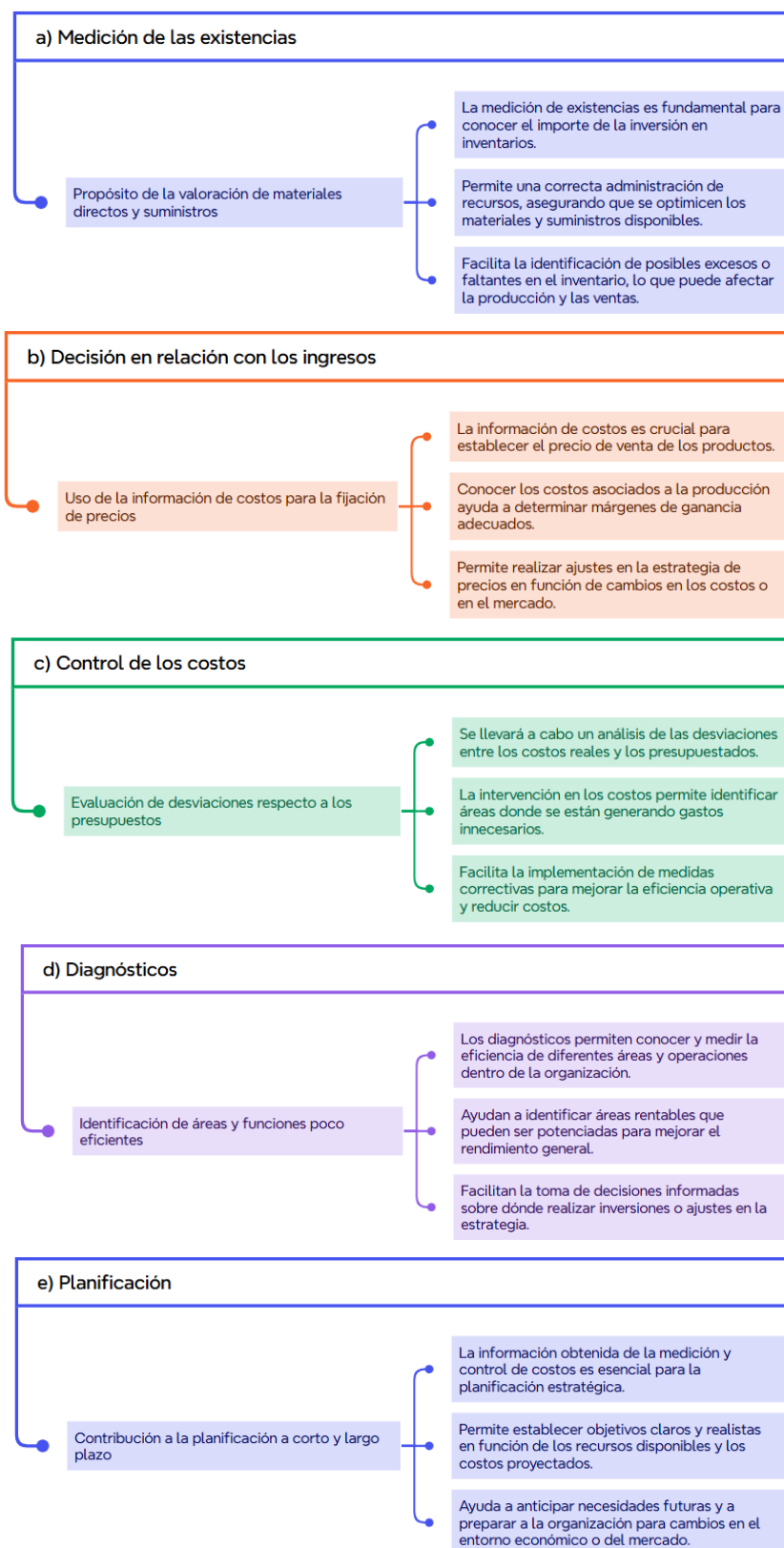
El tratamiento de costos en las empresas de servicios involucra un conjunto de aspectos y se complementan entre sí, a través de los años, se estudian tendencias de los costos y se añaden nuevos elementos que permitan encontrar una información útil para ejecutar un adecuado sistema de costeo.

Para Berrio y Castrillón (2008) es un sistema de información que se encarga de clasificar, direccionar, acumular y controlar el costo a una actividad o producto específico, persigue el objetivo de controlar, planificar para una toma de decisión acertada, su propósito fundamental es proporcionar información a través del costo de ventas en el estado de resultado para medir el rendimiento económico de una organización. Determinar el costo de inventario para su reflejo en el reporte de la situación financiera. cuyo contenido permitirá el desarrollo y la estrategia óptima para la subsistencia de la empresa.

2.2.1.4. Importancia y objetivos de los costos

Cómo importancia de los costos, Gastalver (2017) afirma que, para realizar un proceso de producción, es necesario consumir productos, suministros cuyo objetivo es obtener un producto final o la prestación del servicio. “para efectos de costes, lo que interesa en la empresa no es el consumo de suministros de los factores productivos reales, sino el consumo monetario de estos factores productivos” (p.13).

Según Guarnizo y Cárdenas (2020), la contabilidad de costos permite estudiar las erogaciones intervinientes en el proceso de la producción, puesto que, proporciona información sobre los insumos suministrados, para su posterior control y medición, Asimismo detalla como objetivos:

Figura 2*Objetivos de la contabilidad de costos.**Nota.* Tomado de Guarnizo y Cárdenas (2020).

2.2.1.5. Características de los costos de servicios

La producción no solo abarca la transformación de un producto, sino también a la realización de un servicio. Para medir la elaboración de un servicio requiere mayor desafío, puesto que, las unidades de medida varían en función a la explotación del vehículo, a las actividades intervinientes, al requerimiento de suministros y operaciones logísticas, además que, estos costes podemos agruparlos según su característica (Gastalver, 2017).

- La principal diferencia entre las compañías de servicios y las compañías manufactureras y comerciales, son los inventarios físicos, los servicios producidos no pueden ser almacenados para su posterior venta.
- Para la elaboración de informes, las organizaciones deberán ajustar sus estructuras, ya que la determinación de los costos se está realizando sobre un intangible y no un bien, lo que la hace muy compleja,

2.2.1.6. Comportamiento de los costos

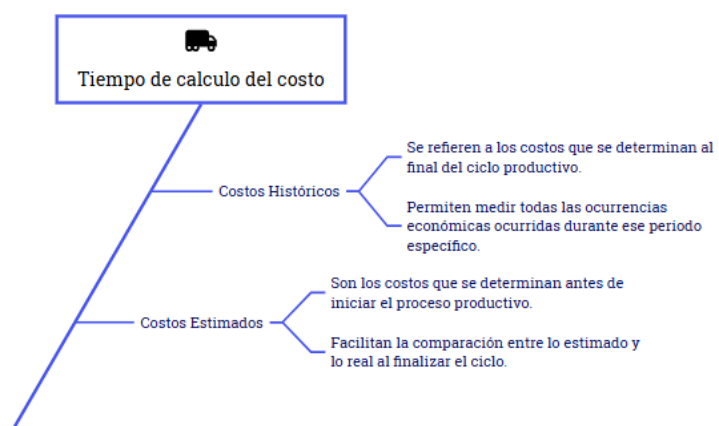
El costo de un servicio se va a calcular adicionando cada actividad y suministro que intervienen dentro del proceso para la realización de un servicio (Gastalver, 2017). Para establecer el comportamiento se registran todos los recursos adquiridos, suministros, mano de obra que participaron en el proceso de producción del servicio y se medirán en función a cada actividad interviniente dentro de un periodo para hallar el desempeño de la variación del costo.

2.2.1.6.1. Tiempo de cálculo

Alvarado (2017) sostiene que, este factor determina al momento de cálculo en relación al proceso productivo:

Figura 3

Tiempo del cálculo del costo.



Nota. Tomado de Alvarado (2017).

2.2.1.6.2. Costos variables

Los costos variables se pueden identificar porque cambian en función a la productividad o el volumen de ventas y normalmente están condicionadas a generadores de costes, es decir, están expuestos a cambios constantes. Además, que estas pueden ajustarse o reducirse en función a su producción (Jara et al., 2021).

2.2.1.6.3. Costos fijos

El costo fijo se mantiene estable y constante durante un tiempo prolongado a pesar de los cambios de producción que puede existir. Además, estas no se pueden modificar de manera ágil o con facilidad para ajustar al volumen de la producción. Pero brinda conocimientos para que los ejecutivos de dirección puedan adoptar y gestionar medidas de reducción de costos a largo plazo (Jara et al., 2021).

Figura 4

Ejemplo de costos en combinación de clasificaciones y comportamiento.

		Asignación de costos al objeto de costos	
		Costos directos	Costos indirectos
Patron de comportamiento del Costo	Costos variables	Objeto de costos: Servicio de Transportes <i>Ejemplo; Combustible empleado para la prestación del servicio.</i>	Objeto de costos: Servicio de Transportes <i>Ejemplo; Costos de servicios basicos en oficinas admiistrativas.</i>
	Costos fijos	Objeto de costos: Servicio de Transportes <i>Ejemplo; Sueldo del conductor y mantenimiento</i>	Objeto de costos: Servicio de Transportes <i>Ejemplo; Pago de arrendamiento de oficinas administrativo.</i>

Nota. Tomado de Jara et al. (2021, pág. 34).

2.2.1.7. Dimensiones de los costos de servicio

Para Gastalver (2017) la medición de la producción de un servicio es compleja, ya que las unidades de medida varían en función a la explotación del vehículo, actividades y suministros auxiliares, operaciones logísticas, la distancia recorrida, por áreas intervinientes. y estos costes podemos agruparlos de distintos conceptos. En este caso de la explotación de los vehículos se distinguen entre:

2.2.1.7.1. Costos directos

Comprende a los costos que intrínsecamente están vinculados con la razón del servicio. el costo en particular que se le atribuye a un objeto de costos desde una perspectiva económica. Las que se incurre necesariamente para brindar un servicio (Horngren, et al., 2012).

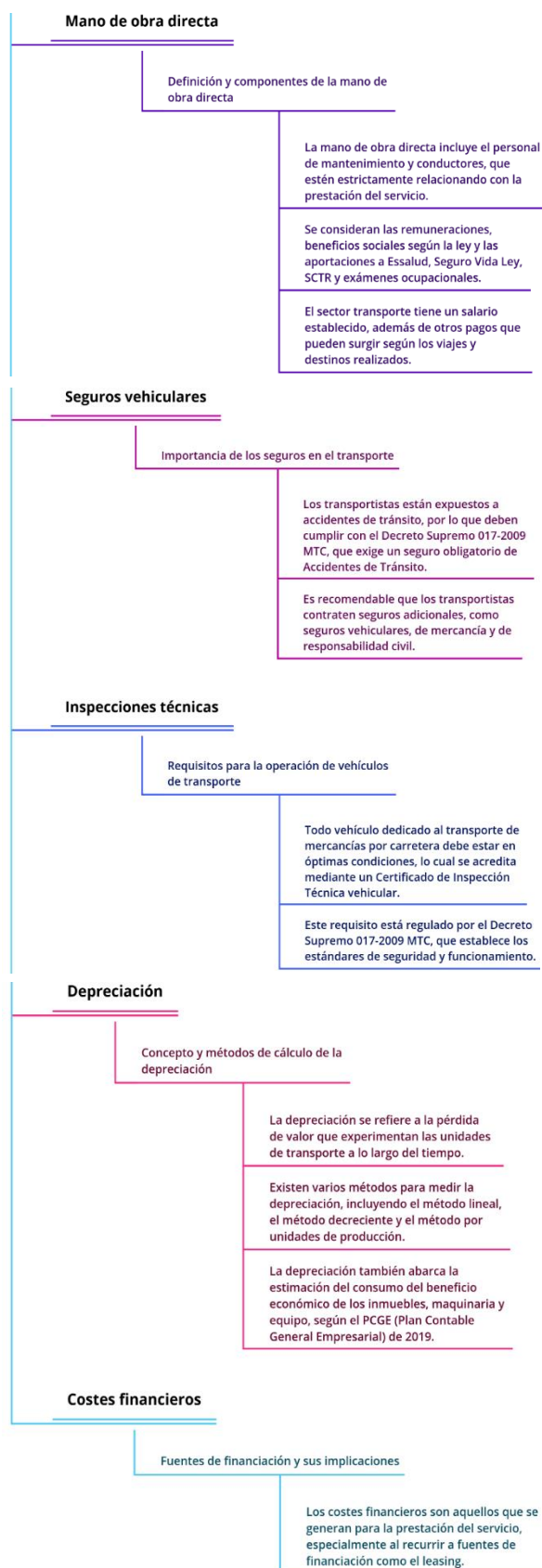
Los administrativos constantemente están evaluando la exactitud y la evolución de los costos, para prevenir desaciertos a la hora de calcular la rentabilidad de un determinado producto. Además, que se puede hacer un seguimiento económico. por ello tienen más confiabilidad en los costos directos. Entre los costos directos distinguimos (Gastalver, 2017).

A. Costos fijos de explotación de vehículos:

Representan a todas aquellas erogaciones que permanecen estáticas sin importar si la prestación de servicios tiende a subir o disminuir. Costos que la empresa debe asumir de manera recurrente y necesaria para la prestación del servicio. Los principales costes fijos de la empresa son:

Figura 5

Costos directos fijos de la explotación de vehículos.



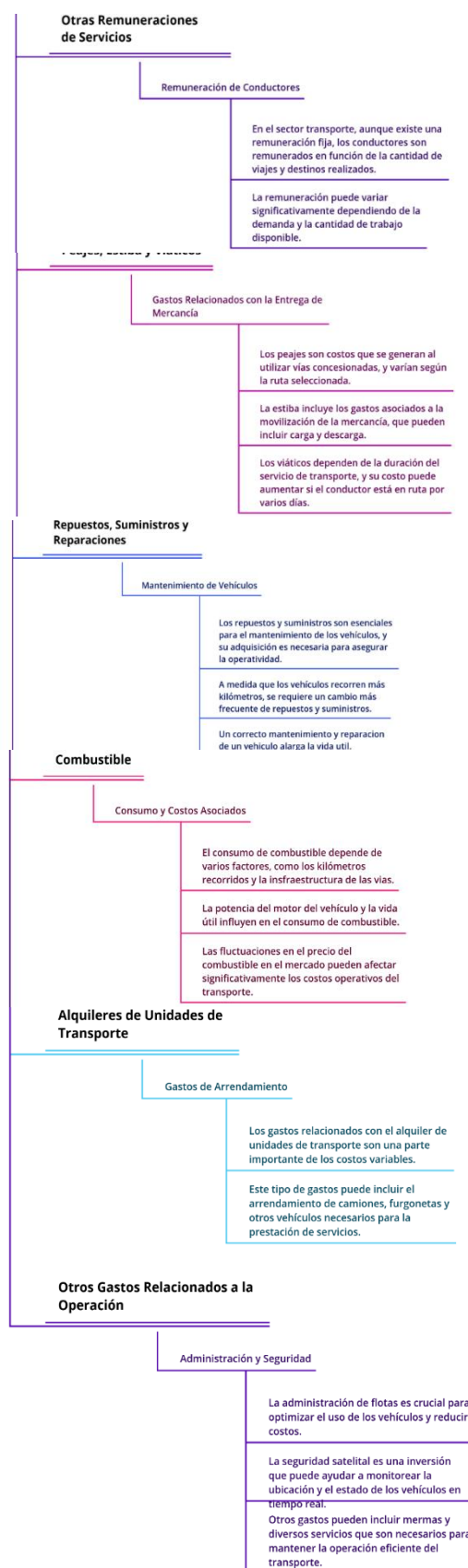
Nota. Tomado de Gastalver (2017, pág. 26-27).

B. Costos variables fijos de explotación de vehículos:

Para Gastalver (2017) los costos variables se atribuyen a todas aquellas que varían en función a la prestación del servicio; es decir que, estos costos varían en función al volumen de recorrido o kilometraje y están estrechamente relacionado con la razón de ser de la organización. Los principales costes variables son:

Figura 6

Costos variables fijos de la explotación de vehículos.



Nota. Tomado de Gastalver (2017, pág. 26-27).

2.2.1.7.2. Costos indirectos

Comprende aquellos costos que no es posible atribuir como parte del objeto de costos, además no está vinculado directamente con el servicio prestado (Horngren et al., 2012).

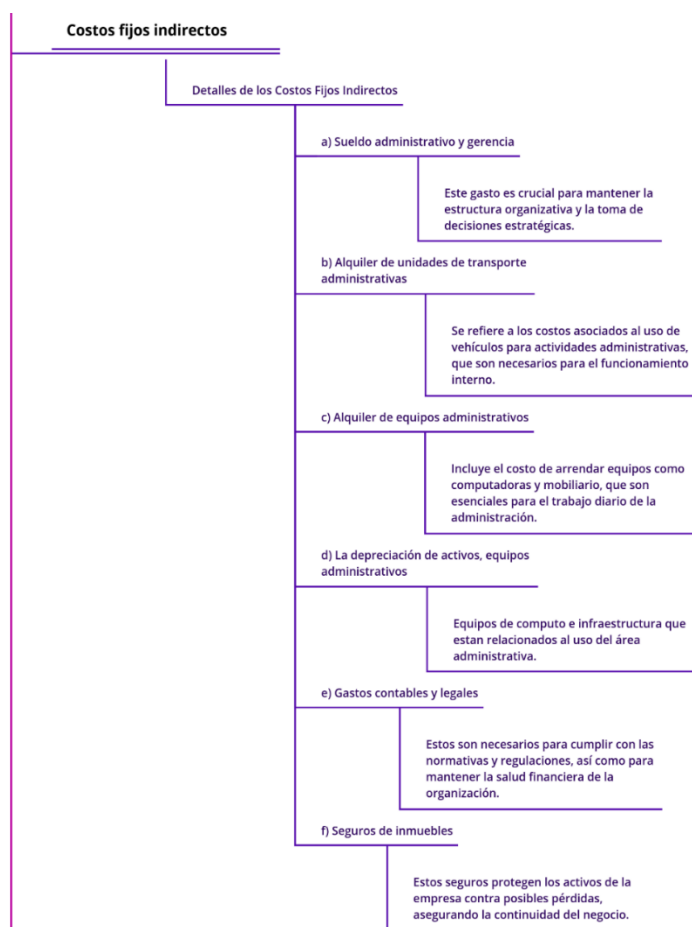
Medir los costos indirectos es más complejo, porque tenemos que adjudicar un porcentaje al objeto de costos.

A. Costos fijos indirectos

Representan a todas aquellas salidas que permanecen quietas en el curso habitual de las actividades empresariales, y estas no varían en función a la cantidad de viajes y no se relaciona al objeto de la empresa. (Gastalver, 2017).

Figura 7

Costos fijos indirectos.



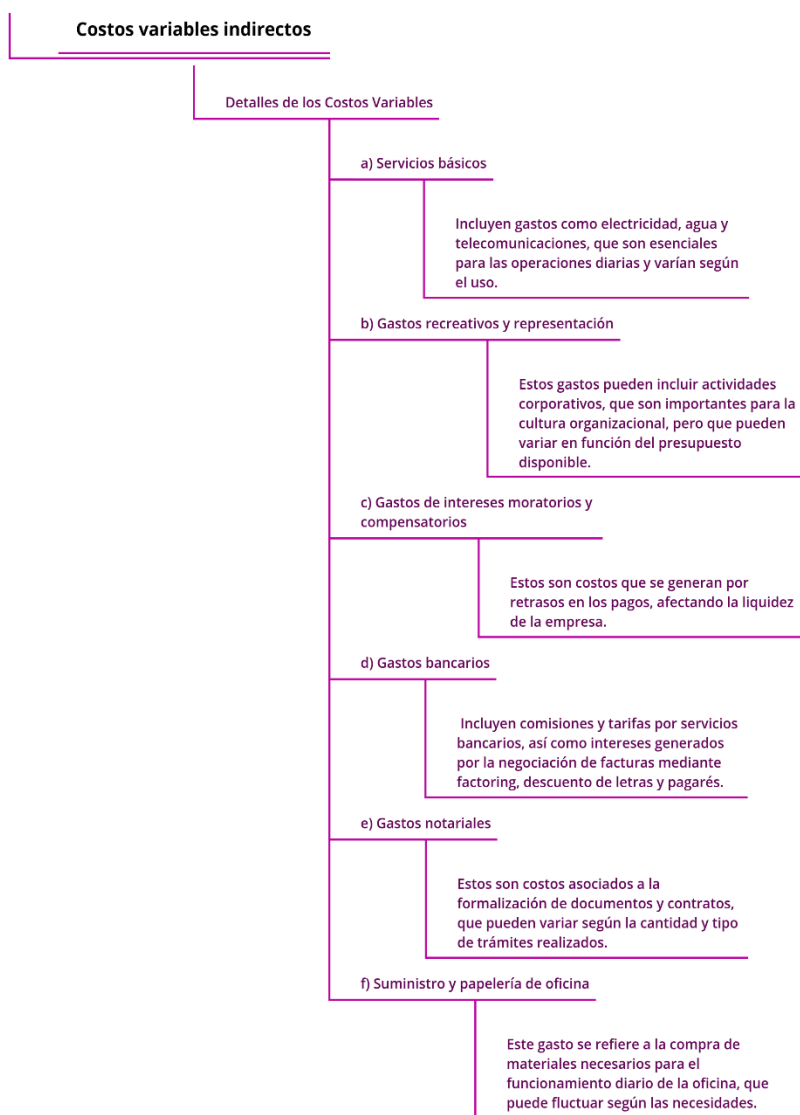
Nota. Tomado de Gastalver (2017, pág. 26-27).

B. Costos variables;

Representan todas aquellas salidas que varían en el ciclo normal de las operaciones empresariales y no están directamente relacionadas al objeto de la empresa (Horngren et al., 2012).

Figura 8

Costos variables indirectos.



Nota. Tomado de Gastalver (2017, pág. 26-27).

2.2.1.8. Normas legales relacionadas a la variable

A. Norma Internacional de Contabilidad 2 Inventario

Según la Norma Internacional de Contabilidad 2 Inventario (NIC 2), La norma profundiza en razón a los inventarios el volumen de costo que debe de contabilizarse como un activo para que sea diferido hasta que los ingresos sean reconocidos. Asimismo, los costos de inventario incluirán a todos esos costos asociados para la producción que necesariamente se hayan tenido que incurrir para tener una condición y ubicación actual. Para una empresa que presta servicios y cuenta con inventarios se medirán al costo que maneja al momento de prestar el servicio y está compuesta por el recurso humano relacionados con las ventas, además, se contabilizarán en el periodo en el que se hayan incurrido. A los costos de inventarios no se incluirán márgenes de ganancia ni serán considerados como costos indirectos.

2.2.2. Rentabilidad

2.2.2.1. Definición

Valenzuela et al. (2023) señala que es la capacidad organizativa de un negocio para producir ingresos y generar ganancias luego de sus actividades operativas. Asimismo, menciona su importancia, porque, mediante los resultados se puede valorar el rendimiento de las decisiones de dirección frente a otras organizaciones.

Para Lizcano (2004) en términos generales puede conceptualizarse como un potencial empresarial para producir excedentes después de haber ejecutado inversiones. Entonces afirma que, la rentabilidad es un producto alcanzado a partir de alguna actividad comercial, este excedente se obtiene al finalizar el proceso de intercambio y/o la prestación del servicio. Para la obtención de la información se puede visualizar desde un enfoque financiero y económico, agregar que la rentabilidad está asociada con la utilidad generada de una organización dentro de su actividad empresarial y la inversión empleada.

Gonzaga y Mamani (2024) definen que la rentabilidad es un indicador crucial del éxito financiero de un negocio y tiene un rol importante en la economía en general. Si el indicador es bajo o negativo indica un desempeño deficiente, y se ve reflejado en la disminución del capital, si el resultado es continuo podría ocasionar la extinción de la empresa. Por otro lado, si el indicador es positivo y obtiene como resultado una elevada rentabilidad muestra el crecimiento e incentiva la innovación.

Se debe tener en cuenta que existen escenarios en los que se cuenta con rentabilidad y no exista suficiente liquidez, esto indica que la empresa está en crecimiento financiero. Puesto que la rentabilidad generada muestra que en un futuro obtendrá liquidez a condición de que subsista un manejo financiero adecuado y que integre políticas óptimas de rotación de efectivo (García, 2014).

2.2.2.2. Coste de capital

Es la retribución que tiene que generar la compañía por los recursos invertidos, ya sea por capital propio o financiado. Las inversiones de la empresa están financiadas por recursos propios y terceros. La forma de financiación de una organización condiciona al costo del capital, ya que esta información incidirá en la rentabilidad y podría alterar el equilibrio financiero en un largo o corto plazo. Algunas empresas tienen niveles altos de endeudamiento, pero ello no posibilita su extinción, así como existen empresas financiadas por recursos propios que pueden generar pagos de dividendos ideales o como no existir ningún excedente (Pienero, 2017).

2.2.2.2.1. Teoría del trade off

La teoría indica que el capital contiene una estructura condicionada entre los beneficios y el costo de la deuda, es decir que, para los pagos fiscales se utilizará las deducciones de los intereses de los financiamientos, para no incurrir en situaciones de insolvencia deberá cuidarse el endeudamiento excesivo y la ratio de endeudamiento

disminuirá con la inversión que se ejecuta (Arévalo et al., 2022). Se entiende que; si el negocio aumenta sus inversiones, contará con menos flujos de efectivo, por tanto, reduciría el valor de la empresa. Esta teoría de trade off, menciona que el valor de la empresa no está determinado por el rendimiento del activo presente, sino del valor presente neto del rendimiento que lograría darse en el futuro con inversiones que no necesariamente contarán con financiamiento de capital propio (Contreras y Diaz, 2015)

2.2.2.2. Teoría de pecking order

Denominada también jerarquía de preferencias, la teoría señala que las empresas buscan financiarse con los recursos disponibles y plantea que las utilidades obtenidas son ideales previo a recurrir a financiamientos externos o cuando son sumamente necesario podrían optar por la emisión de deuda y acciones. El financiamiento interno se da con la reinversión de las utilidades (Arévalo et al., 2022).

2.2.2.3. Umbral de la rentabilidad

También denominado punto de equilibrio, es el volumen de ganancias obtenidas que cubren todos los gastos efectuados, es decir, las ventas que obtuvo son igual al coste de producción, no obtuvo utilidades o pérdidas. Si la organización genera ingresos por debajo de sus costos, indica que no está siendo óptima en su gestión (Apaza, 2013).

Figura 9

Fórmula de cálculo del punto de equilibrio.

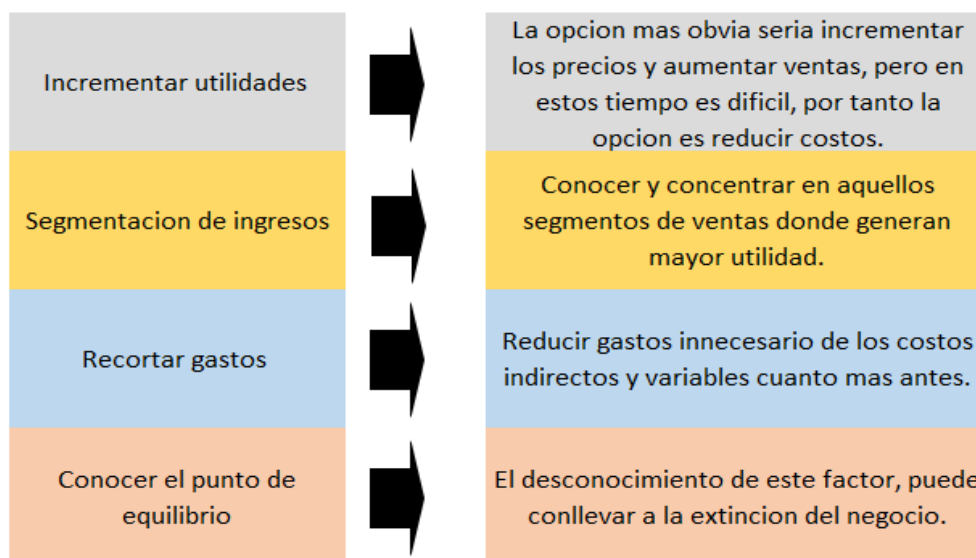
$$\text{Punto de equilibrio} = \text{Ingresos} - \text{Costos Totales (Fijos + variables)}$$

Nota. Tomado de Apaza (2013, pág. 355).

A. Estrategias claves para mantener un punto de equilibrio

Figura 10

Estrategias claves para mantener el punto de equilibrio.



Nota. Tomado de Apaza (2013, pág. 354).

2.2.2.4. Margen de Utilidad Neta

Este indicador indica el porcentaje obtenido de los ingresos operativos y otros ingresos después de deducir los costos totales incluyendo intereses, impuestos y dividendos (Horngren et al., 2012). Este ratio de rentabilidad no se relaciona con ningún tipo de capital invertido. Esta ratio es relevante para compararse con otras empresas y analizar la evolución de gestión.

Figura 11

Fórmula para determinar el margen de utilidad neta.

$$\text{Margen de utilidad Neta} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}}$$

Nota. Tomado de Horngren et al. (2012, pág. 159)

2.2.2.5. Factores que determinan la rentabilidad

El contexto de la rentabilidad es diverso, ya que, son distintos factores que intervienen para que una empresa sea más rentable que la otra. Algunos ejemplos intrínsecos de la organización están relacionados con:

- Las variables de gestión financiera
- Niveles de productividad
- Características de cada sector económico
- Tamaño de la organización
- Antigüedad de la compañía

Asimismo, estudios también afirman que, influyen en la rentabilidad el contexto macroeconómico, afectando los márgenes de ganancia de las organizaciones entre ellas mencionan:

- El crecimiento económico del país
- El aumento de precios
- La fluctuación del tipo de cambio
- Condiciones sociales

Existen distintas medidas de rentabilidad que se aplican a las empresas, estas están divididas en grandes grupos en medidas de margen y retorno (Gonzaga y Mamani, 2024).

2.2.2.6. Elementos de la rentabilidad

Para Lizcano (2004) la rentabilidad es una variable que valora elementos financieros, económicos y técnicos, Además puede ser estudiada desde dos enfoques esenciales:

- Rentabilidad económica, se refiere a la totalidad de activos utilizados para el desarrollo comercial de una organización.
- Rentabilidad financiera, es el rendimiento hacia los propietarios de la empresa

Según Agudelo (2021) a fin de analizar la rentabilidad es preciso conocer los componentes intervinientes:

- Utilidad generada, una cifra que los empresarios desean conocer, entonces se define como la diferencia de todos los ingresos y todos los costos y gastos en un periodo determinado, mientras mayor sea la utilidad mejor será el resultado.
- Utilidad operativa, está compuesto por los ingresos restando los egresos de la actividad principal. Esta se tiene que diferenciar del resto de operaciones de la empresa en su ciclo normal de operación y de este resultado obtendremos la utilidad operativa.
- Utilidad neta, se obtiene después de sumar y restar los ingresos y gastos no comprendidos dentro de los operativos, los impuestos y la reserva legal. Y se refleja en el estado de resultado integral que muestra el comportamiento de los gastos e ingresos operacionales y no operacionales en un tiempo determinado.
- Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización (EBITDA), se trata del resultado neto ajustado que no implican salidas e ingresos de caja; como la de depreciación y/o amortización, Dado que estos conceptos no significan que existan erogaciones de dinero. Así como conceptos que no están de forma directa asociados a la razón de ser del negocio.

2.2.2.7. Importancia y objetivos

La importancia que tiene el indicador de rentabilidad es la medición del resultado y para ello, utiliza dos referentes; la medición de la inversión en los activos netos y los ingresos por ventas.

La rentabilidad es una herramienta esencial para ejecutar análisis financieros, facilita la evaluación de la eficiencia y el éxito de una organización en producir riquezas a partir de

los activos y la actividad operativa. Debido a que estas razones brindan información sobre la eficacia del uso de recursos de una empresa para la generación de utilidades (Valenzuela et al., 2023).

Los ratios o razones de rentabilidad son relevantes para los accionistas, gerentes e inversionistas debido a que, mediante ello pueden conocer la capacidad de una organización para generar utilidad positiva.

Además, sirve para comparar y medir el rendimiento financiero de un negocio frente a otra dentro del mismo sector, esto permitirá a los empresarios evaluar y analizar la efectividad de sus decisiones y tácticas de administración.

2.2.2.8. Dimensiones de rentabilidad

La rentabilidad abarca como un parámetro de eficiencia, dado que proporciona información sobre el retorno de la inversión, está relacionado con los activos, las ventas y el fondo aportado por los socios (Gutiérrez y Tapia, 2020).

Para Agudelo (2021) existen distintos cálculos para medir la rentabilidad a las empresas, por el cual se toman en cuenta varios indicadores, seleccionando a los que proporcionan mejor información respecto al resultado de una compañía si es satisfactorio o no. Para este propósito se tienen en cuenta los siguientes indicadores:

2.2.2.8.1. Rendimiento sobre los activos

Return On Assets (ROA), denominado ratio de rentabilidad del activo o ROI, considerada como el mejor y máximo ratio por su aprobación global. Para su cálculo se utilizará el EBITDA, un excedente económico que está condicionado básicamente de la actividad principal de un negocio dentro de su marco económico. También se considerará el total del activo porque está compuesta por el sistema de producción del negocio, desvinculado de la inversión utilizada por los inversionistas (Apaza, 2013).

Según Agudelo (2021) Este indicador tiene como objetivo conocer el uso y aprovechamiento de los recursos con que contó la empresa para poder producir la utilidad dentro de un periodo. Para el cálculo se utilizará datos de los estados financieros de la empresa, El estado de situación financiera servirá para obtener el importe de activos totales, que están directamente relacionados con las inversiones propias de la actividad de negocio. Asimismo, del estado de resultados integrales se considerará únicamente el importe de la utilidad operativa.

Figura 12

Fórmula para determinar el rendimiento del activo.

$$\text{ROA} = \frac{\text{Utilidad operativa}}{\text{Activos totales}}$$

Nota. Tomado de Agudelo (2021).

Muchos analistas consideran a este indicador como uno de los más importantes, porque muestra el rendimiento obtenido con las inversiones efectuadas y en consecuencia, se obtiene evidencias si generó valor o no, entre más alto sea el indicador más favorable será para la empresa, es decir, si cumplió la razón de ser de la empresa.

2.2.2.8.2. Rendimiento sobre el patrimonio

Es un indicador que las compañías aplican para conocer la utilidad producida, con el patrimonio que se tenía al inicio de operaciones, es decir, el cálculo con la utilidad neta. Posterior al descuento del costo y gasto operativo, el gasto de financiación y otros gastos no operativos. Sin considerar aún la retribución a los inversionistas (Agudelo, 2021).

Figura 13

Formula rentabilidad del patrimonio.

$$\text{ROE} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Patrimonio neto}}$$

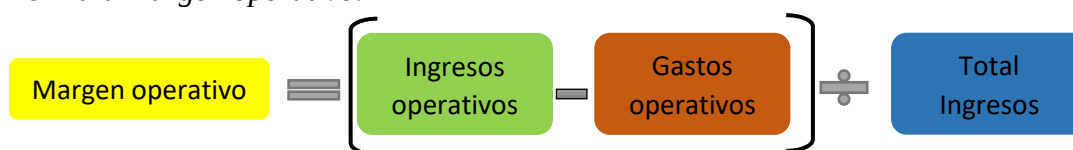
Nota. Tomado de Agudelo, (2021).

Para Apaza (2013) Return on Equity (ROE), busca valorar la capacidad empresarial para la retribución económica hacia los accionistas y propietarios del negocio. Este ratio indica las ganancias obtenidas por cada sol que reinvierten los accionistas. Para su cálculo se utilizará la utilidad descontando los gastos financieros o intereses que comprenden la financiación ajena, además considera como características a los siguientes enunciados.

- El valor adecuado para el ROE es el 15% después de impuestos, un nivel de rentabilidad razonable asumiendo los riesgos y dificultades del tipo de empresa, además el inversionista deberá compararlo con la tasa que remunera el banco.
- El ratio puede incrementar con el uso del apalancamiento debido a que el ROE está condicionada a la estructura del capital de una empresa. Evaluando la capacidad de solventar el pago de las deudas.
- Comparar el ROE con otras empresas de distinto sector puede generar información errónea, puesto que los sectores con alto riesgo tienen a tender un ROE muy elevado, indica que el mayor riesgo esta siendo asumida por los accionistas.

2.2.2.8.3. Margen de utilidad operativa

Este indicador de rentabilidad permite conocer si los directivos son eficientes en las decisiones dentro de la ejecución de las actividades inherentes de la organización. Es decir, muestra el nivel de eficiencia alcanzado con el manejo operativo para la prestación del servicio. Entre mayor sea el resultado del indicador mejor será la rentabilidad, sin embargo, para medir esta ratio es necesario compararlos de un periodo a otro (Agudelo, 2021).

Figura 14*Formula margen operativo.**Nota.* Tomado de Agudelo, (2021).

La utilidad operativa es necesaria para evaluar la eficacia de las actividades propias de la organización en la generación de beneficios económicos, contar con un margen de utilidad operativo alto muestra que la organización está gestionando adecuadamente sus costes operacionales, además indica que cuenta con la capacidad de seguir generando beneficios más elevados a raíz de sus actividades primarias (Valenzuela et al., 2023).

2.3. Definición de términos básicos

- **Administración de flotas:** Servicio adquirido con más frecuencia por empresas de transportes, permite gestionar y medir las actividades de los vehículos y conductores (Gastalver, 2017.)
- **Apalancamiento financiero:** Es el financiamiento obtenido a un costo fijo, que se utiliza para invertir y maximizar las utilidades netas de una empresa (Apaza, 2013.)
- **Costo:** Es el consumo de bienes o servicios cuya finalidad es recuperar cuando se venda el producto (Gastalver, 2017)
- **Estado de resultados integrales:** Es un documento financiero de una empresa, donde resume los resultados operativos y no operativos dentro de un periodo (Agudelo, 2021).
- **Excedente:** Es la cantidad de ingresos resultante, después de descontar los costos incurridos (Agudelo, 2021).

- **Estado de situación financiera:** Es un documento financiero que refleja la situación empresarial compuesto por tres grandes grupos de cuenta, activo, pasivo y patrimonio (Agudelo, 2021).
- **Fluctuaciones de precio:** Son las variaciones del valor de un bien, condicionados por factores externos como las importaciones, el alza del dólar, la demanda, etc. (Gastalver, 2017).
- **Gasto:** Es el consumo de bienes y no tiene relación con la misión de la organización, ejemplo; el pago al personal de limpieza del área administrativa (Gastalver, 2017).
- **Inversión:** Es el sacrificio monetario presente que se realiza con el objetivo de generar retribuciones futuras (Agudelo, 2021).
- **Indicador financiero:** Es un coeficiente, que sirve de medición y refleja la situación financiera de una empresa (Agudelo, 2021).
- **Margen operativo.** Es el resultado de una ecuación que mide la eficacia del uso de los recursos directamente relacionado con los costos operativos. El resultado positivo muestra que está ejecutando una administración correcta (Valenzuela et al., 2023).
- **Operaciones:** Comprende a todas las actividades involucradas al desarrollo productivo de una empresa (Horngren et al., 2012).
- **Prestación de servicios:** Es un acuerdo entre dos partes en la que una ofrece sus servicios de acuerdo a su actividad económica a cambio de una retribución monetaria (Gastalver, 2017).
- **Reconocimiento del gasto:** Es el proceso de registrar el gasto al momento que se origina sin necesidad de que exista una erogación de dinero. Ejemplo; las provisiones de beneficios laborales (NIC 2.)

- **Rendimiento:** Es el resultado obtenido, ejecutada por una operación empresarial después de la utilización de recursos (Agudelo, 2021).
- **Seguridad satelital:** Es un sistema de seguridad y seguimiento en tiempo en continuo y real para conocer la ubicación de los vehículos (Gastalver, 2017).
- **Utilidad:** Es el margen generado entre todos los costos e ingresos totales en un periodo determinado (Agudelo, 2021).
- **Vías concesionadas:** Es el otorgamiento de derechos por parte del gobierno a una empresa privada para su administración y mantenimiento, sobre una red vial y/o carretera (Montero, 2023).

Capítulo III: Hipótesis y Variables

3.1. Hipótesis

3.1.1. Hipótesis general

Los costos de servicios se relacionan significativamente con la rentabilidad de una empresa de transportes en el distrito de Lurigancho, Lima -2023.

3.1.2. Hipótesis específicas

- a) Los costos de servicios se relacionan significativamente con el rendimiento sobre los activos de una empresa de transportes en el distrito Lurigancho, Lima – 2023.
- b) Los costos de servicios se relacionan significativamente con el rendimiento sobre el patrimonio de una empresa de transportes en el distrito Lurigancho, Lima – 2023.
- c) Los costos de servicios se relacionan significativamente con el margen de utilidad operativa de una empresa de transportes en el distrito Lurigancho, Lima – 2023.

3.2. Identificación de las variables

Variable X: Costos de Servicios. - Se conceptualiza como un conjunto organizado y estructurado de métodos, procedimientos y técnicas utilizadas por las empresas para calcular y

analizar los costos asociados con la producción, fabricación o prestación de servicios, se considera que es fundamental para obtener información de esa manera establecer precios de venta, gestionar márgenes de beneficio y evaluar el desempeño financiero (Ochoa et al., 2020)

Variable Y: Rentabilidad. – Se define como una herramienta para la evaluación de eficiencia y la medición del éxito de una empresa. Permite conocer si la organización está haciendo un uso eficaz de sus recursos para generar superávit, que después de haber remunerado todos los procesos y recursos utilizados está generando un rendimiento óptimo sobre su inversión empleada. (Valenzuela et al., 2023)

3.3. Operacionalización de las variables

Tabla 1

Operacionalización de las variables.

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de Medición
X. Costos de servicios	según Horngren et al. (2012). Afirma que los contadores definen a los costos como un sacrificio de recursos que se asigna a un objeto de costos, cuyo fin es lograr un objetivo específico. su naturaleza es ser asignado con una medida de valor monetario que debe pagarse para adquirir bienes y servicios.	Para realizar un proceso de producción necesariamente se recurre al uso de factores productivos con la implicancia que en un futuro tengamos la prestación del servicio, para efectos de costos se deben de medir en términos monetarios, los costos pueden ser objeto de distintas clasificaciones, pero las que destacan son según el grado de imputación y estas pueden depender del volumen de producción. (Gastalver, 2017)	Costos directos	Análisis de los costos fijos directos	Suelo de conductores y mantenimiento. Seguros vehiculares. Depreciación	Técnica: Revisión documentaria Instrumento: Ficha de recolección de datos Escala de medición: Escala de valores
				Análisis de los costos variables directos	Peajes, Estiba y viáticos. Otras Remuneraciones Servicios Peajes, Estiba y viáticos. Aceites y lubricantes Repuestos, suministros reparaciones Combustible Alquileres unidades de transporte servicios	
					Análisis de los costos fijos indirectos	
			Costos Indirectos	Análisis de los costos variables indirectos	Mantenimiento y reparaciones administración Gastos de viajes administrativo servicios prestados por terceros Servicios básicos. Gastos diversos relacionados a la administración Gastos de intereses documentos negociados. Gastos bancarios	

Y. Rentabilidad	Valenzuela et al (2023). Afirma que es la capacidad de una organización para producir ingresos y ganancias luego de sus actividades operativas. Asimismo, son importantes porque analiza la efectividad de las decisiones de gestión frente a otras organizaciones	La utilidad de una compañía es un tema que genera interés entre los accionistas y directivos de empresas por lo que recurren a analizar los estados financieros y dan mayor importancia en conocer la utilidad generada de la empresa. Definiendo que mientras más alta sea la utilidad mejor será el resultado. para el cual se toman indicadores que permitan suministrar una mejor información. (Agudelo, 2021)	Rendimiento sobre los activos	Análisis de la utilidad operativa	ROA : $\frac{\text{Utilidad operativa}}{\text{Activos totales}}$	
				Análisis de los activos totales		
			Rendimiento sobre el patrimonio	Análisis de la utilidad neta	ROE : $\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Patrimonio neto}}$	
				Análisis del patrimonio neto		
			Margen de utilidad operativa	Análisis del margen operativo	MO : $\frac{\text{Ingresos operativos} - \text{gastos operativos}}{\text{Total de Ingresos}}$	
				Análisis de gastos operativos		
	Análisis del total de ingresos					

Capítulo IV: Metodología

4.1. Enfoque de la investigación

Según Hernández Sampieri et al. (2014) el enfoque de investigación cuantitativa es objetiva y se representa mediante un conjunto de procesos consecutivos que parte de una idea principal para luego formular un planteamiento de problema y seguir con el estudio de la literatura y construir un marco teórico del cual origina varias hipótesis. El enfoque cuantitativo busca cómo los resultados añaden información en el conocimiento previamente estudiado.

De acuerdo al análisis, se determina que la investigación se fundamentó dentro de un enfoque cuantitativo, en vista de que está elaborado bajo un orden y parte de una idea, se plantea un problema específico que se va delimitando. Una vez definida se generaron objetivos y preguntas de investigación que se construyeron sustentándose sobre bases teóricas, del cual se plantearon las hipótesis y establecieron las variables de esta manera se desarrolló el diseño de la investigación, permitiendo realizar la definición y selección de la muestra, haciendo así la recolección de los datos y el respectivo estudio de la información y concluir en base a los resultados.

4.2. Tipo de investigación

Murillo (2008), sostiene que la investigación aplicada también se le denomina práctica o empírica y se caracteriza porque, busca la aplicación de los conocimientos adquiridos de otras

investigaciones. El resultado de la investigación es de forma, organizada y sistemática la cual permite conocer la realidad.

En la actualidad, el estudio de tipo básico como aplicado y depende del ingenio de cada autor de investigación, puesto que los resultados son utilizados para la solución de los problemas empresariales. La investigación aplicada identifica una problemática y busca soluciones (Arias, 2012).

La presente investigación reúne las condiciones metodológicas para considerarse una investigación aplicada, ya que utilizó teorías científicas, asimismo se estudiaron problemas específicos buscando posibles soluciones a los costos de servicios y la rentabilidad en la empresa de transportes en el distrito de Lurigancho, Lima.

4.3. Nivel de investigación

Hernández Sampieri et al. (2014) afirma que el estudio correlacional asocia variables mediante un patrón predecible para un grupo o población. Este tiene como propósito dar a entender la relación existente entre dos o a más variables en una muestra o contexto, primero se mide a cada variable, después se cuantifican, analizan y se establece la relación y esta necesariamente tiene que estar validada, con las hipótesis sometidas a prueba.

La utilidad de este tipo de estudios, es conocer el comportamiento de una variable al conocer el comportamiento de otras variables vinculadas.

La presente investigación es de nivel correlacional, porque buscó responder la hipótesis sobre la relación de estas dos variables los costos de servicios y la rentabilidad, el resultado obtenido permitió conocer el grado de correlación que tiene una frente a la otra. Ello hizo posible responder a la hipótesis planteada.

4.4. Métodos de investigación

Arroyo (2020) menciona, que el método científico es un grupo de procedimientos y actividades diseñadas fundamentadas en bases lógicas y teóricas durante el proceso de

investigación. De acuerdo a un objeto problemático, de probar hipótesis y lograr objetivos en la investigación permitirá que, el resultado conduzca a la construcción del conocimiento.

Newman (2006) afirma que el método deductivo es un mecanismo de organización de hechos conocidos para recopilar conclusiones, las conclusiones halladas generalmente están basadas en conocimiento previamente estudiados, es decir, el razonamiento deductivo organiza el conocimiento actual y señala nuevas relaciones iniciando de un aspecto general a específico.

Echevarria (2010) señala que el método analítico en una investigación, es un medio para llegar a un resultado final. a partir de la descomposición de las partes de un fenómeno para observar las causas, naturaleza y efectos para llegar a un resultado.

El trabajo actual de investigación empleó como método general, el método científico y como método específico, se aplicó el método deductivo-analítico, puesto que, permitió aproximarse más al objetivo de estudio, logrando una independencia, llevando la investigación a una realidad actual para que sea entendible y aceptable.

4.5. Diseño de investigación

Hernández Sampieri et al. (2014) afirma que el diseño no experimental se realiza sin manipular las variables; consiste en observar o medir las variables en su argumento natural para luego realizar un análisis.

En el diseño transversal se extraen registros en un tiempo único y tiene como finalidad describir variables, evaluar situaciones de eventos, analizar, establecer las incidencias de las variables y también determina el tipo de relación existente.

El trabajo de investigación fue no experimental, porque no se realizó ninguna manipulación de las variables, ya que la investigación se dio en su forma natural. con un diseño transversal correlacional, porque el estudio se ejecutó en un tiempo establecido cuyo propósito fue conocer la relación de las dos variables. No sufrió ninguna modificación las variables los costos de servicios y la rentabilidad en el periodo 2023.

4.6. Población y muestra

4.6.1. Población

Según Horna (2012) la población es el conjunto de todos los individuos que pueden estar compuestas de documentos, personas, objetos, empresas, situaciones, datas, antecedentes, etc. a estudiar. Asimismo, la población se conforma por un grupo de elementos o sujetos que tienen una o más cualidades en común y se hallan dentro de un territorio u espacio, estas sufren variaciones al pasar el tiempo.

La población en la investigación estuvo conformada por información de los estados financieros de la Empresa de Transportes Mi Beatriz SAC.

4.6.2. Muestra

Según Hernández Sampieri et al. (2014), la transparencia es fundamental en toda investigación, asimismo está inmersa a replica y crítica, y este desarrollo es únicamente posible si el investigador tiene delimitado con claridad la población estudiada y presenta el proceso de selección de manera transparente. La muestra es un grupo específico cuya selección es la representación exacta que conforma la población a estudiar, en el enfoque cuantitativo las muestras deberán de ser representativas.

La muestra estuvo integrada por los estados financieros mensuales durante el periodo 2023.

4.6.2.1. Unidad de análisis

Hernández y Mendoza (2018), considera que, son quienes se encuentren dentro del estudio de investigación, dentro de ellas pueden ser personas, objetos sucesos que se encuentren relacionados con la hipótesis formulada.

La presente investigación considera como unidad de análisis a la información de la empresa de Transportes mi Beatriz, dentro de ellas incluye, para obtener una información y comprensión general. 12 reportes de costos y reportes financieros.

4.6.2.2. *Tamaño de la muestra*

Según Horna (2012) el muestreo no probabilístico, intencional o por criterio, es el mejor tipo de muestreo, puesto que se ejecuta sobre el conocimiento previo del investigador. El muestreo intencional es el mejor y más frecuente utilizado en las investigaciones científicas, además estas deberán tener mucha claridad y detalle en los procedimientos para elegir la muestra.

4.6.2.3. *Selección de muestra*

El alcance de la muestra estuvo conformado por los reportes financieros mensuales, 12 estados de situación financiera, 12 estados de resultados integrales, 12 documentos de costos de la empresa de Transportes Mi Beatriz SAC.

4.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

4.7.1. Técnicas de recolección de datos

Según Arroyo (2020) las técnicas para la recopilación de datos tienen como objetivo acumular datos e información relevante, significativa y confiable relacionada con el problema a investigar.

Para el estudio se empleó como técnica la revisión documentaria, el estudio de documentos, la cual permite recolectar fuentes de información.

4.7.2. Instrumentos de recolección de datos

Para Arroyo (2020) todos los instrumentos de recolección de datos tienen un propósito fundamental para obtener data confiable para la contrastación de las hipótesis, logro de los objetivos y conocer los resultados a los problemas de investigación.

Para la investigación se utilizó como instrumento la guía de análisis documental, a fin de recolectar la data, que fue información idónea a través de documentos que reflejan los costes, valores de ventas y utilidades generadas por la organización.

4.7.2.1. Diseño

Para el diseño de esta investigación se consideró una tabla de doble entrada donde se refleja detalladamente los costos mensuales, estructurados según las variables, las dimensiones y los indicadores planteados, considerando los objetivos de estudio. La guía de análisis documental contó con las condiciones necesarias para evaluar la data de los costos y el comportamiento de la rentabilidad.

4.7.2.2. Confiabilidad

La confiabilidad de un instrumento de recolección de datos se enfoca en la consistencia o estabilidad con la que dicho instrumento mide con precisión lo que se debería medir. Si el instrumento es confiable proporcionara resultados fiables y consistentes bajo las mismas condiciones.

Existen diversas formas de medir un instrumento, y uno de los enfoques más comunes es la consistencia interna, que evalúan cómo los ítems del instrumento se correlacionan entre sí y con el constructo que se quiere medir. Entonces en ese sentido el coeficiente de confiabilidad, como el coeficiente de Spearman-Brown, permite medir la relación entre las partes del instrumento, facilita establecer la correlación entre las partes del instrumento, proporcionando una estimación de la estabilidad de sus mediciones. El uso del coeficiente se da frecuentemente para medir la consistencia interna en instrumentos que generan datos de tipo continuo, siempre en cuando se haya utilizado el método de mitades partidas.

Los valores para interpretar una alta confiabilidad son los marcos cercanos a 1, y una baja o nula confiabilidad son cercanos a 0, las interpretaciones se pueden dar con la siguiente figura.

Figura 15

Interpretación del coeficiente de confiabilidad del instrumento.

Rangos	Magnitud
0,81 a 1,00	Muy alta
0,61 a 0,80	Alta
0,41 a 0,60	Moderada
0,21 a 0,40	Baja
0,01 a 0,20	Muy baja

Nota: Tomado de Corral (2009, p. 244).

Después de realizar el tratamiento de los datos se tiene:

Tabla 2

Resultado de confiabilidad de la variable de costos de servicios.

Estadísticas de fiabilidad		
Correlación entre formularios		0.766
Coeficiente de	Longitud igual	0.868
Spearman-Brown	Longitud desigual	0.868

Tabla 3

Resultado de Confiabilidad de la variable rentabilidad.

Estadísticas de fiabilidad		
Correlación entre formularios		0.977
Coeficiente de	Longitud igual	0.988
Spearman-Brown	Longitud desigual	0.988

Por tanto, ambas variables se encuentran en el rango más alto de confiabilidad (0,81 a 1,00) por lo que el instrumento es altamente confiable.

4.7.2.3. Validez

El procedimiento que se empleó para la validación del instrumento de investigación fue sometido a juicios de 3 expertos quienes tienen conocimiento sobre las variables de investigación, analizaron y evaluaron la representación de los datos, estas opiniones se describen en la siguiente tabla.

Tabla 4*Opinión de expertos.*

Apellidos y nombres del experto	Opinión de aplicabilidad	Promedio de valoración (%)
Mag. C.P.C. Vásquez Orihuela Josué Raúl	Es aplicable	85%
Mag. C.P.C. Tupac Yupanqui Santander Jhonny Saul	Es aplicable	85%
Mag. C.P.C. Apaclla Limaco Victor Marcial	Es aplicable	91%

Capítulo V: Resultados

5.1. Descripción del trabajo de campo

La investigación de campo se llevó a cabo en los espacios de la empresa de transportes Mi Beatriz SAC, recolectando información a través del instrumento, la guía de análisis documental, para recoger y analizar la información, como parte de procedimiento se realizó la revisión de documentos financieros que comprenden los 12 meses del periodo 2023. Para cada instrumento se siguieron procesos organizados con el propósito de extraer información que proporcione data relevante sobre las variables para el cumplimiento de los objetivos del estudio de la investigación, entrevistas con personal clave involucrado del área de contabilidad y gerencia, asimismo, la observación directa de las actividades económicas del negocio permitió obtener información fiable respaldando la veracidad de la información, (anexo 12).

El resultado del análisis facilitó un panorama transparente e integral de la determinación de los costos y variación dentro del ciclo de las operaciones de servicios de la empresa, se pudo observar que existen áreas deficientes con oportunidad de mejora, también la observación de la información permite comprender la asociación entre los costos de servicios y la rentabilidad.

Guía de análisis documental de los costos de servicios. Este análisis se orientó específicamente en los costes mensuales incurridos durante la prestación del servicio, diferenciándolos por sus dimensiones, los costos directos y los costos indirectos, seguidos por cada ítem, disgregando el comportamiento de un mes a otro dentro del año 2023. La recolección

de la información se consolidó mediante el estudio del balance de comprobación mensual reportadas desde el sistema contable donde se registran las operaciones contables, módulo SAP Bussines ONE (Anexo 8).

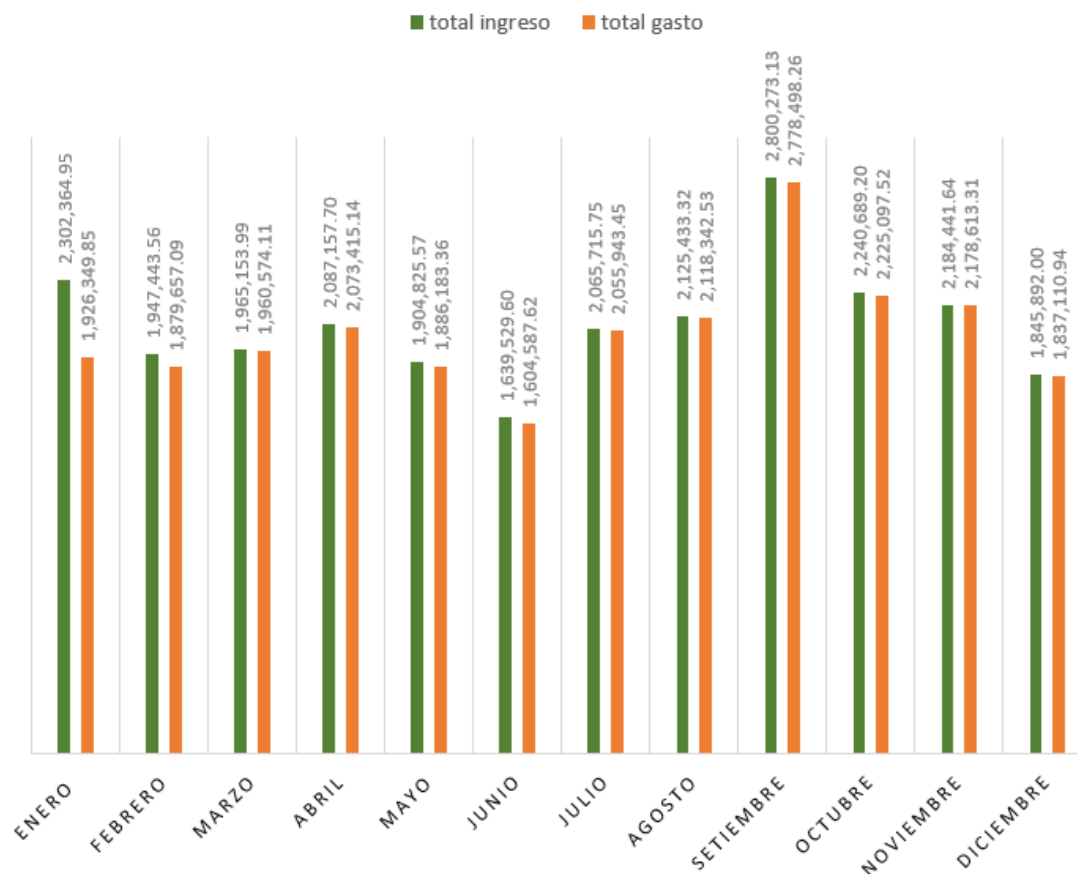
Guía de análisis documental de la rentabilidad. Se empleó el presente instrumento para recolectar información sobre la información resultante después de las operaciones mensuales que determina el área de contabilidad, documentos de información financiera como el estado situación financiera y el estado de resultado que comprenden a los 12 meses del periodo 2023 validado por el contador general, además de información presentada a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (Anexo 4), data que muestra fiabilidad de la información, para el cálculo preciso de los ratios y el análisis del comportamiento de la rentabilidad.

5.2. Presentación de resultados

5.2.1. Resultados descriptivos

5.2.1.1. Comparativo de los costos totales vs ingresos totales

El análisis inició con el estudio de los costos contabilizados, que intervienen de manera directa e indirecta durante el proceso productivo, también incluye a los costos financieros e impuestos que genera la propia empresa asociado al proceso del servicio de transporte, asimismo, acumula las ventas propias del giro de negocio y otros ingresos generados, como los ingresos por alquileres, ingresos financieros por variación de tipo de cambio y la enajenación de activos.

Figura 16*Costos totales vs ingresos totales.***Interpretación:**

La figura 16 muestra el comparativo de los ingresos totales versus los costes totales, se observa que, a través de los meses del año 2023, las ventas no generan una diferencia relevante sobre los costos, el mes con más ventas es el de septiembre al igual que el incremento de costos. El mes de enero reporta una diferencia de S/. 376,015.10 frente al costo, esto se da en razón de la venta de activos.

Se puede afirmar que, promediando las ganancias mensuales se obtiene como resultado la suma de S/ 48,712.27.

5.2.1.2. Análisis de costos directos e indirectos vs ingresos y otros ingresos

El análisis inicia con el estudio de los costos registrados en el área de contabilidad, la tabla proporciona una información estructurada y detallada de los costos diferenciados por su asignación al proceso productivo, costos directos e indirectos, asimismo, muestra el nivel de ventas generados por la prestación del servicio y otros ingresos. para determinar la variación y calcular el margen de utilidad neta que está generando el negocio.

Tabla 5

Costos directos e indirectos vs ingresos por servicios y otros ingresos.

Mes	Costos directos	Costos indirectos	Ingreso por servicios	Otros Ingresos	Total, costos	Total, Ingresos
Enero	1,575,326.13	193,684.07	1,697,080.70	605,284.25	1,769,010.20	2,302,364.95
Febrero	1,678,493.43	172,799.11	1,913,460.06	33,983.50	1,851,292.54	1,947,443.56
Marzo	1,715,428.42	243,229.29	1,946,062.82	19,091.17	1,958,657.71	1,965,153.99
Abril	1,884,092.56	183,572.15	2,063,503.29	23,654.41	2,067,664.71	2,087,157.70
Mayo	1,641,750.54	235,293.31	1,878,969.88	25,855.69	1,877,043.85	1,904,825.57
Junio	1,423,657.68	166,308.83	1,460,540.94	178,988.66	1,589,966.51	1,639,529.60
Julio	1,758,637.04	293,217.29	2,022,231.38	43,484.37	2,051,854.33	2,065,715.75
Agosto	1,894,163.37	221,212.09	2,100,315.99	25,117.33	2,115,375.46	2,125,433.32
Setiembre	2,534,055.53	235,331.26	2,754,096.09	46,177.04	2,769,386.79	2,800,273.13
Octubre	1,998,627.23	219,946.11	2,202,583.19	38,106.01	2,218,573.34	2,240,689.20
Noviembre	2,039,768.93	136,405.58	2,121,308.26	63,133.38	2,176,174.51	2,184,441.64
Diciembre	1,690,788.11	317,180.60	1,691,819.00	154,073.00	2,007,968.71	1,845,892.00
Totales	21,834,788.97	2,618,179.69	23,851,971.60	1,256,948.81	24,452,968.66	25,108,920.41

Interpretación:

En la tabla 4 se puede observar que, para el año 2023 generó un total de ingresos de S/. 25,108,920.41 y los costos de producción ascienden a la suma de S/. 24,452,968.66 generando un margen de beneficio de S/. 655,951.75. Lo mencionado indica que luego de cubrir sus gastos genera un valor residual para el ciclo de sus operaciones.

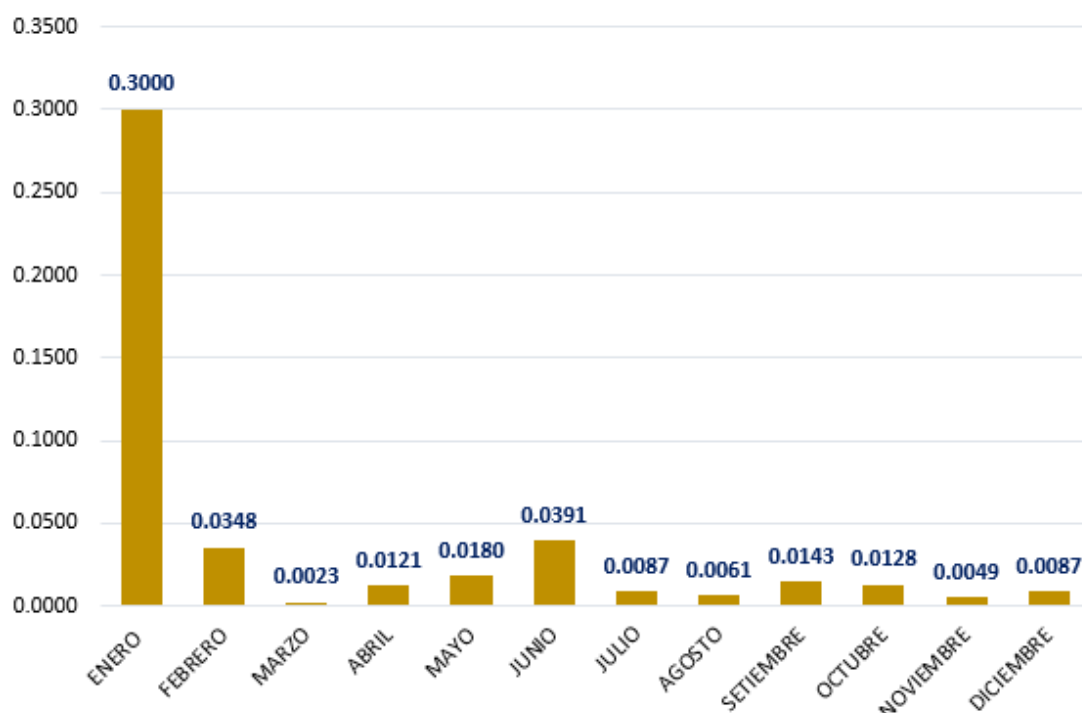
Asimismo, se observa que el ingreso de servicios de transporte asciende a la suma de S/. 23,851,971.60 y los costos totales ascienden a S/. 24,452,968.66 generando un déficit de S/. 600,997.06, este caso muestra que la entidad no está gestionando bien los recursos propios.

5.2.1.3. Margen de utilidad neta de la empresa de transportes

El presente análisis muestra el margen de utilidad neta que genero a través de los meses de enero a diciembre del 2023, agrupando la totalidad de los costos incurridos divididos con los ingresos generados, sin considerar el capital interviniente, para determinar el comportamiento de la utilidad neta que genera el negocio.

Figura 17

Resultado del ratio de utilidad neta.



Interpretación:

La figura 18 muestra el margen de la utilidad neta, el mes de enero muestra un elevado resultado de 0.30 respecto a los demás meses, este resultado se obtiene en razón de la enajenación de activos, seguido por el mes de junio que obtiene una utilidad neta de 0.0391 se da en razón de los ingresos por alquileres. El resultado del mes de febrero se da en razón a los bajos costos financieros.

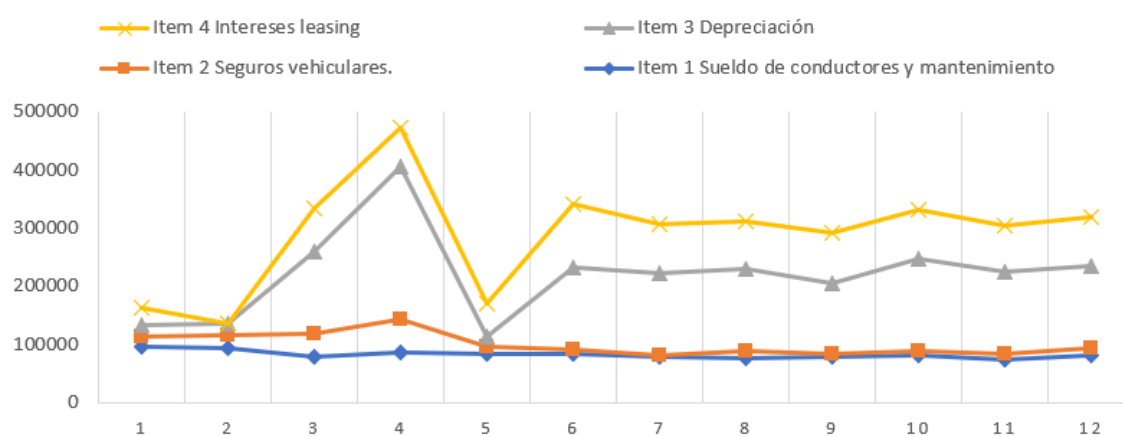
Respecto al mes de marzo que reporta menor utilidad neta a pesar que las ventas son superiores al mes de febrero se da en razón a los elevados costos administrativos y financieros.

5.2.1.4. Comportamiento de los costos fijos directos

El presente análisis detalla el comportamiento a través de los meses del periodo 2023 sobre los costos que están directamente asociados a la prestación de servicios y según su concepto deberían mantenerse fijos o sufrir ligeros cambios a través del tiempo.

Figura 18

Comportamiento de los costos fijos directos.



Interpretación:

La figura 6 muestra el comportamiento de los costos fijos directamente asociados al servicio de transporte terrestre, para el mes de marzo se observa un crecimiento acelerado respecto a los intereses leasing y la depreciación. misma que están directamente relacionada con las adquisiciones mediante leasing de 10 unidades de transporte.

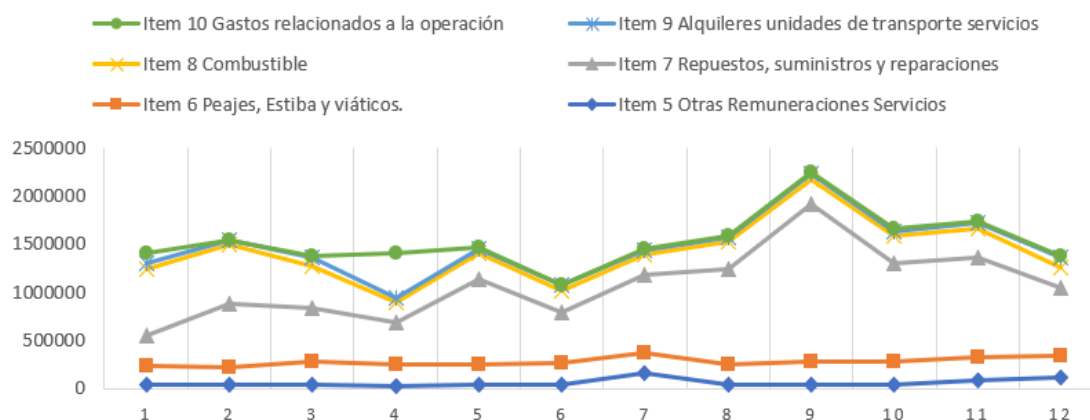
Los seguros contratados están directamente vinculados con los vehículos de transporte y con la mercadería que transportan, están sufriendo incremento respecto a los meses de marzo a abril para en los meses posteriores mantenerse constantes.

El sueldo de mantenimiento y conductores se mantiene constante, las desviaciones que ocurren son mínimas a razón de la actividad que existen situaciones respecto al registro de afiliaciones y bajas de conductores en el T-Registro.

5.2.1.5. Comportamiento de los costos variables directos

Figura 19

Comportamiento de los costos variables directos.



Interpretación:

La figura 7 muestra el comportamiento de los costos variables directamente asociados a la actividad del servicio de transporte terrestre, con mayores fluctuaciones y un incremento continuo y elevado son los gastos relacionados a la actividad, comprende a las mermas, que se da en razón por la pérdida de mercaderías transportadas, mismas que ocurren por robos a las unidades o cuando sufren algún accidente de tránsito.

Como ítem 9 es el alquiler de unidades de transporte. Es en razón a los alquileres de carretas para la prestación del servicio.

El ítem 8, los costos de combustible tienden a tener fluctuaciones en función al consumo, la empresa cuenta con una planta propia donde almacena el combustible y el consumo se da de acuerdo al recorrido de las unidades de transporte. Asimismo, a inicios de mes se contaba con mayor cantidad almacenada de combustible, que según el consumo y el incremento de las ventas fue disminuyendo hasta el mes de abril, en adelante se mantuvo constante de acuerdo a los gastos de peajes, estibas y gastos de viaje.

Las compras de repuestos, suministros y reparaciones de los vehículos de transportes, como política la organización tiende a comprar repuestos y mantener en un stock en su almacén,

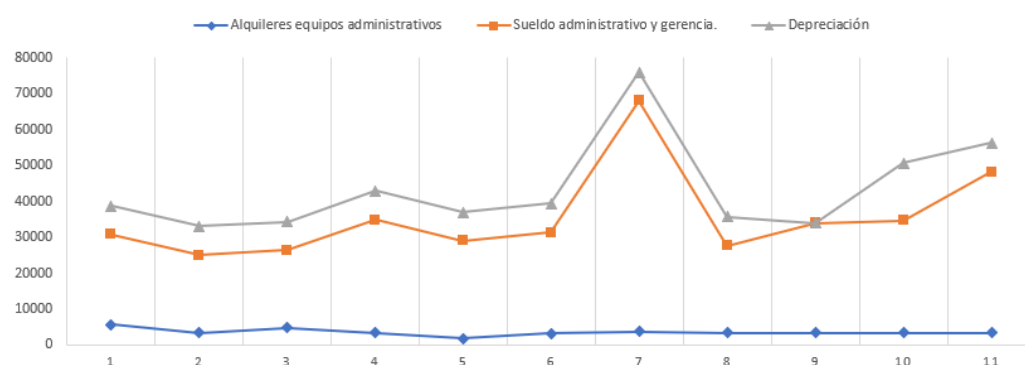
y los costos más elevados son los neumáticos, entonces a razón de requerimiento de las unidades se realizan las adquisiciones.

Respecto a otras remuneraciones por servicios mantuvieron su constancia sin sufrir variaciones resaltantes.

5.2.1.6. Comportamiento de los costos indirectos fijos

Figura 20

Comportamiento costos indirectos fijos.



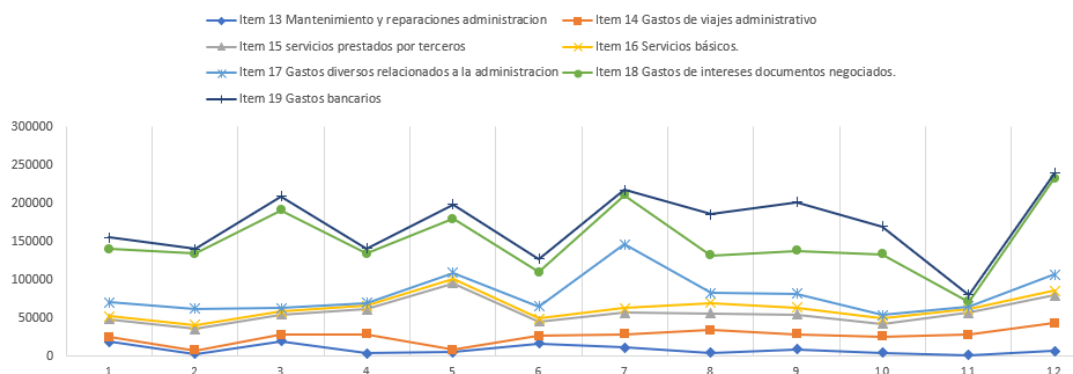
Interpretación:

La figura 8 muestra el comportamiento de los costos fijos indirectamente asociados al servicio de transporte terrestre, se observa que el costo más elevado dentro de este rubro es el administrativo y en el mes de julio tiene un incremento importante se da en razón, que al realizar el pago de gratificación es el mes donde provisionan el gasto. Asimismo, tiende a subir al pasar los meses por el ingreso de nuevos personales a planilla y el incremento del servicio.

5.2.1.7. Comportamiento de los costos indirectos fijos

Figura 21

Comportamiento de los costos indirectos variables.



Interpretación:

La figura 9 muestra con un importe elevado los gastos bancarios y los gastos de intereses negociados, a razón de las negociaciones de las facturas de venta, mediante el factoring, o descuento de facturas, también se negocia las facturas de compra mediante las letras y pagarés que provocan las fluctuaciones, porque se dan en función a la necesidad de liquidez.

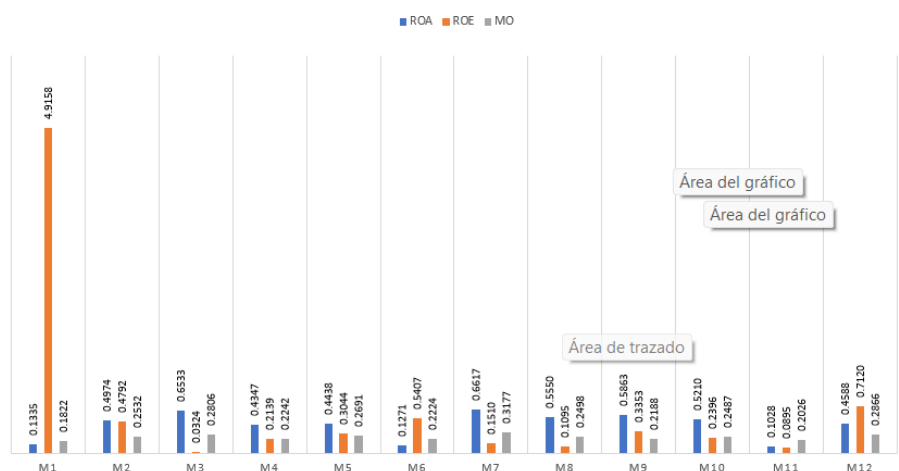
Los gastos relacionados a la administración comprenden gastos relacionados directamente a la administración, útiles de limpieza, útiles de oficina, sanciones, multas. Los servicios básicos, los servicios prestados por terceros se mantienen constantes al igual que los servicios prestados por terceros.

Los gastos de viajes administrativos, al igual que los mantenimientos y reparaciones de los equipos administrativos se mantienen constantes y no sufren variaciones significativas.

5.2.1.8. Comportamiento del ratio de rentabilidad

Figura 22

Comportamiento de la rentabilidad.



Interpretación:

La figura 10 muestra la tendencia de los indicadores de rentabilidad, para el mes de enero el rendimiento sobre el patrimonio obtuvo un resultado de 4.9158, es decir que, la organización tiene la capacidad de generar beneficios a sus accionistas, esta variación existe a causa de la venta de unidades de transporte, para el mes de junio obtuvo un crecimiento respecto a los meses anteriores, generados por los ingresos de alquileres de terrenos, para el mes de diciembre siguen el incremento los ingresos de alquileres.

Respectivamente para la ratio de rendimiento sobre los activos, esta muestra un desempeño con fluctuaciones constantes ya que está directamente relacionada con los ingresos por la prestación del servicio después de descontar los costos de explotación.

El ratio del margen operativo se mantiene constante y sufre variaciones respecto al comportamiento de los ingresos operativos.

5.3. Contrastación de resultados

El proceso de contraste de hipótesis estadística es fundamental en la inferencia estadística y sigue una serie de pasos bien estructurados (Icart & Canela, 1998):

Paso 1: Formulación de la hipótesis nula (H_0): Esta es la hipótesis que se pretende poner a prueba y usualmente representa la ausencia de relación o efecto entre las variables de investigación. Es una afirmación que busca refutar o rechazar, es comúnmente formulada en términos de igualdad o no asociación.

Paso 2: Formulación de la hipótesis alternativa (H_1): Es la contraparte de la hipótesis nula y representa la hipótesis que el investigador cree que podría ser cierta. La hipótesis alternativa indica la presencia de una relación o diferencia significativa entre las variables y suele formularse en términos de desigualdad o efecto.

Paso 3: Establecimiento de la significancia (α): Este es un valor prefijado que representa la probabilidad de cometer un error de tipo I (rechazar la hipótesis nula cuando es verdadera). Comúnmente, el nivel de significancia se asenta en 0.05 o 5% aunque esta puede variar según el rigor del estudio.

Paso 4: Selección y realización de la prueba estadística adecuada: Dependiendo de las características de los datos y de las hipótesis planteadas, se elige la prueba de significación estadística adecuada (como t de Student, ANOVA, Chi-cuadrado, entre otras). La elección de la prueba dependerá del tipo de datos (nominales, ordinales, intervalos) y de los supuestos del análisis.

Paso 5: Toma de decisión (rechazar o no rechazar H_0): Con los resultados encontrados en la prueba estadística, se compara el valor p (probabilidad de obtener resultados al menos tan extremos como los observados) con el nivel de significación (α). Si el valor p es menor o igual a α , se rechaza la hipótesis nula en favor de la hipótesis alternativa; si el valor p es mayor a α , no se rechaza la hipótesis nula.

5.3.1. Prueba de hipótesis general

Paso 1: Formular la hipótesis nula

H_0 =Los costos de servicio no se relacionan significativamente con la rentabilidad de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.

Paso 2: Hipótesis alterna

H_1 =Los costos de servicio se relacionan significativamente con la rentabilidad de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.

Paso 3: Nivel de significancia

Sig. = 0,05; nivel de confianza del 95%

Paso 4: Prueba estadística

Para la elección de la prueba estadística, primero se establece el tipo de dato (cualitativo o cuantitativo), segundo, se establece la normalidad de los datos y tercero, se establece el propósito del tratamiento de los datos. En ese sentido los datos de la presente investigación son:

1° Tipo de Datos = cuantitativos, debido al uso de datos numéricos para el costo de servicio, así como las variaciones numéricas y porcentuales en cuanto a la rentabilidad.

2° Normalidad de los datos = se aplica la prueba de Shapiro-Wilk para determinar la normalidad; si la significancia sale mayor que 0,05 entonces los datos son normales; caso contrario se dice que los datos no son normales.

Tabla 6

Resultado de prueba de normalidad Shapiro-Wilk.

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Costos de Servicio	,907	12	,194
Rentabilidad	,521	12	,000

De la tabla se concluye que, al no cumplir las dos variables los criterios de normalidad, se establece que los datos no son normales.

3° Propósito del tratamiento de los datos = el propósito es determinar la relación entre las dos variables de estudio.

Entonces, considerando todos los datos antes mencionados, el mejor estadístico a emplear fue Rho de Spearman. Para una interpretación detallada de estos valores, se utiliza un gráfico que ilustra cómo estos valores reflejan la dirección y la fuerza de la relación entre las variables:

Tabla 7

Valores de coeficiente de asociación.

Valor de rho	Significado
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0.9 a -0.99	Correlación negativa muy alta
-0.7 a -0.89	Correlación negativa alta
-0.4 a -0.69	Correlación negativa moderada
-0.2 a -0.39	Correlación negativa baja
-0.01 a -0.19	Correlación negativa muy baja
0	Correlación nula
0.01 a 0.19	Correlación positiva muy baja
0.2 a 0.39	Correlación positiva baja
0.4 a 0.69	Correlación positiva moderada
0.7 a 0.89	Correlación positiva alta
0.9 a 0.99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva grande y perfecta

Nota. Tomado de Martínez y Campos (2015, p. 185).

Tabla 8

Resultado estadístico de Rho Spearman – hipótesis general.

		Costos de Servicio	Rentabilidad neta
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	-,615*
		N	,033
	Rentabilidad neta	Coeficiente de correlación	12
		Sig. (bilateral)	-,615*
		N	,033

Regla de decisión, si la sig. Bilateral es menor que 0,05 se rechaza la hipótesis nula y se acepta la alterna; caso contrario se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula.

Paso 5: Toma de decisión

Con un nivel de confianza del 95%, existe evidencia estadística para afirmar que los costos de servicio están significativamente relacionados con la rentabilidad de una empresa de transportes en el distrito de Lurigancho, Lima (2023). Esto se confirma porque la significancia bilateral (valor p) de 0,033 es menor que 0,05, lo que nos lleva a rechazar la hipótesis nula de no relación entre estas variables. Además, el coeficiente de correlación de Spearman de -0,615 indica una correlación negativa moderada. Esto significa que, a medida que aumentan los costos de servicio, tiende a disminuir la rentabilidad de la empresa. La correlación es moderada, sugiriendo una conexión apreciable, pero no muy fuerte, entre ambas variables.

5.3.2. Prueba de primera hipótesis específica

Paso 1: Hipótesis nula

H_0 = Los costos de servicio no se relacionan significativamente con el rendimiento sobre los activos de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.

Paso 2: Hipótesis Alternativa

H_1 = Los costos de servicio se relacionan significativamente con el rendimiento sobre los activos de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.

Paso 3: Nivel de significancia

Sig. = 0,05; nivel de confianza del 95%

Paso 4: Prueba estadística

Tabla 9

Resultado estadístico de Rho Spearman – primera hipótesis específica.

		Costos de Servicio	ROA
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,245
		N	,443
	ROA	Coeficiente de correlación	12
		Sig. (bilateral)	,245
		N	,443

Regla de decisión, si la sig. Bilateral es menor que 0,05 se rechaza la hipótesis nula y se acepta la alterna; caso contrario se acepta la hipótesis nula y rechaza la alterna

Paso 5: Toma de decisión

Con un nivel de confianza del 95%, los resultados señalan que los costos de servicio no tienen una relación estadísticamente significativa con el rendimiento sobre los activos (ROA) en la empresa de transportes estudiada en el distrito de Lurigancho, Lima, en el año 2023. La significancia bilateral de 0,443 (mayor a 0,05) confirma que no existe una asociación relevante entre ambas variables.

Además, el coeficiente de correlación de Spearman de 0,245 sugiere una correlación positiva baja, indicando que, aunque podría haber una ligera tendencia en la que mayores costos de servicio se asocian con un aumento leve en el ROA, este vínculo es débil y carece de relevancia. En conclusión, los resultados muestran que, en este caso, los costos de servicio no representan un factor relevante en la variación del rendimiento sobre los activos.

5.3.3. Prueba de segunda hipótesis específica

Paso 1: Hipótesis Nula

H_0 = Los costos de servicio no se relacionan significativamente con el rendimiento sobre el patrimonio de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.

Paso 2: Hipótesis Alterna

Los costos de servicio se relacionan significativamente con el rendimiento sobre el patrimonio de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.

Paso 3: Nivel de significancia

Sig. = 0,05; nivel de confianza del 95%

Paso 4: Prueba estadística

Tabla 10

Resultado estadístico de Rho Spearman – segunda hipótesis específica.

		Costos de Servicio	ROE
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,090
		N	12
	ROE	Coeficiente de correlación	-,510
		Sig. (bilateral)	,090
		N	12

Regla de decisión, si la sig. Bilateral es menor que 0,05 se rechaza la hipótesis nula y se acepta la alterna; caso contrario se acepta la hipótesis nula y rechaza la alterna

Paso 5: Toma de decisión

Con un nivel de confianza del 95%, se ha determinado que los costos de servicio no tienen una relación estadísticamente significativa con el rendimiento sobre el patrimonio (ROE) de la empresa de transportes en el distrito de Lurigancho, Lima, en el año 2023. La significancia bilateral de 0,090 es mayor al umbral de 0,05, lo que indica que no es posible afirmar que exista una relación significativa entre ambas variables. Esto sugiere que, desde una perspectiva estadística, los costos de servicio no son un factor clave en las variaciones del ROE para esta empresa.

Sin embargo, el coeficiente de correlación de Spearman de -0,510 sugiere una correlación negativa moderada. Esto indica una tendencia en la que, aunque sin ser estadísticamente significativa, un aumento en los costos de servicio podría asociarse con una disminución moderada en el ROE.

5.3.4. Prueba de tercera hipótesis específica

Paso 1: Hipótesis Nula

H0= Los costos de servicio no se relacionan significativamente con el margen de utilidad operativa de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.

Paso 2: Hipótesis Alternativa

H1= Los costos de servicio se relacionan significativamente con el margen de utilidad operativa de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.

Paso 3: Nivel de significancia

Sig. = 0,05; nivel de confianza del 95%

Paso 4: Prueba estadística

Tabla 11

Resultado estadístico de Rho Spearman – tercera hipótesis específica.

			Costos de Servicio	MO
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coeficiente de correlación	1,000	-,112
		Sig. (bilateral)	.	,729
		N	12	12
	MO	Coeficiente de correlación	-,112	1,00
		Sig. (bilateral)	,729	.
		N	12	12

Regla de decisión, si la sig. Bilateral es menor que 0,05 se rechaza la hipótesis nula y se acepta la alterna; caso contrario se acepta la hipótesis nula y rechaza la alterna

Paso 5: Toma de decisión

Con un nivel de confianza del 95%, los datos indican que los costos de servicio no guardan una relación relevante con el margen de utilidad operativa en la empresa de transportes estudiada en el distrito de Lurigancho, Lima, en el año 2023. La significancia bilateral de 0,729 refleja que la interacción entre ambas variables es tan tenue que puede considerarse prácticamente inexistente en términos estadísticos. Esto sugiere que el margen de utilidad operativa del negocio no se ve afectado de manera importante por los costos de servicio.

El coeficiente de correlación de Spearman de -,112 indica, además, una correlación negativa muy baja entre los costos de servicio y el margen de utilidad operativa. Esta baja

correlación implica que cualquier posible relación entre un aumento en los costos de servicio y una disminución en el margen de utilidad es sumamente leve y carece de fuerza, lo que apoya la idea de que esta conexión no es significativa en el desempeño financiero de la empresa.

5.4. Discusión de resultados

Se muestra la discusión de los resultados de la investigación respecto a la relación de los costos de servicios y la rentabilidad. Es de mucha importancia aportar un puente conceptual con las investigaciones previas, que estudian variables relacionadas al objeto de estudios, muy a pesar que los antecedentes de estudio no sean las mismas. Estudios muestran que los costos se relacionan con la rentabilidad, cumpliendo la ecuación que, a menor costo mayor es la rentabilidad.

La pluralidad de enfoques de investigación con los antecedentes de estudios, contribuyen a la comprensión del fenómeno estudiado. Los resultados sobre la relación de los costos de servicios y la rentabilidad expanden el conocimiento existente, mostrando una nueva perspectiva respecto al caso de estudio.

5.4.1. Respecto al objetivo general

Con un nivel de confianza del 95%, de evidencia estadística se afirma que los costos de servicio se encuentran significativamente relacionados con la rentabilidad de una empresa de transportes en el distrito de Lurigancho, Lima 2023. Además, el coeficiente de correlación de Spearman de -0,615 sugiere una correlación negativa moderada. El resultado muestra que, conforme aumentan los costos de servicio, tiende a disminuir la rentabilidad de la empresa, sugiriendo una conexión apreciable entre ambas variables.

Esta relación se encuentra respaldada por la teoría de los costos (Scoptoni et al, 2017) que menciona que, el beneficio de las empresas se encuentra entre la diferencia del total de ingresos y del total del costo. Por tanto, si se busca reducir los costos al mínimo, se va a ver maximizado los beneficios. Asimismo, Gastalver (2017), menciona que el beneficio de una

empresa está determinado por el contraste de los ingresos y los egresos. Lizcano (2004), enfatiza que la rentabilidad es el producto encontrado a partir de los ingresos generados comparados con los costos productivos.

De los resultados hallados, contrastan con resultados obtenidos de Ventocilla et al. (2022), quienes estudiaron la gestión de costos y la rentabilidad de empresas de transportes en Ate, Lima. determinaron un coeficiente de correlación de Rho de Spearman de 0.843 considerado directo y significativo entre la gestión de los costos y la rentabilidad. Asimismo, Choque y Vivanco (2021), quienes estudiaron los costos de operación y la rentabilidad de una empresa de transportes en Arequipa, obtuvieron como resultado con nivel estadístico Chi cuadrado de 40.98, coeficiente que determina que los costos de servicio inciden de manera significativa en el margen de rentabilidad. Diestra (2019) quien estudió la influencia de los costos en la rentabilidad en el transporte de carga pesada en Comas, Lima, reafirma que la influencia de una gestión de costes aumentaría la rentabilidad y se vería reflejado en sus estados financieros. Torres (2021) quien estudió la relación de los costos y la rentabilidad de una empresa de transportes en Cajamarca, reafirma que un adecuado costo de servicio incrementa la rentabilidad, puesto que si los costos operativos son elevados, la rentabilidad tiende a disminuir.

Estos resultados colectivos, similares, muestran que ambas variables están relacionadas. Estos hallazgos reafirman la relación de los costos de servicios con la rentabilidad.

5.4.2. Respecto al objetivo específico 1

Con un nivel de confianza de 95% indican que los costos de servicios no tienen una relación estadísticamente significativa con el rendimiento sobre los activos en la empresa de transportes estudiada, además el coeficiente de correlación de Spearman de 0,245 sugiere una correlación positiva baja, es decir aunque podría haber una ligera tendencia que, a menores

costos de servicio se asocian con un aumento en el ROA los costos de servicio no representan un factor relevante en la variación del rendimiento sobre los activos.

El resultado muestra afinidad con Gastalver (2017), quien menciona que, los costos pueden depender o no del volumen de producción que las empresas generan a razón de las características mismas de los costos, es decir, va a depender del valor más significativo entre los costos fijos y variables, pueden existir situaciones donde la empresa al generar mayor ingreso genera mayores costos

Los resultados hallados contrastan con Palomino y Rojas (2018) quienes estudiaron los costos y gastos y los resultados con los estados financieros de una empresa de transportes en Perú. Determinaron un nivel de significancia 0.000 y un valor de Rho Spearman de 0.130 mayor a 0.05 obteniendo como resultado que los costos de servicios no se relacionan con la rentabilidad financiera. además, afirma que los costos y gastos están relacionados con los resultados financieros, mas no a la rentabilidad de activos.

Por otro lado, Jara et al. (2021), encontró una correlación entre los costos de servicios y la rentabilidad sobre el activo con un coeficiente de Pearson de 0.563 considerada moderada. Asimismo, Flores y Blanco (2021), quienes determinaron los costos operativos y su incidencia en la rentabilidad en empresas de transportes en Puno, hallaron como resultado un coeficiente de rentabilidad financiera de las empresas estudiadas -20.84%, 1.70%, 8.19% y 5.76%. determinando como resultado que los costos operativos inciden negativamente en la rentabilidad financiera. Alejandro (2019), quien estudió los costos de servicios y la rentabilidad en una compañía de transportes en Ecuador, obtuvo una rentabilidad de 0.07%.

Estos resultados divergentes muestran la inexistente relación estadísticamente entre los costos de servicios y la rentabilidad sobre el activo, la relación entre costos y la rentabilidad económica es dinámica y depende de la situación de cada empresa. puesto que existen variaciones significativas de una empresa respecto a otra,

5.4.3. Respecto al objetivo específico 2

Con un nivel de confianza del 95%, se ha determinado que los costos de servicio no tienen una relación estadísticamente significativa con el rendimiento sobre el patrimonio (ROE) de la empresa de transportes en el distrito de Lurigancho, Lima, en el año 2023. Esto sugiere que, desde una perspectiva estadística, los costos de servicio no son un factor clave en las variaciones del ROE para esta empresa.

Sin embargo, el coeficiente de correlación de Spearman de -0,510 sugiere una correlación negativa moderada. Esto indica una tendencia en la que, aunque sin ser estadísticamente significativa, un aumento en los costos de servicio podría asociarse con una disminución moderada en el ROE.

El hallazgo alcanzado de la correlación de Rho Spearman tiene congruencia con la Teoría del Trade-off; teoría que propone encontrar un equilibrio entre la deuda y capital propio, para maximizar la rentabilidad de los accionistas, donde sí mayores son los costos de financiamiento va a disminuir el ratio de rentabilidad del patrimonio Contreras y Diaz (2015), Asimismo el ratio se calcula a partir de capital que se tenía al inicio de operaciones entre los costos y gastos operativos, gastos de financiación y otros gastos no operativos. Si mayores son estos costos, menor será la rentabilidad.

Según Flores y Blanco (2021), quienes determinaron los costos operativos y su incidencia en la rentabilidad en empresas de transportes en Puno, hallaron como resultado una incidencia variada en la rentabilidad económica ya que determinaron ratios desde -139.83, 1.48%, 13.35%, 5.37%, esto muestra que cada empresa obtiene un resultado en función a su propia composición del capital. Asimismo, Jara et al. (2021), quienes hallaron una correlación entre los costos de servicios y la rentabilidad económica con un coeficiente de correlación de Pearson de 0.563 considerada una relación moderada, refieren también que al incrementar el costo disminuye la rentabilidad para los accionistas.

En síntesis, estos resultados muestran la complejidad de relación entre los costos y la rentabilidad del patrimonio, estos hallazgos sugieren la importancia de fortalecer la determinación correcta de los costos integrales de servicios frente a la rentabilidad económica de las empresas.

5.4.4. Respecto al objetivo específico 3

Con un nivel de confianza del 95%, los datos indican que los costos de servicio no guardan una relación relevante con el margen de utilidad operativa en la empresa de transportes estudiada en el distrito de Lurigancho, Lima, en el año 2023. Esto sugiere que el margen de utilidad operativa de la empresa no se ve afectado de manera importante por los costos de servicio.

El coeficiente de correlación de Spearman de -0,112 indica, además, una correlación negativa muy baja entre los costos de servicio y el margen de utilidad operativa. Esta baja correlación implica que cualquier posible relación entre un aumento en los costos de servicio y una disminución en el margen de utilidad es sumamente leve y carece de fuerza, lo que apoya la idea de que esta conexión no es significativa en el desempeño financiero de la empresa.

Los resultados difieren de Palomino y Rojas (2018), quienes determinaron los costos y gastos y su relación con los estados financieros en empresas en una empresa de transportes en Perú, determinaron una correlación de Rho Spearman 0.482 considerada directa y moderada, asimismo Diestra (2019), quien investigó el sistema de costos y la rentabilidad en transporte de carga, en Comas, Lima. Determinó un margen operativo de 5.41%, afirman que los costos de servicios influyen directamente con la rentabilidad. Lopez y Punguillo (2020), quienes estudiaron los costos de producción y su incidencia en la rentabilidad en Ecuador, confirmaron que existe relación entre ambas variables, mencionan que con una adecuada asignación de costos operativos la rentabilidad operativa tiende a incrementar.

Se puede evidenciar contrariedad con otras investigaciones, a razón que muestra una relación inversa entre un aumento en los costos de servicio y una disminución en el margen de utilidad. El resultado evidencia que a mayores costos existen mayores resultados en la utilidad, ya que cuando las ventas netas se incrementan, también incrementan los costos de servicios.

Conclusiones

Las conclusiones ofrecen una visión integral de los costos de servicios y la rentabilidad dentro del contexto estudiado.

La investigación demostró una correlación de Spearman de $-0,615$ el resultado indica una relación negativa moderada. Esto muestra que, conforme aumentan los costos de servicio tiende a disminuir la rentabilidad de la empresa. Este hallazgo indica que a medida que el negocio de transportes reduce sus costos de producción incrementa de manera moderada la rentabilidad. Una incorrecta valoración del costo, la limitada comprensión del costeo de servicios de transportes y el registro inoportuno de las operaciones afectaría directamente al resultado de la rentabilidad de la organización.

Se confirma que, los costos de servicios no tienen una relación estadísticamente significativa con el rendimiento sobre los activos, según el coeficiente de correlación de Spearman de $0,245$ sugiere una correlación positiva baja. Este hallazgo indica que los costos de servicios están débilmente relacionados, respecto al ratio de rentabilidad financiera, es decir que todos los costos incurridos no necesariamente están relacionados con la productividad o el rendimiento de los activos reales de la empresa. Si no más bien dependen de otros factores.

La presente investigación demuestra que los costos de servicio no tienen una relación estadísticamente significativa con el rendimiento sobre el patrimonio. Sin embargo, el coeficiente de correlación de Rho Spearman de $-0,510$ sugiere una correlación negativa moderada. Esto indica una tendencia en la que, un aumento en los costos de servicio podría asociarse con una disminución moderada en el rendimiento económico. Puesto que el incremento de intereses de financiamiento va disminuir el ratio de rentabilidad económica de la organización.

Se evidencia una correlación negativa muy baja entre los costos de servicio y el margen de utilidad operativa según el coeficiente de correlación de Spearman de -0,112 indica, además los datos indican que los costos de servicio no guardan una relación relevante con el margen de utilidad operativa en el negocio de transportes. Es decir que, no cumple la relación a menores costos mayores resultados. Esto sugiere que el margen de utilidad operativa incrementa con el incremento de costos de servicios. de la empresa no se ve afectado de manera importante por los costos de servicio. Asimismo, el limitado conocimiento sobre los costos y la poca importancia a la determinación del costo podría crear complejidad al momento de obtener una rentabilidad razonable.

Recomendaciones

Concluida la investigación se determina que, existe relación entre los costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima -2023, de acuerdo con ello se recomienda lo siguiente:

1. Se sugiere implementar políticas de costos para su correcto direccionamiento al momento de efectuar los registros contables. El reconocimiento del gasto se tiene que efectuar de acuerdo al principio del devengo y en concordancia con las Niffs, es decir, al momento en que se incurra al costo o gasto además de asignar al área generadora para obtener información eficiente que permita medir adecuadamente la rentabilidad mensual que genera la organización.
2. Se recomienda a la empresa, calcular el ratio de rentabilidad financiera con el propósito de entender y conocer el rendimiento de los activos, negociar precios con proveedores, mejorar la eficiencia de las ventas, cubrir rutas con mayor margen de retorno, evitar el exceso de stock en repuestos, seguimiento continuo del ratio con el objetivo de conocer la naturaleza y evitar costos elevados.
3. Se sugiere realizar mensualmente el cálculo del ratio del rendimiento económico, conocer la retribución que genera el accionista respecto al capital invertido, hacer seguimiento respecto al rendimiento del patrimonio que genera la organización, evaluar en medida el apalancamiento financiero con prudencia para financiar las operaciones.
4. Es recomendable realizar seguimiento mensualmente del ratio del margen operativo, que permita conocer la retribución que genera las operaciones principales, después de conocer los costos directos relacionados a la actividad, el gerente debe enfrentar el desafío de la combinación de estrategias y la administración eficiente de los recursos propios que coadyuve al incremento de los ingresos de la organización.

Referencias Bibliográficas

- Actualidad Gubernamental SAC, I. P. (2023). *Más del 50% de las pequeñas empresas están camino a la quiebra por la crisis en el país*. Actualidad Gubernamental. Recuperado el 11 de marzo de 2025, de [//m.actualidadgubernamental.pe/noticia/mas-del-50-de-las-pequenas-empresas-estan-camino-a-la-quiebra-por-la-crisis-en-el-pais/ad073276-9094-4ae9-a3fd-6fda922731b2/1](https://m.actualidadgubernamental.pe/noticia/mas-del-50-de-las-pequenas-empresas-estan-camino-a-la-quiebra-por-la-crisis-en-el-pais/ad073276-9094-4ae9-a3fd-6fda922731b2/1)
- Agudelo, A. A. (2021). *Análisis financiero corporativo*. Editorial: Universidad Nacional de Colombia.
https://fadmon.unal.edu.co/fileadmin/user_upload/investigacion/centro_editorial/libros/libros2021/analisis_financiero_corporativo-comprimido.pdf
- Alejandro Lainez, E. G. (2019). *Costos por servicios y rentabilidad en la compañía de transporte Transreinamarsa S.A, cantón Santa Elena, provincia de Santa Elena, período 2018*. [Tesis de licenciatura, La Libertad: Universidad Estatal Península de Santa Elena, 2019]. <https://repositorio.upse.edu.ec/handle/46000/5146>
- Alvarado, V. V. M. (2017). *Ingeniería de costos*. Grupo Editorial Patria.
- Apaza Meza, M. (2013). *Guía práctica de finanzas corporativas*. Editorial: PACIFICO.
- Arévalo Lizarazo, G. A., Zambrano Vargas, S. M., & Vázquez García, A. W. (2022). Teoría del Pecking Order para el análisis de la estructura de capital: aplicación en tres sectores de la economía colombiana. *Revista Finanzas y Política Económica*, 14(1), 99-129.
<https://doi.org/10.14718/revfinanzpolitecon.v14.n1.2022.5>.
- Arias, F. (2012). *El Proyecto de Investigación - Introducción a la metodología científica*. 6ta ed. Editorial Episteme, C.A.
- Arroyo Morales, A. (2020). *Metodología de la investigación en las ciencias empresariales*. Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cuzco.
<http://hdl.handle.net/20.500.12918/5402>

- Berrío G, D. y Castrillón C, J. (2008). *Costos para gerenciar organizaciones manufactureras, comerciales y de servicio 2ed*. Universidad del Norte.
- Bonson, E., Cortijo, V., & Flores, F. (2009). *Análisis de estados financieros, Fundamentos teóricos y casos prácticos*. PEARSON EDUCACION, S.A., https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w25720w/Analisis_de_Estados_Financieros_compressed.pdf.
- Casanova Villalba, I. C., Nuñez Liberio, R. V., Navarrete Zambrano, C. M., & Proaño González, E. A. (2021). Gestión y costos de producción: Balances y perspectivas. *Revista de Ciencias Sociales*, 27(1), 302-314. <https://doi.org/10.31876/rcs.v27i1.35315>.
- Choque Yancapallo, J. R., & Vivanco Maravi, J. S. *Los costos de operación y su incidencia en la rentabilidad en las empresas de servicios de transporte de material de mina del sector minero en el distrito de Orcopampa, año 2020-2021*. [tesis de licenciatura, Universidad De San Martín de Porres]. Repositorio Institucional USMP. <https://hdl.handle.net/20.500.12727/11521>.
- Chu, M. (2020). *En épocas de crisis la prioridad es la liquidez no la rentabilidad*. Centrum PUCP - Escuela para los buenos negocios. <https://centrumthink.pucp.edu.pe/en-epocas-de-crisis-la-prioridad-es-la-liquidez-no-la-rentabilidad/>
- Contreras Salluca, N. P., & Díaz Correa, E. D. (2015). Estructura financiera y rentabilidad: origen, teorías y definiciones. *Revista De Investigación Valor Contable*, 2(1). <https://doi.org/10.17162/rivc.v2i1.824>
- Corral, Y. (2009). Validez y confiabilidad de los instrumentos de investigación para la recolección de datos. *Revista de Ciencias de la Educación*, 19(33), 228-247. <https://www.redalyc.org/pdf/4277/427739447007.pdf>

- Diestra Alberto, J. R. (2019). *Influencia del sistema de costo en la rentabilidad en transporte carga pesada World Logistics Services Corporation S.A.C. Comas, 2018*. [Tesis de licenciatura, Universidad Privada del Norte]. <https://hdl.handle.net/11537/22892>.
- Echavarría, J. L. (2010). El método analítico como método natural. *Nomadas. Revista científica de ciencias sociales y jurídicas*. <https://webs.ucm.es/info/nomadas/25/juandiegolopera.pdf>.
- Fernández Muñoz, C. J. (2019). *Costos del servicio de transporte y la rentabilidad de la compañía turística Wilson S.A. Turiswil de la parroquia José Luis Tamayo, cantón Salinas, provincia de Santa Elena, año 2017*. [Tesis de licenciatura, La Libertad: Universidad Estatal Península de Santa Elena, 2019.]. <https://repositorio.upse.edu.ec/handle/46000/4753>.
- Figuerola, M. E. P. (2019). La importancia de implementar un Sistema de Gestión de Costos en las pymes del Perú para lograr un adecuado desarrollo. *Revista Lidera*, (14), 44-47., 44-47. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/revistalidera/article/download/23647/22608>.
- Flores, L., & Blanco, J. (2021). Determinación de costos operativos y su incidencia en la rentabilidad económica y financiera de las empresas de transportes urbano de pasajeros de la ciudad de Puno –Perú. *Actualidad Contable FACES*, 43, 76–92. <https://doi.org/10.53766/ACCON/2021.43.04>
- García Restrepo, L. (2014). *Liquidez y rentabilidad como factor determinante en el éxito de las empresas*. [Tesis doctoral, Universidad de San Buenaventura] <http://hdl.handle.net/10819/2235>.
- Gastalver R. C. (2017). *UF0922—Gestión de costes y calidad del servicio de transporte por carretera*. Editorial Elearning, S.L.
- Gonzaga, B., & Mamani, D. (2024). *Determinantes de la rentabilidad en empresas privadas no financieras de Perú: un análisis de datos de panel para el período 2004–2022* (No.

2024-006). www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Documentos-de-Trabajo/2024/documento-de-trabajo-006-2024.pdf BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ

Guarnizo Cuellar, F., & Cardenas Mora, S. M. (2020). *Costos por órdenes de producción y por procesos* (Vol. 108). Universidad de la Salle.

Gutiérrez Janampa, J. A., & Tapia, Jhonatan. (2020). Liquidez y rentabilidad. Una revisión conceptual y sus dimensiones. *Revista De Investigación Valor Contable*, 3(1), 9–30. <https://doi.org/10.17162/rivc.v3i1.1229>

Hernandez Sampieri, R., Fernandez, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación, sexta edición*. McGraw Hill INTERAMERICANA EDITORES S.A. DE CV. <https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2.%20Hernandez,%20Fernandez%20y%20Baptista-Metodolog%C3%ADa%20Investigacion%20Cientifica%206ta%20ed.pdf>

Hernández, R., y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGRAW-Hill Interamericana Editores, S.A. de C. V. doi:ISBN: 978-1-4562-6096-5

Horna, A. A. V. (2012). *Desde la idea hasta la sustentación: 7 pasos para una tesis exitosa*. Instituto de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas y Recursos Humanos. Universidad de San Martín de Porres.

Horngren, C. T., Datar, S. M., & Rajan, M. V. (2012). *Cost accounting: A managerial emphasis* (14th ed). Pearson/Prentice Hall.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2023). *Producción nacional disminuyó en 0,63% en agosto de 2023*. <https://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/produccion-nacional-disminuyo-en-063-en-agosto-de-2023-14601/>

- Jara Ayllón, S. A., Bautista Yataco, L. F., & De la Cruz Serva, A. B. (2021). *Los costos de servicio y la rentabilidad de la empresa de transporte de carga Juan Pablo II SAC, periodo 2017-2020 2021* [tesis de licenciatura, Universidad Nacional del Callao]. Repositorio Institucional UNAC. <https://hdl.handle.net/20.500.12952/6214>.
- Lizcano, A. J. (2004). *Rentabilidad Empresarial Propuesta Practica de Análisis y Evaluación*. Imprenta Modelo, S.L. https://www.camara.es/sites/default/files/publicaciones/rentab_emp.pdf.
- López Román, L. J., & Ponguillo Rivera, M. M. (2020). *Costo de producción y su incidencia en la rentabilidad de la Corporación Sicorpmattress* (Tesis de Bachillerato, Guayaquil: ULVR, 2020). <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/4064>.
- Martínez Rebollar, A., & Campos Francisco, W. (2015). Correlación entre Actividades de Interacción Social Registradas con Nuevas Tecnologías y el grado de Aislamiento Social en los Adultos Mayores. *Revista mexicana de ingeniería biomédica*, 36(3), 181–191. <https://doi.org/10.17488/RMIB.36.3.4>.
- Montero, R. (2023, 23 de mayo). *Transporte, nuestra otra prioridad*. El Peruano. <https://www.elperuano.pe/noticia/213411-transporte-nuestra-otra-prioridad#:~:text=El%20servicio%20de%20transporte%20en,de%203%2C000%20kil%C3%B3metros%20de%20carreteras>.
- Murillo, W. (2008). *La investigación científica*. <http://www.monografias.com/trabajos15/invest-científica/investcientífica.shtm>
- Newman, G. D. (2006). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales. *Laurus*, 12(Ext), 180-205. <https://www.redalyc.org/pdf/761/76109911.pdf>
- Ochoa Triana, C. A., Marrufo García, R. D., & Ibáñez Rojas, L. A. (2020). Gestión de costos como herramienta de la rentabilidad en pequeñas y medianas empresas. *Revista*

- espacios*, 41(50), 287-298. 10.48082/espacios-a20v41n50p20
<http://www.w.revistaespacios.com/a20v41n50/a20v41n50p20.pdf>.
- Page, P., & Biswas, S. (2023, agosto 7). Trucker Yellow Files for Bankruptcy, Will Liquidate. *Wall Street Journal*. <https://www.wsj.com/articles/trucker-yellow-files-for-bankruptcy-will-liquidate-aced4aa6>.
- Palomino Montesinos, F., & Rojas Holguín, K. . (2018). Costos y gastos, su relación con los resultados financieros en una empresa de transporte. *Revista De Investigación Valor Contable*, 5(1), 9–17. <https://doi.org/10.17162/rivc.v5i1.1245>.
- Pineiro, C. O. (2017). *Un viaje virtual a la lógica de la dirección financiera de la empresa*. A Coruna: Universidade da Coruna, Departamento de Empresa, Grupo de Investigación en Finanzas y Sistemas de Información (fysig).
- Sánchez Barros, C. M. (2019). *Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua* [Tesis de maestría, Universidad Técnica de Ambato. Facultad de Contabilidad y Auditoría. Dirección de Posgrado]. <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/30114>.
- Sánchez-Jiménez, M. A., & Medina-Cuéllar, S. E. (2023). Factores Económicos que Explican la Bancarrota de Empresas. *Investigación administrativa*, 52(131). <https://doi.org/10.35426/iav52n131.06>
- Santiesteban-Zaldívar, E., Frías, V. G. F., & Cardeñosa, E. L. (2020). *Análisis de la Rentabilidad Económica. Tecnología propuesta para incrementar la eficiencia empresarial*. Editorial Universitaria (Cuba). https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=33n1DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP2&dq=rentabilidad&ots=kLryc2N7bc&sig=B6ExjgNqOzBkZt78BMw_8bAjMJJo#v=onepage&q=rentabilidad&f=false.

- Scoponi, L. M., Casarsa, F. A., & Schmidt, M. A. (2017). Teoría general del costo y contabilidad de gestión: Revisión doctrinal. *Centro de Estudios de Administración*, 1(1), 68-88. <https://revistas.uns.edu.ar/cea/article/view/834>.
- Torres, C. (2021). *Sistema de costos operativos y la rentabilidad de la Empresa Transportes Acuario S.A.C., en el periodo 2021* [tesis de licenciatura, Universidad Nacional de Cajamarca]. Repositorio Institucional UNC. <http://hdl.handle.net/20.500.14074/4981>.
- Valenzuela, C., Ushiña, G., Paredes, M., & Carvajal, M. (2023). Análisis financiero, la clave para la toma de decisiones. *Religación Press*. <https://doi.org/10.46652/ReligacionPress.126>
- Ventocilla-Cerrón, L. A., Torres-Toledo, P. A. A., & Salas-Canales, H. J. (2022). Gestión estratégica de costos y rentabilidad en empresas de transporte de carga por carretera, distrito de Ate (Lima-Perú), 2022. *Revista Científica de la UCSA*, 11(1), 65-77. <https://doi.org/10.18004/ucsa/2409-8752/2024.011.01.065>

Apéndice

Anexo 1: Matriz de consistencia

Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Variable	Dimensiones	Metodología
¿Determinar cuál es la relación entre los costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023?	Determinar la relación de los costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima -2023.	Los costos de servicio se relacionan significativamente con la rentabilidad de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.	Costos de servicios	Costos directos	Enfoque de la investigación: Cuantitativo Tipo de investigación: Aplicada Nivel de investigación: Correlacional Método de Investigación: Método general: Método científico Método específico: deductivo - analítico Diseño de investigación: No experimental de corte transversal Población: Estados financieros Muestra: Balance comprobación, estados financieros mensuales comprendidos del periodo 2023 Técnica de recolección de dato: Revisión documental Instrumento de recolección de datos: Guía de análisis documental Técnica de análisis de datos: Excel, Spss.
				Costos indirectos	
Problema Especifico	Objetivo Especifico	Hipótesis Especificas	Rentabilidad	Rendimiento sobre los activos	
¿Establecer cuál es la relación de los costos de servicios y el rendimiento sobre los activos de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023?	Establecer la relación de los costos de servicios y el rendimiento sobre los activos de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.	Los costos de servicio se relacionan significativamente con el rendimiento sobre los activos de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.			
¿Identificar cuál es la relación de los costos de servicios y el rendimiento sobre el patrimonio de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023?	Identificar la relación de los costos de servicios y el rendimiento sobre el patrimonio de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.	Los costos de servicio se relacionan significativamente con el rendimiento sobre el patrimonio de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.		Rendimiento sobre el patrimonio	
¿Describir cuál es la relación de los costos de servicios y el margen de la utilidad operativa de la de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023?	Describir la relación de los costos de servicios y el margen de utilidad operativa de la de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.	Los costos de servicio se relacionan significativamente con el margen de utilidad operativa de una empresa de transportes en el Distrito Lurigancho, Lima – 2023.		Margen de utilidad operativa	

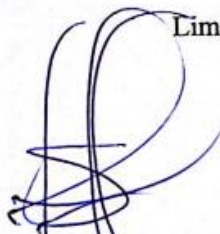
Anexo 2: consentimiento informado

Consentimiento informado

Yo, Jaime Florencio Cangalaya Hidalgo identificado con **DNI N° 41071875**, Gerente de la Empresa De Transportes Mi Beatriz Sociedad Anónima Cerrada, con número de **RUC N° 20120599063**, doy mi consentimiento para participar en el trabajo de investigación, **“Costos de Servicios y la Rentabilidad de una Empresa de Transportes en el Distrito Lurigancho, Lima - 2023 ”**, desarrollado por el investigador: Nilda Yaqueline Benites Caisahuana, estudiante de la carrera Contabilidad de la Universidad Continental.

Mediante este documento doy fe de que estoy participando de forma voluntaria y que la información que se aporta es para el uso exclusivo del trabajo de investigación, por lo tanto, mi identificación no aparecerá en ningún informe ni publicación resultante del presente estudio, ni afectará mi situación personal. Así mismo, sé que puedo dejar de proporcionar información y de participar en el trabajo en cualquier momento, afirmo que se me proporcionó suficiente información sobre los aspectos éticos y legales que involucran mi participación.

Lima, 07 de octubre de 2024



EMP TRANSP "MI BEATRIZ" S.A.C.
FLORENCIO J. CANGALAYA H.
SUB GERENTE

Anexo 3: Reporte de créditos

RUC 20120599063

Información actualizada al: 30 de Enero del 2024



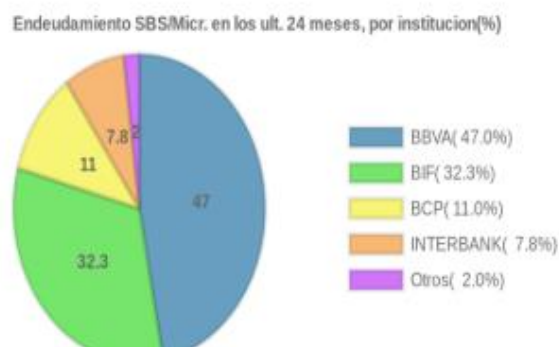
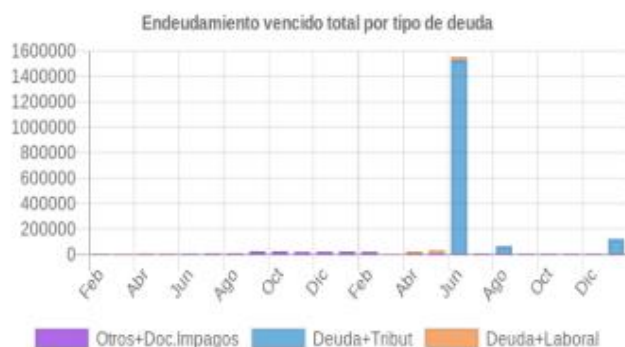
Reporte de Crédito

Gráficos

Montos expresados en unidades de soles*



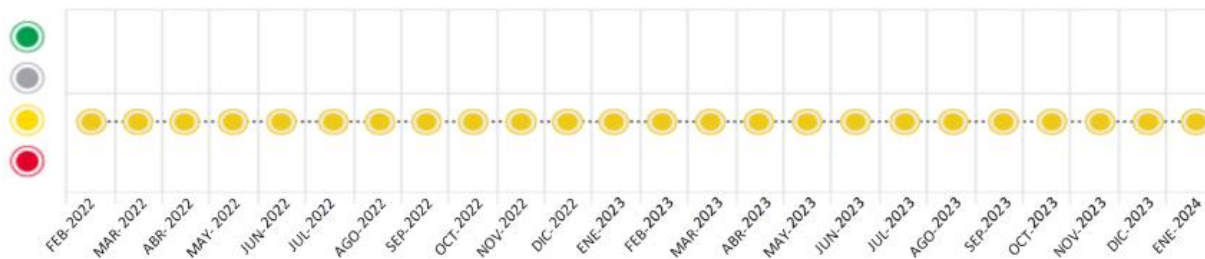
NOR: Normal, CPP: Con Problemas Potenciales, DEF: Deficiente, DUD: Dudoso, PER: Pérdida, SCAL: Sin Calificación





Montos expresados en unidades de soles*

Semáforos de los últimos 24 meses



Semáforo	Descripción
	No registra información de deudas
	Sin deudas vencidas
	Deudas con poco atraso*
	Deudas con atraso significativo*

*Semáforo deuda menor: Deuda vencida menor S/ 100 personas naturales o menor S/ 500 personas jurídicas

Verde: $0 \leq \text{Sem.} < 0.001$
 Amarillo: $0.001 \leq \text{Sem.} \leq 2$
 Rojo: $2 < \text{Sem.} \leq 6$

Variación	Descripción
	Variación Negativa: Retraso en los pagos
	Variación Positiva: Mejora en sus pagos
	Variación Porcentual Positiva: El monto total reportado por la SBS/Microfinanzas o número de instituciones financieras ha aumentado
	Variación Porcentual Negativa: El monto total reportado por la SBS/Microfinanzas o número de instituciones financieras ha disminuido
	Aproximadamente igual o igual

Anexo 4: Reporte tributario 2023



REPORTE TRIBUTARIO

EMPRESA DE TRANSPORTES MI BEATRIZ SOCIEDAD ANONIMA CERRADA

Emitido el 18/11/2024 a las 11:26.

RUC: 20120599063

INFORMACIÓN DEL REGISTRO UNICO DE CONTRIBUYENTES	
Información al 11/04/2023	
DATOS GENERALES	
Nombre Comercial	EMP. TRANSP. MI BEATRIZ S.A.C.
Fecha de Inscripción	30/04/1993
Fecha de Inicio de Actividades	17/03/1989
Estado del Contribuyente	ACTIVO
Condición del Contribuyente	HABIDO
Domicilio Fiscal	AV. LOS CEDROS MZA. D LOTE. 6-B A.F. CENTRO POBLADO LA CAPITAN LIMA - LIMA - LURIGANCHO
Actividad de Comercio Exterior	00 SIN ACTIVIDAD
Actividad Económica	TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA
INFORMACIÓN SOBRE SISTEMA DE FACTURACIÓN Y LLEVADO DE REGISTROS	
Sistema de Emisión de Comprobante	COMPUTARIZADO
Sistema de Contabilidad	COMPUTARIZADO
Comprobantes de Pago Autorizados	FACTURA BOLETA DE VENTA NOTA DE CREDITO NOTA DE DEBITO GUIA DE REMISION - REMITENTE COMPROBANTE DE RETENCION GUIA DE REMISION - TRANSPORTISTA
Sistema de Emisión de Electrónica	DESDE LOS SISTEMAS DEL CONTRIBUYENTE. AUTORIZ DESDE 12/27/2017 SEE-FACTURADOR . AUTORIZ DESDE 07/02/2024
Afiliado al PLE* desde	01/01/2014

*PLE: Programa de Libros Electrónicos.


INFORMACIÓN DE LA DECLARACIÓN JURADA ANUAL - RENTAS DE 3RA. CATEGORIA

Información al 21/03/2024

INFORMACIÓN ECONÓMICO - FINANCIERA

		2023			2022	
Ingresos Netos del periodo		23,851,972	R		23,286,411	O
Otros Ingresos declarados		1,256,950	O		7,738,973	O
Total Activos Netos		31,484,836	O		23,366,738	O
Cuentas Por Cobrar Comerciales - Terceros		3,970,672	O		3,018,084	O
Cuentas Por Cobrar Comerciales - Relacionados			S			S
Cuentas Por Cobrar Diversas - Terceros		1,653,498	O		225,342	O
Cuentas Por Cobrar Diversas - Relacionados			S			S
Cuentas por cobrar a accionistas, socios, directores			S			S
Provisión por cuentas de cuentas de cobranza dudosa			S			S
Total Cuentas por Pagar (proveedores / de terceros / a relacionados)		5,033,880	O		4,781,192	O
Total Pasivo		19,778,628	R		9,849,574	O
Total patrimonio		11,706,208	R		13,517,164	O
Capital social		6,878,130	O		6,878,130	O
Resultado Bruto (Utilidad o Pérdida)		6,138,089	R		5,778,200	O
Resultado antes de participaciones e impuestos (antes de ajustes tributarios)		829,145	R		8,288,168	O
Importe pagado		0	O		0	O

N: No presentó Declaración Jurada, S: Sin dato declarado, O: Dato Original, R: Dato Rectificado

INFORMACIÓN DE LA DECLARACIÓN JURADA ANUAL INCLUYE DECLARACIONES RECTIFICATORIAS PRESENTADAS HASTA EL 21/03/2024 DE ACUERDO AL ARTÍCULO 88* DEL CÓDIGO TRIBUTARIO LAS DECLARACIONES JURADAS RECTIFICATORIAS SURTIRÁ EFECTO CON SU PRESENTACIÓN, SIEMPRE QUE DETERMINE IGUAL O MAYOR OBLIGACIÓN. CASO CONTRARIO, SURTIRÁ EFECTO DENTRO DE LOS 45 DÍAS HÁBILES SIGUIENTE A SU PRESENTACIÓN.

INFORMACIÓN DEL IMPUESTO TEMPORAL A LOS ACTIVOS NETOS (ITAN) - 2024

Presentó declaración	Si
Base Imponible	31484836
ITAN a Pagar	121939

Cuotas Pagadas	
Cantidad	Monto
0	0.00

Anexo 5: Ficha de validación de expertos



Ficha de Validación por Criterio de Experto

El instrumento es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de estos sean utilizados eficientemente. Agradecemos su valiosa colaboración.

Nombres y apellidos del juez: Josue Raúl Vásquez Orihuela
 DNI: 46652327 Celular: 957989908
 Formación académica: CONTADOR PÚBLICO - MAESTRO
 Áreas de experiencia profesional: DOCENTE UNIVERSITARIO
 Tiempo: 10 AÑOS
 Actual: UNCP, UPEU
 Institución: UNCP

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

DATOS GENERALES**1.1. Título de la Investigación:**

Costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transporte en el distrito Lurigancho, Lima

1.2. Nombre de los instrumentos motivo de Evaluación: Guía de análisis documental**1.3. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

Indicadores	Criterios	Deficiente				Baja				Regular				Buena				Muy bueno			
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Los indicadores están claros y bien definidos															X					
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables																	X			
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación																	X			
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.																	X			
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad																		X		
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para la investigación																	X			
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos científicos																		X		
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores																	X			
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																		X		
10. PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación																	X			

Fuente: tomado del libro Validez y Confiabilidad de instrumento de investigación

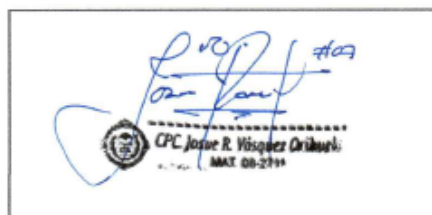
Calificación	1. Muy bueno
85	2. Bueno
	3. Regular
	4. Baja
	5. Deficiente

Validez de contenido

Cuadro 1

Evaluación final

Experto	Grado académico	Evaluación	
		Ítems	Calificación
Josue Raúl VÁSQUEZ ORIHUELA	Maestría	Muy Bueno	85



Firma y sello del profesional



Universidad
Continental

Ficha de Validación por Criterio de Experto

El instrumento es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de estos sean utilizados eficientemente. Agradecemos su valiosa colaboración.

Nombres y apellidos del juez: *JOHNNY SAÚL TUPAC YUPANQUI SANTANDER*
DNI: *19830321* Celular: *964631722*
Formación académica: *MAESTRÍA*
Áreas de experiencia profesional: *TRIBUTACIÓN Y GESTIÓN EMPRESARIAL*
Tiempo: *24 AÑOS*
Actual: *DOCENTE UNIVERSITARIO*
Institución: *UTP - IT CONSULTING GROUP SRL*

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

DATOS GENERALES

1.1. Título de la Investigación:

Costos de servicios y la rentabilidad de una empresa de transporte en el distrito Lurigancho, Lima

1.2. Nombre de los instrumentos motivo de Evaluación: Guía de análisis documental

1.3. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Indicadores	Criterios	Deficiente				Baja				Regular				Buena				Muy bueno			
		9	8	11	15	21	25	31	36	41	45	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Los indicadores están claros y bien definidos																	X			
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables																	X			
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la																	X			
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.																	X			
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad																	X			
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para la investigación																	X			
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos científicos																	X			
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores																	X			
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																	X			
10. PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación																		X		

Fuente: tomado del libro Validez y Confiabilidad de instrumento de investigación

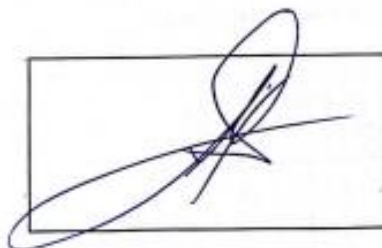
Calificación	1. Muy bueno 2. Bueno 3. Regular 4. Baja 5. Deficiente
85	

Validez de contenido

Cuadro 1

Evaluación final

Experto	Grado académico	Evaluación	
		Ítems	Calificación
JOHNNY SAUL TUPOC YIPPAQUI SANTANA	MAGISTER	Muy Bueno	85



Firma y sello del profesional



**Universidad
Continental**

Ficha de Validación por Criterio de Experto

El instrumento es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de estos sean utilizados eficientemente. Agradecemos su valiosa colaboración.

Nombres y apellidos del juez: VICTOR MARCIAL APACUA LIMACO

DNI: 1992 7530

Celular: 941832663

Formación académica: **MAESTRIA**

Áreas de experiencia profesional: **AUDITOR**

Tiempo: 40 AÑOS

Actual: CHAC HUANCAYO / INDEPENDIENTE

Institución:

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

DATOS GENERALES

1.1. Título de la Investigación:

1.2. Nombre de los instrumentos motivo de Evaluación: Guía de análisis documental

1.3. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

[illegible]

Fuente: tomado del libro Validez y Confiabilidad de instrumento de investigación

Calificación	1. Muy bueno
	2. Bueno
	3. Regular
	4. Baja
	5. Deficiente

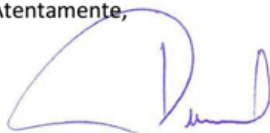
Validez de contenido

Cuadro 1

Evaluación final

Experto	Grado académico	Evaluación	
		Ítems	Calificación
VICTOR MARCIAL APACLLA LIMACO	MAGISTER	MUY BUENO	91

Atentamente,



CPC. M. VICTOR APACLLA LIMACO
AUDITOR INDEPENDIENTE
 CCCCPJ- MATRÍCULA No. 109

Anexo 6: Estados de situación financiera

	ESTADO DE SITUACION FINANCIERA MENSUALES 2023 (Expresado en Nuevos Soles)												
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SETIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ACUMULADO
DEPRECIACION INMUEBLE, MAQ. Y EQUIPO	-24,005,476	-24,032,383	-24,181,268	-24,330,152	-24,479,036	-24,627,921	-24,776,805	-24,925,690	-25,047,667	-25,223,458	-25,372,343	-25,532,432	-296,534,630.18
CUENTAS POR COBRAR DIVERSAS - TERCEROS	905,148	905,148	879,520	854,196	828,871	778,525	753,201	727,876	702,551			626,578	7,961,614.27
ACTIVO DIFERIDO	1,005,637	1,005,637	906,169	859,056	810,074	762,559	997,768	942,689	900,173			786,055	8,975,817.79
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	25,558,973	25,532,065	25,274,136	25,052,815	24,939,893	24,693,148	24,759,728	24,530,439	24,340,622	22,562,106	22,413,221	23,694,917	293,352,062.68
TOTAL ACTIVO	31,436,657	31,673,197	31,223,621	29,839,782	31,137,182	30,043,752	31,079,285	31,264,540	32,433,729	34,448,817	35,588,814	31,484,839	381,654,215.40
PASIVO CORRIENTE													
TRIBUTOS Y APORT. SIS PEN Y SALUD POR PAGAR	148,423	181,453	235,697	1,712,577	1,564,761	1,272,919	399,642	450,471	435,947	499,721	505,175	468,925	7,875,710.64
REMUNERACIONES POR PAGAR	732,691	734,310	708,231	713,174	683,164	268,046	310,002	307,298	299,988	305,946	361,654	372,871	5,797,374.95
CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES	4,174,736	4,366,036	4,236,178	3,838,892	3,892,757	3,715,638	4,199,404	4,472,673	5,628,444	6,043,379	6,549,640	2,633,174	53,750,950.47
OBLIGACIONES FINANCIERAS POR PAGAR A CORTO PLAZO	4,828,466	4,814,245	4,836,231	4,946,793	4,940,660	4,905,735	4,714,690	4,769,224	4,969,409	6,682,713	7,442,877	7,760,620	65,611,663.14
CUENTAS POR PAGAR DIVERSAS	94,533	82,621	70,709	58,797	47,058	35,249	461,047	461,047	461,047	461,047	461,047	542,972	3,237,174.00
TOTAL PASIVO CORRIENTE	9,978,849	10,178,664	10,087,045	11,270,233	11,128,400	10,197,587	10,084,785	10,460,714	11,794,835	13,992,806	15,320,393	11,778,562	136,272,873.20
PASIVO NO CORRIENTE													
CUENTAS POR PAGAR A ACCIONISTAS	413,085	413,085	413,085	413,085	413,085	413,085	413,085	413,085	413,085	413,085	413,085	413,085	4,957,016.04
CUENTAS POR PAGAR DIVERSAS	-	-	-	-	-	-	1,444,650	1,444,650	1,444,650	1,444,650	1,444,650	1,444,650	8,667,900.00
OBLIGACIONES FINANCIERAS POR PAGAR A LARGO PLAZO	6,994,205	6,934,778	6,570,325	6,353,420	7,774,888	7,562,708	7,252,532	7,047,723	6,851,906	6,646,906	6,451,050	6,088,797	82,529,236.62
PASIVO DIFERIDO													
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	7,407,290	7,347,862	6,983,409	6,766,505	8,187,972	7,975,792	9,110,266	8,905,458	8,709,641	8,504,641	8,308,785	7,946,532	96,154,152.66
PATRIMONIO													
CAPITAL SOCIAL	6,878,130	6,878,130	6,878,130	6,878,130	6,878,130	6,878,130	6,878,130	6,878,130	6,878,130	6,878,130	6,878,130	6,878,130	82,537,560.00
EXCEDENTE DE REVALUACION	9,048,098	9,048,098	9,048,098	9,048,098	9,048,098	9,048,098	9,048,098	9,048,098	9,048,098	9,048,098	9,048,098	9,048,098	108,577,176.00
RESULTADOS ACUMULADOS	-2,409,064	-2,409,064	-2,409,064	-4,778,680	-4,788,695	-4,788,695	-4,788,695	-4,784,619	-4,784,619	-4,784,619	-4,784,619	-5,049,165	-50,559,598.76
RESULTADOS DEL EJERCICIO	533,355	629,506	636,002	655,495	683,277	732,840	746,701	756,759	787,645	809,761	818,028	882,681	8,672,051.34
TOTAL PATRIMONIO	14,050,519	14,146,670	14,153,166	11,803,043	11,820,810	11,870,373	11,884,234	11,898,368	11,929,254	11,951,370	11,959,637	11,759,744	149,227,188.58
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	31,436,657	31,673,196	31,223,621	29,839,781	31,137,181	30,043,752	31,079,286	31,264,540	32,433,730	34,448,817	35,588,815	31,484,839	381,654,215.44

Anexo 6: Estados de ganancias y perdidas

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES MENSUALES 2023													
(Expresado en Nuevos Soles)													
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ACUMULADO
VENTAS NETAS O INGRESOS POR SERVICIOS	1,697,080.70	1,913,460.06	1,946,062.82	2,063,503.29	1,878,969.88	1,460,540.94	2,022,231.38	2,100,315.99	2,754,096.09	2,202,583.19	2,121,308.26	1,691,819.00	23,851,971.60
DESCUENTOS, REBAJS Y BONIF CONCEDIDAS													
OTROS INGRESOS DEVOLUCION ISC													
(-) COSTO DE EXPLOTACION DE SERVICIOS	-1,277,591.61	-1,420,274.18	-1,394,613.70	-1,595,655.40	-1,367,668.70	-1,095,901.46	-1,365,880.78	-1,569,441.45	-2,141,457.91	-1,645,372.36	-1,678,636.29	-1,214,926.59	-17,767,420.43
UTILIDAD BRUTA	419,489.09	493,185.88	551,449.12	467,847.89	511,301.18	364,639.48	656,350.60	530,874.54	612,638.18	557,210.83	442,671.97	476,892.41	6,084,551.17
(-) GASTOS DE VENTAS	-86,243.54	-78,787.25	-107,032.99	-93,878.68	-74,651.68	-82,770.76	-48,341.63	-90,969.61	-116,830.96	-105,506.55	-105,567.15	-133,557.00	-1,124,137.80
(-) GASTOS ADMINISTRATIVOS	-291,282.36	-256,867.48	-240,424.01	-244,241.33	-299,792.01	-243,680.63	-402,358.31	-266,383.14	-305,655.67	-272,232.20	-300,532.51	-251,081.00	-3,374,530.65
UTILIDAD DE OPERACIÓN	41,963.19	157,531.15	203,992.12	129,727.88	136,857.49	38,188.09	205,650.66	173,521.79	190,151.55	179,472.08	36,572.31	92,254.41	1,585,882.72
(-) GASTOS FINANCIEROS	-111,918.69	-74,931.23	-214,768.24	-133,589.30	-135,991.20	-166,854.00	-152,494.48	-181,446.12	-195,919.87	-194,642.15	-91,341.81	-214,076.00	-1,867,973.09
(+) INGRESOS FINANCIEROS	0.00	0.00	69.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	69.65
(+) GANANCIA POR TIPO DE CAMBIO	11,526.95	768.14	2,877.45	7,662.88	24,851.05	24,280.60	28,807.55	9,464.78	16,426.01	8,444.99	63,132.24	35,853.00	234,095.64
(+) INGRESO POR ENAJENACION DE ACTIVOS	563,664.44	33,177.97	16,144.07	15,991.53	0.00	0.00	0.00	15,652.55	0.00	0.00	0.00	0.00	644,630.56
(-) COSTO POR ENAJENACION DE ACTIVOS	0.00	-4.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-4.00
(-) OTROS GASTOS	-1,974.00	-20,428.40	-1,818.77	-300.00	-279.13	-759.66	-82,779.13	-7,135.14	-9,522.38	-820.08	-96.75	-19,796.00	-145,709.44
(+) OTROS INGRESOS ISC TRANSPORTISTA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(+) OTROS INGRESOS PEAJE 40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(+) OTROS INGRESOS	30,092.86	37.39	0.00	0.00	1,004.64	154,708.06	14,676.82	0.00	29,751.03	29,661.02	1.14	118,220.00	378,152.96
UTILIDAD ANTES DE PART. E IMPTOS.	533,354.75	96,151.02	6,496.28	19,492.99	26,442.85	49,563.09	13,861.42	10,057.86	30,886.34	22,115.86	8,267.13	12,455.41	829,145.00
MENOS DISTRIBUCION LEGAL DE LA RENTA													
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	533,354.75	96,151.02	6,496.28	19,492.99	26,442.85	49,563.09	13,861.42	10,057.86	30,886.34	22,115.86	8,267.13	12,455.41	829,145.00
MENOS IMPUESTO A LA RENTA	-157,339.65	-28,364.55	-1,916.40	-5,750.43	-7,800.64	-14,621.11	-4,089.12	-2,967.07	-9,111.47	-6,524.18	-2,438.80	-3,674.35	-244,597.78
RESULTADO DEL EJERCICIO	376,015.10	67,786.47	4,579.88	13,742.56	18,642.21	34,941.98	9,772.30	7,090.79	21,774.87	15,591.68	5,828.33	8,781.06	584,547.23

Anexo 8: detalle de costos, balance de comprobación

03.17 BALANCE DE COMPROBACION													
Informe principal													
FORMATO 3.17 : LIBRO DE INVENTARIOS Y BALANCES - BALANCE DE COMPROBACION EXPRESADO EN NUEVOS SOLES.													
PERIODO:		2023-01											
RUC:		20120599063											
RAZÓN SOCIAL:		EMPRESA DE TRANSPORTES MI BEATRIZ S.A.C.											
CUENTA Y SUBCUENTA CONTABLE		SALDOS INICIALES		MOVIMIENTOS		SALDOS FINALES		BALANCE GENERAL		PERDIDA Y GANANCIA POR NATURALEZA		PERDIDA Y GANANCIA POR FUNCIÓN	
Codigo	Denominación	Deudor	Acreedor	Debe	Haber	Deudor	Acreedor	Activo	Pasivo y Patrimonio	Pérdidas	Ganancias	Pérdidas	Ganancias
469111	Cuentas por Pagar Diversas (Fraccionamiento)	0.00	71,196.00	11,912.00	0.00	0.00	59,284.00	0.00	59,284.00	0.00	0.00	0.00	0.00
469113	Otras cuentas por pagar	0.00	0.00	35,884.00	35,884.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
501111	Capital Social - Acciones	0.00	6,878,130.00	0.00	0.00	0.00	6,878,130.00	0.00	6,878,130.00	0.00	0.00	0.00	0.00
571111	Adquisición Directa	0.00	9,048,098.00	0.00	0.00	0.00	9,048,098.00	0.00	9,048,098.00	0.00	0.00	0.00	0.00
591111	Utilidades Acumuladas	51,271,313.69	63,575,955.33	0.00	0.00	0.00	12,304,641.64	0.00	12,304,641.64	0.00	0.00	0.00	0.00
592111	Perdidas Acumuladas	14,713,705.62	0.00	0.00	0.00	14,713,705.62	0.00	14,713,705.62	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
603213	Combustibles Servicios	0.00	0.00	656,213.91	0.00	656,213.91	0.00	0.00	0.00	656,213.91	0.00	656,213.91	0.00
613213	Combustible Servicios	0.00	0.00	681,254.81	656,213.91	25,040.90	0.00	0.00	0.00	25,040.90	0.00	25,040.90	0.00
621113	Sueldos y salarios Servicios	0.00	0.00	77,529.60	0.00	77,529.60	0.00	0.00	0.00	77,529.60	0.00	0.00	0.00
621114	Sueldos y salarios Administracion	0.00	0.00	18,140.00	0.00	18,140.00	0.00	0.00	0.00	18,140.00	0.00	0.00	0.00
621115	Sueldos y salarios Ventas	0.00	0.00	8,730.92	0.00	8,730.92	0.00	0.00	0.00	8,730.92	0.00	0.00	0.00
621415	Gratificaciones Ventas	0.00	0.00	308.83	0.00	308.83	0.00	0.00	0.00	308.83	0.00	0.00	0.00
621513	Vacaciones Servicios	0.00	0.00	6,000.00	0.00	6,000.00	0.00	0.00	0.00	6,000.00	0.00	0.00	0.00
621515	Vacaciones Ventas	0.00	0.00	4,183.51	0.00	4,183.51	0.00	0.00	0.00	4,183.51	0.00	0.00	0.00
622113	Otras Remuneraciones Servicios	0.00	0.00	27,027.30	0.00	27,027.30	0.00	0.00	0.00	27,027.30	0.00	0.00	0.00
Nº de página actual: 3		Nº total de páginas: 4+						Factor de zoom: Ancho de página					
		12/12/2024						SAP Business One					
		10:48											

FICHA DE ANALISIS DOCUMENTAL VARIABLE COSTOS DE SERVICIOS		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
COSTOS TOTALES		S/ 1,769,010.20	S/ 1,851,292.54	S/ 1,958,657.71	S/ 2,067,664.71	S/ 1,878,382.72	S/ 1,589,966.51	S/ 2,051,854.33	S/ 2,115,375.46	S/ 2,769,386.79	S/ 2,218,573.34	S/ 2,176,174.51	S/ 1,833,436.59
X1	COSTOS DIRECTOS	S/ 1,575,326.13	S/ 1,678,493.43	S/ 1,715,428.42	S/ 1,884,092.56	S/ 1,643,089.41	S/ 1,423,657.68	S/ 1,758,637.04	S/ 1,894,163.37	S/ 2,534,055.53	S/ 1,998,627.23	S/ 2,039,768.93	S/ 1,564,788.11
D1	Costos fijos de la explotación de vehículos	S/ 162,811.51	S/ 134,537.75	S/ 332,232.26	S/ 471,968.08	S/ 171,995.72	S/ 340,647.31	S/ 307,331.44	S/ 311,955.57	S/ 291,192.31	S/ 330,530.40	S/ 304,098.69	S/ 311,448.67
Item 1	Sueldo de conductores y mantenimiento	S/ 95,032.73	S/ 94,373.48	S/ 79,769.89	S/ 87,171.15	S/ 83,812.51	S/ 83,305.51	S/ 78,507.93	S/ 76,221.36	S/ 78,085.72	S/ 81,031.98	S/ 74,033.16	S/ 81,071.91
Item 2	Seguros vehiculares.	S/ 18,330.80	S/ 21,248.67	S/ 38,006.48	S/ 56,227.43	S/ 12,472.12	S/ 8,120.69	S/ 2,246.34	S/ 12,674.08	S/ 5,757.15	S/ 6,971.07	S/ 9,325.60	S/ 11,308.22
Item 3	Depreciación	S/ 18,915.60	S/ 18,915.60	S/ 140,892.62	S/ 262,869.64	S/ 18,915.60	S/ 140,892.62	S/ 140,892.62	S/ 140,892.62	S/ 121,977.02	S/ 159,808.22	S/ 140,892.62	S/ 140,892.62
Item 4	Intereses leasing	S/ 30,532.38	S/ -	S/ 73,563.27	S/ 65,699.86	S/ 56,795.49	S/ 108,328.49	S/ 85,684.55	S/ 82,167.51	S/ 85,372.42	S/ 82,719.13	S/ 79,847.31	S/ 78,175.92
D2	Costos directos variables	S/ 1,412,514.62	S/ 1,543,955.68	S/ 1,383,196.16	S/ 1,412,124.48	S/ 1,471,093.69	S/ 1,083,010.37	S/ 1,451,305.60	S/ 1,582,207.80	S/ 2,242,863.22	S/ 1,668,096.83	S/ 1,735,670.24	S/ 1,253,339.44
Item 5	Otras Remuneraciones Servicios	S/ 42,056.46	S/ 42,620.18	S/ 40,970.96	S/ 32,245.48	S/ 42,704.54	S/ 46,357.93	S/ 165,479.80	S/ 47,722.29	S/ 44,557.14	S/ 42,901.89	S/ 84,871.27	S/ 110,131.16
Item 6	Peajes, Estiba y viáticos.	S/ 197,749.66	S/ 185,216.92	S/ 238,958.44	S/ 214,665.68	S/ 217,261.38	S/ 225,802.90	S/ 204,773.48	S/ 207,033.99	S/ 232,285.14	S/ 244,041.15	S/ 245,671.42	S/ 166,729.71
Item 7	Repuestos, suministros y reparaciones	S/ 316,974.94	S/ 658,440.62	S/ 556,183.93	S/ 439,664.89	S/ 872,592.79	S/ 526,902.24	S/ 815,852.67	S/ 993,052.58	S/ 1,642,879.73	S/ 1,023,294.67	S/ 1,033,226.47	S/ 706,348.87
Item 8	Combustible	S/ 681,254.81	S/ 611,833.27	S/ 440,222.24	S/ 209,235.56	S/ 269,057.32	S/ 201,961.16	S/ 281,949.17	S/ 251,433.79	S/ 273,175.77	S/ 306,511.04	S/ 306,511.04	S/ 205,033.19
Item 9	Alquileres unidades de transporte servicios	S/ 59,942.16	S/ 40,084.00	S/ 84,919.31	S/ 54,262.45	S/ 47,351.42	S/ 40,939.30	S/ 46,208.13	S/ 46,199.80	S/ 62,488.04	S/ 53,524.59	S/ 51,998.03	S/ 48,388.34
Item 10	Gastos relacionados a la operación	S/ 114,536.59	S/ 5,760.69	S/ 21,941.28	S/ 462,050.42	S/ 22,126.24	S/ 10,618.15	S/ 17,030.36	S/ 6,249.97	S/ 9,219.38	S/ 31,158.76	S/ 13,392.01	S/ 16,708.17
X2	COSTOS INDIRECTOS	S/ 193,684.07	S/ 172,799.11	S/ 243,229.29	S/ 183,572.15	S/ 235,293.31	S/ 166,308.83	S/ 293,217.29	S/ 221,212.09	S/ 235,331.26	S/ 219,946.11	S/ 136,405.58	S/ 268,648.48
D3	Costos indirectos fijos	S/ 38,755.40	S/ 33,063.41	S/ 34,392.34	S/ 42,958.35	S/ 36,992.10	S/ 39,371.15	S/ 76,119.06	S/ 35,740.53	S/ 33,991.88	S/ 50,668.20	S/ 56,320.33	S/ 77,633.92
Item 10	Alquileres equipos administrativos	S/ 5,668.43	S/ 3,469.34	S/ 4,834.25	S/ 3,393.04	S/ 1,889.80	S/ 3,281.44	S/ 3,694.77	S/ 3,322.84	S/ 3,328.24	S/ 3,453.34	S/ 3,383.14	S/ 2,951.81
Item 11	Sueldo administrativo y gerencia.	S/ 25,095.19	S/ 21,602.09	S/ 21,566.31	S/ 31,573.53	S/ 27,110.52	S/ 28,097.93	S/ 64,432.51	S/ 24,425.91	S/ 30,663.64	S/ 31,231.30	S/ 44,945.41	S/ 55,485.22
Item 12	Depreciación	S/ 7,991.78	S/ 7,991.78	S/ 7,991.78	S/ 7,991.78	S/ 7,991.78	S/ 7,991.78	S/ 7,991.78	S/ 7,991.78	S/ -	S/ 15,983.56	S/ 7,991.78	S/ 19,196.89
D4	Costos indirectos variables	S/ 154,928.67	S/ 139,735.70	S/ 208,836.95	S/ 140,613.80	S/ 198,301.21	S/ 126,937.68	S/ 217,098.23	S/ 185,471.56	S/ 201,339.38	S/ 169,277.91	S/ 80,085.25	S/ 191,014.56
Item 13	Mantenimiento y reparaciones administracion	S/ 18,959.94	S/ 2,500.00	S/ 19,523.92	S/ 3,135.21	S/ 4,699.76	S/ 16,010.66	S/ 10,836.17	S/ 4,465.87	S/ 8,791.92	S/ 4,591.03	S/ 1,407.96	S/ 6,332.87
Item 14	Gastos de viajes administrativo	S/ 6,012.58	S/ 5,015.22	S/ 8,454.65	S/ 25,484.58	S/ 3,605.23	S/ 10,443.51	S/ 17,518.18	S/ 29,512.01	S/ 19,978.12	S/ 21,208.18	S/ 26,629.58	S/ 36,848.37
Item 15	servicios prestados por terceros	S/ 23,326.78	S/ 28,137.20	S/ 26,645.50	S/ 32,815.33	S/ 86,896.64	S/ 18,759.64	S/ 28,427.46	S/ 21,986.58	S/ 25,761.90	S/ 16,069.20	S/ 28,367.38	S/ 36,200.75
Item 16	Servicios básicos.	S/ 3,736.23	S/ 4,643.26	S/ 3,522.67	S/ 4,157.97	S/ 6,356.72	S/ 3,941.37	S/ 5,867.40	S/ 13,699.46	S/ 8,585.52	S/ 6,811.69	S/ 4,688.24	S/ 6,113.52
Item 17	Gastos diversos relacionados a la administracion	S/ 17,827.55	S/ 21,205.59	S/ 4,218.80	S/ 3,473.03	S/ 7,345.08	S/ 15,624.36	S/ 83,119.52	S/ 12,496.92	S/ 18,347.36	S/ 4,679.27	S/ 4,089.26	S/ 2,890.95
Item 18	Gastos de intereses documentos negociados.	S/ 70,161.33	S/ 72,444.26	S/ 128,356.12	S/ 64,783.47	S/ 70,534.50	S/ 44,519.87	S/ 64,454.61	S/ 49,167.67	S/ 56,299.18	S/ 80,070.92	S/ 6,063.97	S/ 95,469.42
Item 19	Gastos bancarios	S/ 14,904.26	S/ 5,790.17	S/ 18,115.29	S/ 6,764.21	S/ 18,863.28	S/ 17,638.27	S/ 6,874.89	S/ 54,143.05	S/ 63,575.38	S/ 35,847.62	S/ 8,838.86	S/ 7,158.68

Anexo 9: Resultados consolidados de aplicación de ratios

FICHA DE ANALISIS DOCUMENTAL VARIABLE RENTABILIDAD		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SETIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
MARGEN DE UTILIDAD NETA		0.1633	0.0348	0.0023	0.0066	0.0098	0.0213	0.0047	0.0033	0.0078	0.0070	0.0027	0.0048
RENTABILIDAD VENTAS/UTILIDAD		0.2216	0.0354	0.0024	0.0067	0.0099	0.0239	0.0048	0.0034	0.0079	0.0071	0.0027	0.0052
Y1	RENDIMIENTO SOBRE LOS ACTIVOS (ROA)	0.1335	0.4974	0.6533	0.4347	0.4395	0.1271	0.6617	0.5550	0.5863	0.5210	0.1028	0.2930
Item 1	Análisis de la utilidad operativa	41,963.2	157,531.2	203,992.1	129,727.9	136,857.5	38,188.1	205,650.7	173,521.8	190,151.5	179,472.1	36,572.3	92,254.4
Item 2	Análisis de los activos totales	31,436,657.4	31,673,196.7	31,223,620.9	29,839,781.7	31,137,181.9	30,043,752.0	31,079,285.4	31,264,539.8	32,433,729.3	34,448,817.3	35,588,814.2	31,484,838.8
Y2	RENDIMIENTO SOBRE EL PATRIMONIO (ROE)	2.6762	0.4792	0.0324	0.1164	0.1577	0.2944	0.0822	0.0596	0.1825	0.1305	0.0487	0.0747
Item 3	Análisis de la utilidad neta	376,015.1	67,786.5	4,579.9	13,742.6	18,642.2	34,942.0	9,772.3	7,090.8	21,774.9	15,591.7	5,828.3	8,781.1
Item 4	Análisis del patrimonio neto	14,050,518.8	14,146,669.8	14,153,166.1	11,803,043.1	11,820,809.6	11,870,372.7	11,884,234.2	11,898,368.1	11,929,254.4	11,951,370.3	11,959,637.4	11,759,744.1
Y3	MARGEN DE LA UTILIDAD OPERATIVA	0.1822	0.2532	0.2806	0.2242	0.2684	0.2224	0.3177	0.2498	0.2188	0.2487	0.2026	0.2584
Item 5	Análisis del ingresos operativo	1,697,081	1,913,460	1,946,063	2,063,503	1,878,970	1,460,541	2,022,231	2,100,316	2,754,096	2,202,583	2,121,308	1,691,819
Item 6	Análisis de gastos operativos	1,277,592	1,420,274	1,394,614	1,595,655	1,367,669	1,095,901	1,365,881	1,569,441	2,141,458	1,645,372	1,678,636	1,214,927
Item 7	Análisis del total de ingresos	2,302,365	1,947,444	1,965,154	2,087,158	1,904,826	1,639,530	2,065,716	2,125,433	2,800,273	2,240,689	2,184,442	1,845,892

Anexo 10: Confiabilidad del instrumento

Resultado CONFIABILIDAD.spv [Documento1] - IBM SPSS Statistics Visor

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Fiabilidad
 - Notas
 - Escala: ALL VARIABLE
 - Estadísticas
- Fiabilidad
 - Notas
 - Escala: ALL VARIABLE
- Registro
- Fiabilidad
 - Título
 - Notas
 - Escala: ALL VARIABLE
 - Título
 - Resumen de procesamiento de datos
 - Estadísticas

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Parte 1	Valor	,685
		N de elementos	13 ^a
	Parte 2	Valor	,239
		N de elementos	12 ^b
		N total de elementos	25
Correlación entre formularios			,766
Coeficiente de Spearman-Brown	Longitud igual		,868
	Longitud desigual		,868
Coeficiente de dos mitades de Guttman			,697

a. Los elementos son: COSTOS TOTALES , Costos directos fijos , Seguros vehiculares. , Intereses leasing, Costos directos variables , Repuestos, suministros y reparaciones, COSTOS INDIRECTOS, Alquileres, Depreciación, Mantenimiento y reparaciones administracion, servicios prestados por terceros, Gastos diversos relacionados a la administracion, Gastos bancarios.

b. Los elementos son: Gastos bancarios, COSTOS DIRECTOS , Sueldo de conductores y mantenimiento , Depreciación, Alquileres, Peajes, Estiba y viáticos , Gastos relacionados a la operación, Costos indirectos fijos , Sueldo administrativo y gerencia., Costos indirectos variables , Gastos de viajes administrativo , Servicios básicos., Gastos de intereses documentos negociados..

```
RELIABILITY
/VARIABLES=VAR00027 VAR00029 VAR00031 VAR00033 VAR00035 VAR00028 VAR00030 VAR00032 VAR00034
/SCALE('ALL VARIABLES') ALL
/MODEL=SPLIT.
```

➔ **Fiabilidad**

Escala: ALL VARIABLES

Resumen de procesamiento de datos

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ACTIVADO

BASE DE DATOS CONFIABILIDAD.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Visible: 34 de 34 variables

	VAR0000 1	VAR0000 2	VAR0000 3	VAR0000 4	VAR0000 5	VAR0000 6	VAR0000 7	VAR0000 8	VAR0000 9	VAR0000 10	VAR0001 1	VAR0001 2	VAR0001 3	VAR0001 4	VAR0001 5	VAR0001 6	VAR0001 7	VA
1	1769010,200	1575326,130	264810,1300	137089,1900	18330,8000	18915,6000	30532,3800	59942,1600	1310516,000	197749,6600	316974,9400	114536,5900	193684,0700	38755,4000	5668,4300	25095,1900	7991,7800	15492,^
2	1851292,540	1678493,430	217241,9300	136993,6600	21248,6700	18915,6000	,0000	40084,0000	1461251,500	185216,9200	658440,6200	5760,6900	172799,1100	33063,4100	3469,5400	21602,0900	7991,7800	13973
3	1958657,710	1715428,420	458122,5300	120740,8500	38006,4800	140892,6200	73563,2700	84919,3100	1257305,890	238958,4400	556183,9300	21941,2800	243229,2900	34392,3400	4834,2500	21566,3100	7991,7800	20883
4	2067664,710	1884092,560	558476,0100	119416,6300	56227,4300	262869,6400	65699,8600	54262,4500	1325616,550	214665,6800	439664,8900	462050,4200	183572,1500	42958,3500	3393,0400	31573,5300	7991,7800	14061
5	1877043,850	1641750,540	260712,8100	126517,0500	11133,2500	18915,6000	56795,4900	47351,4200	1381037,730	217261,3800	872592,7900	22126,2400	235293,3100	36992,1000	1889,8000	27110,5200	7991,7800	19830
6	1589966,510	1423657,680	433944,5400	129663,4400	8120,6900	140892,6200	108328,4900	46939,3000	989713,1400	225802,9000	526902,2400	10618,1500	166308,8300	39371,1500	3281,4400	28097,9300	7991,7800	12693
7	2051854,330	1758637,040	519019,3700	243987,7300	2246,3400	140892,6200	85684,5500	46208,1300	1239617,670	204773,4800	815852,6700	17030,3600	293217,2900	76119,0600	3694,7700	64432,5100	7991,7800	21709
8	2115375,460	1894163,370	405877,6600	123943,6500	12674,0800	140892,6200	82167,5100	46199,8000	1488285,710	207033,9900	993052,5800	6249,9700	221212,0900	35740,5300	3322,8400	24425,9100	7991,7800	18547
9	2769386,790	2534055,530	398237,4900	122642,8600	5757,1500	121977,0200	85372,4200	62488,0400	2135818,040	232285,1400	1642879,730	9219,3800	235331,2600	33991,8800	3328,2400	30663,6400	,0000	20133
10	2218573,340	1998627,230	426956,8800	123933,8700	6971,0700	159808,2200	82719,1300	53524,5900	1571670,350	244041,1500	1023294,670	31158,7600	219946,1100	50668,2000	3453,3400	31231,3000	15983,5600	16927
11	2176174,510	2039768,930	440967,9900	158904,4300	9325,6000	140892,6200	79847,3100	51998,0300	1598800,940	245671,4200	1033226,470	13392,0100	136405,5800	56320,3300	3383,1400	44945,4100	7991,7800	8008
12	2007968,710	1690788,110	535968,1700	201203,0700	12308,2200	140892,6200	83175,9200	98388,3400	1154819,940	226729,7100	706348,8700	16708,1700	317180,6000	77633,9200	2951,8100	55485,2200	19196,8900	23954
13																		
14																		
15																		
16																		
17																		
18																		
19																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
25																		
26																		

Vista de datos Vista de variables

Imprimir IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ACTIVADO

BASE DE DATOS CONFIABILIDAD.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	VAR00001	Número	8	4	COSTOS TOTA...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
2	VAR00002	Número	8	4	COSTOS DIRE...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
3	VAR00003	Número	8	4	Costos directos...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
4	VAR00004	Número	8	4	Sueldo de cond...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
5	VAR00005	Número	8	4	Seguros vehicul...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
6	VAR00006	Número	8	4	Depreciación	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
7	VAR00007	Número	8	4	Intereses leasing	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
8	VAR00008	Número	8	4	Alquileres	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
9	VAR00009	Número	8	4	Costos directos...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
10	VAR00010	Número	8	4	Peajes, Estiba ...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
11	VAR00011	Número	8	4	Repuestos, su...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
12	VAR00012	Número	8	4	Gastos relacion...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
13	VAR00013	Número	8	4	COSTOS INDIR...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
14	VAR00014	Número	8	4	Costos indirect...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
15	VAR00015	Número	8	4	Alquileres	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
16	VAR00016	Número	8	4	Sueldo adminis...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
17	VAR00017	Número	8	4	Depreciación	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
18	VAR00018	Número	8	4	Costos indirect...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
19	VAR00019	Número	8	4	Mantenimiento ...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
20	VAR00020	Número	8	4	Gastos de viaje...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
21	VAR00021	Número	8	4	servicios presta...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
22	VAR00022	Número	8	4	Servicios básic...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
23	VAR00023	Número	8	4	Gastos diverso...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
24	VAR00024	Número	8	4	Gastos de inter...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
25	VAR00025	Número	8	4	Gastos bancarios	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
26	VAR00027	Número	8	4	RENDIMIENTO...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
27	VAR00028	Número	8	4	Análisis de la u...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
28	VAR00029	Número	8	4	RENDIMIENTO...	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada

Vista de datos **Vista de variables**

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode: ACTIVADO

Anexo 11: Tabulación en el SPSS

Resultado INFERENCIAL.spv [Documento1] - IBM SPSS Statistics Visor

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Registro
- Correlaciones no para
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
- Correlaciones no para
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
- Correlaciones no para
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
- Correlaciones no para
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones

NONPAR CORR
/VARIABLES=V1 V2
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG FULL
/MISSING=PAIRWISE.

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

			Costos de Servicio	Rentabilidad neta
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coefficiente de correlación	1,000	-,615*
		Sig. (bilateral)	.	,033
		N	12	12
	Rentabilidad neta	Coefficiente de correlación	-,615*	1,000
		Sig. (bilateral)	,033	.
		N	12	12

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

NONPAR CORR
/VARIABLES=V1 D1
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG FULL
/MISSING=PAIRWISE.

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

			Costos de Servicio	ROA
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coefficiente de correlación	1,000	,245
		Sig. (bilateral)	.	,443
		N	12	12

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ACTIVADO

Resultado INFERENCIAL.spv [Documento1] - IBM SPSS Statistics Visor

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Registro
 - Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
 - Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
 - Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
 - Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
 - Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones

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

NONPAR CORR
/VARIABLES=V1 D1
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG FULL
/MISSING=PAIRWISE.

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

			Costos de Servicio	ROA
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coefficiente de correlación	1,000	,245
		Sig. (bilateral)	.	,443
		N	12	12
	ROA	Coefficiente de correlación	,245	1,000
		Sig. (bilateral)	,443	.
		N	12	12

NONPAR CORR
/VARIABLES=V1 D2
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG FULL
/MISSING=PAIRWISE.

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

			Costos de Servicio	ROE
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coefficiente de correlación	1,000	-,510

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ACTIVADO

Resultado INFERENCIAL.spv [Documento1] - IBM SPSS Statistics Visor

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Registro
- Correlaciones no para
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
- Correlaciones no para
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
- Correlaciones no para
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
- Correlaciones no para
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

			Costos de Servicio	ROE
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coefficiente de correlación	1,000	-,510
		Sig. (bilateral)	.	,090
		N	12	12
	ROE	Coefficiente de correlación	-,510	1,000
		Sig. (bilateral)	,090	.
		N	12	12

NONPAR CORR
 /VARIABLES=V1 D3
 /PRINT=SPEARMAN IWOTAIL NOSIG FULL
 /MISSING=PAIRWISE.

➔ **Correlaciones no paramétricas**

Correlaciones

			Costos de Servicio	MO
Rho de Spearman	Costos de Servicio	Coefficiente de correlación	1,000	-,112
		Sig. (bilateral)	.	,729
		N	12	12
	MO	Coefficiente de correlación	-,112	1,000
		Sig. (bilateral)	,729	.
		N	12	12

Anexo 12: Evidencias

