



FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE
CONTABILIDAD**

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

**ESTRUCTURA DE COSTOS PARA DETERMINAR
LA UTILIDAD OPERATIVA DE LA EMPRESA DE
TRANSPORTES MI CARINITO E.I.R.L. BAGUA
GRANDE - 2018**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADEMICO PROFESIONAL
DE BACHILLER EN CONTABILIDAD**

Autor:

Fernández Alarcón José Amberli

Asesor:

Mg. Vidaurre García Wilmer Enrique

Línea de Investigación:

Finanzas

Pimentel - Perú

2018

RESUMEN

El presente trabajo tuvo como objetivo general proponer una estructura de costos para determinar la utilidad operativa en la Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL., 2018. El tipo de investigación es descriptivo y su diseño no experimental, la muestra realizada está representada por el Gerente General y el Contador de la organización. Las técnicas utilizadas han sido la entrevista y el análisis documental; sus instrumentos son guía de entrevista y guía de análisis documental.

De acuerdo a los estudios realizados el estado actual de la utilidad operativa es igual o mayor al 13.54% mostrando que la empresa es rentable, es decir puede sostenerse y desarrollarse en el tiempo. Sin embargo, se visualiza que, a mayor costo del servicio de transporte, se obtiene una utilidad menor.

Por tal motivo es importante que la empresa materia de estudio, aplique la propuesta de estructura de costos para lograr una adecuada distribución de los mismos que tienen un efecto significativo en la utilidad. Este trabajo está dirigido a la empresa en mencionada, con la finalidad de que se llegue a la solución inmediata del problema en la determinación de su utilidad operativa para beneficio de toda la organización.

Palabras claves: Estructura de costos, utilidad operativa.

ABSTRACT

The general objective of this paper was to propose a cost structure to determine the operating profit of the "Mi Carinito" EIRL., 2018. The type of research is descriptive and its design is not experimental, the sample is represented by the General Manager and the Accountant of the organization. The techniques used have been the interview and the documentary analysis; his instruments are an interview guide and document analysis guide.

According to the studies carried out, the current state of operating income is equal to or greater than 13.54%, showing that the company is profitable, that is, it can be sustained and developed over time. However, it is seen that, at a higher cost of the transport service, a lower profit is obtained.

For this reason, it is important that the company under study, apply the cost structure proposal to achieve an adequate distribution of the same that have a significant effect on the utility. This work is aimed at the aforementioned company, with the aim of reaching an immediate solution to the problem in determining its operating profit for the benefit of the entire organization.

Keywords: Cost structure, operating income.

INDICE

INDICE	4
RESUMEN	¡Error! Marcador no definido.
ABSTRACT.....	¡Error! Marcador no definido.
INTRODUCCION.....	¡Error! Marcador no definido.
I. PROBLEMA DE INVESTIGACION	
¡Error! Marcador no definido.	
1.1. Situación Problemática	7
A Nivel Internacional.....	7
A Nivel Nacional	7
A Nivel Local.....	8
1.2. Antecedentes.....	
¡Error! Marcador no definido.	
1.3. Formulación del Problema	
¡Error! Marcador no definido.	
1.4. Aspectos Teóricos	
¡Error! Marcador no definido.	
1.4.1. Control de Inventarios.....	
¡Error! Marcador no definido.	
1.4.2. Rentabilidad.....	
¡Error! Marcador no definido.	
1.5. Objetivos	15
1.5.1. Objetivo General.....	15
1.5.2. Objetivos Específicos	15
1.6. Hipótesis.....	15
1.7. Justificación	
¡Error! Marcador no definido.	
II. MATERIAL Y MÉTODOS.....	18
2.1. Tipo y Diseño de Investigación	18
2.1.1. Tipo de Investigación.....	
¡Error! Marcador no definido.	

2.1.2.	Diseño de la Investigación	18
2.2.	Población, Muestra	
	¡Error! Marcador no definido.	
2.2.1.	Población.....	
	¡Error! Marcador no definido.	
2.2.2.	Muestra	
	¡Error! Marcador no definido.	
2.3.	Variables	
	¡Error! Marcador no definido.	
2.4.	Operacionalización de Variables.....	
	¡Error! Marcador no definido.	
2.5.	Técnicas e instrumentos de recolección de Información.....	iv
2.5.1.	Técnicas de Recolección de Información.....	
	¡Error! Marcador no definido.	
2.5.2.	Instrumentos de Recolección de Información	
	¡Error! Marcador no definido.	
III.	RESULTADOS	26
3.1.	Análisis e Interpretación de Resultados.....	25
IV.	CONCLUSIONEY RECOMENDACIONES	41
4.1.	Conclusiones	42
4.2.	Recomendaciones	43
	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	44
	ANEXOS.....	46
	ANEXO N° 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA.....	47
	ANEXO N° 02: ENCUESTA.....	48

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad Problemática

A Nivel Internacional

Ecuador

Según Avalos, Sanandréas & otros (2017). Nos dicen que según el estudio realizado observaron que las empresas pequeñas y medianas de producción, emplean de manera más común un control de costos de producción muy empírico, esto se debe a la falta de implementación de métodos y técnicas para llevar un buen control adecuado de los costos, la falta de organización en las distribuciones de materiales y entregas de órdenes de trabajo, ha generado un retraso en las producciones las mismas que ha probocado elevar los costos de producción. (p.53).

Argentina

Talamoni (2012), del diario “La Voz”, nos indica que los empresarios en su mayoría de Pyme determinan el costo de su producto para tener una base de fijación del precio de venta para tener una idea de cuanto será la ganancia y, además, calculan los resultados de su negocio como diferencia entre sus ingresos y costos totales, conocemos que un buen sistema de costeo es una herramienta de gran importancia siendo de planificación, control y gestión de esta manera se puede identificar las verdaderas causas de la empresa en las que incide en mayores costos, y poder disminuir esos costos para generar mayor utilidades. Si una empresa conoce a fondo su estructura de costos, puede estimarlos y controlarlos. Conociendo los motivos por los cuales los costos aumentan, es posible aplicar acciones correctivas con metas a optimizarlos, y de esa manera mejorar los puntos débiles en la empresa. (p.13).

A Nivel Nacional

Para el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2017), existen dos tipos de transporte el sector público, para hacer referencia a los autobuses, trenes y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una

ciudad y que está solventando y manejado por el estado vigente. En algunos casos estos vehículos pertenecen a empresas privadas que tienen algún tipo de convenio con el gobierno y han asumido responsabilidad de brindar un servicio determinado a la comunidad. Se destaca en la actualidad del crecimiento turístico en el Perú, lo que conlleva al crecimiento del transporte de pasajeros por tierra. En el Perú hay libertad de rutas y permisos de operación en transportes interprovinciales de pasajeros, existe un marco normativo, entre los principales están: Ley General del Transporte y Tránsito terrestre, el Reglamento Nacional de Tránsito, el uso de vías públicas, el reglamento nacional de vehículos, el Reglamento Nacional de Administración del Transporte, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros obligatorios por accidentes de tránsito; así mismo, son las instituciones gubernamentales las encargadas de fiscalizar el desenvolvimiento de esta importante actividad de la economía nacional.

De La Cruz (2017) en la Revista “Actualidad Empresarial”, el autor manifiesta en un informe especial, que la determinación de una estructura de costos por día permite tener conocimiento de cuánto es el costo incurrido y determina el precio adecuado que permita a la empresa lograr sus objetivos y tomar decisiones eficientemente, repercutiendo en la economía de las organizaciones.

A Nivel Local

La Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, es de origen privado, con RUC 20288544124, inicio sus actividades el 18 de julio de 1995, constituido como empresa de transportes de pasajeros ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), ejerce su competencia en el ámbito Nacional de las localidades que comprenden las rutas y escalas comerciales autorizadas para la circulación como son: Amazonas, Utcubamba. Su actividad principal el servicio de transporte interprovincial de pasajeros, así como el servicio de giros y encomiendas, la oficina principal ubicada en la Carretera Fernando Belaunde Terry Km. 231 Sector Rieguillo Bagua Grande.

La Empresa, no cuenta con una estructura de costos para determinar de manera eficiente la utilidad operativa; sin embargo, sus indicadores de desempeño tales como de eficiencia, grado de cumplimiento de objetivos para hacerla más eficiente.

Esta empresa necesita contar con una estructura de costos, por ser de vital importancia para la economía de la empresa; se inicia desde la recolección de datos sobre la utilización de los recursos en cuanto al brindar el servicio de transporte de pasajeros, tales como: personal, maquinaria, materiales, dinero y documentos para ello debemos optar por la identificar los elementos que componen los costos directos e costos indirectos, calcular los kilómetros recorridos en cada una de las rutas y calcular y distribuir correctamente los elementos del costo directo y el costo indirecto teniendo en cuenta que la asignación de dichos costos es el factor kilómetro (distancia recorrida).

Esta investigación tiene como objeto el sinceramiento de los costos directos e indirectos, así como establecer el punto de equilibrio que nos oriente a potenciar la maximización de ventas y consecuentemente mayores utilidades. Es por tal motivo que me ha interesado realizar la presente investigación, para que la empresa pueda brindar un mejor servicio para los clientes.

1.2. Trabajos Previos

A Nivel Internacional

Ballena (2016) en su tesis titulada “Costo de servicio y su influencia en la rentabilidad de la Empresa de Transportes Turismo Sanchez Polo de Ecuador; Quito 2016”, investigación para obtener el título profesional de contador auditor. El objetivo general fue: “Nivel de influencia del costo de Servicio en la rentabilidad de la Empresa de Transportes Sanchez Polo. La población y muestra la fue constituida por la documentación de Situación de Estados Financieros y el Estado de Resultado de la Emmpresa . El autor concluyó:

Se Diagnosticó que la Empresa en estudio, calcula el costo de servicio de manera empírica incluyendo los siguientes items: suministros diversos, costo de personal y Gerente, costo de servicio prestado por terceros, otros gastos de Gestión, costo de depreciación. Así mismo cabe recalcar que se está considerando la remuneración del gerente, lo cual no forma parte del costo del servicio, ya que tiene que ver directamente con la administración general del negocio, por lo que se ha tenido que redistribuir enviándolo al gasto, pero la empresa lo ha

determinado de forma global, es decir todo el elemento 6 lo elevaron al costo del servicio. (p.55).

Alvarez & Perez (2016), en su tesis: “Análisis del costo del Servicio y su efecto en la utilidad en la Empresa Transportes de carga IDE de Santiago de Chile 2017”, investigación para obtener el título profesional de contador público. El objetivo “Determinar el costo del servicio de transporte de carga y medir su efecto en la utilidad en la empresa materia de estudio”, el autor no aplica muestra y sus técnicas e instrumentos de recolección de datos son observación, entrevista y análisis documental. Se concluye de la siguiente manera:

El Costo del servicio de transporte de carga, tiene un efecto positivo en la utilidad de la Empresa; ya que, se demostró que, a mayor costo, menor utilidad y a menor costo, mayor utilidad, por otro lado se identificó los Costos del Servicio de la Empresa IDE. y se apreció que, en la actualidad, no se determinan tomando en cuenta ningún método de costeo; lo que, hace necesario efectuar un estudio del funcionamiento actual de la empresa; por lo tanto, no brindan una información adecuada y eficiente para la toma de decisiones; ya que es necesario tener una información analítica, para determinar su costo real y su efecto en la utilidad neta de la organización. (p.54).

A Nivel Nacional

Segovia & Baca (2016), en su tesis presentada para obtener el título profesional de Contador Público: “Los costos de servicio y los aspectos legales y tarifarios de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, período 2016”, tuvo como objetivo establecer los costos de servicio y determinar los aspectos legales y tarifarios de la empresa antes mencionada, el autor en su investigación tiene un enfoque cuantitativo, para su estudio utilizó un total de 28 encuestados para realizar el estudio. Concluye:

La Empresa de Transportes de pasajeros Campana E.I.R.L cuenta con 32 unidades vehiculares donde 6 unidades son propiamente de la empresa. Los conductores de estas unidades son quienes están más inmersos en la prestación de este servicio, utilizan una estructura de costos de manera empírica, por no contar con conocimiento alguno acerca de la contabilidad de costos; así mismo en la tabla N° 07 y gráfico N° 06 demuestran sus costos los establecen por una simple sumatoria o anotes en un cuaderno aquellos costos y gastos que incurren en un recorrido para luego hacer los cálculos correspondientes para poder tener una utilidad. (p. 104).

Fuentes (2016), en su tesis de Maestría en Auditoría y Control Financiera de la carrera de contaduría pública titulada “Estructura de costos de operación vehicular para transporte de carga nacional de la empresa Transportes Oriente”, en el año 2016 tuvo como objetivo general “Elaborar una estructura de costos de operación vehicular para transporte de carga interdepartamental”, la cobertura del presente trabajo de investigación está en función al ámbito geográfico, sector económico, la muestra utilizada es de tipo no probalística, bajo la modalidad de censo, conformada por el personal que conforma el área financiero – contable de la empresa Transportes Oriente, el autor concluye:

La optimización de los costos fijos demanda una buena gestión para disminuir los costos de logística y de administración de la unidad de transporte; éste debe dar la máxima cantidad de vueltas posibles para prorratear los costos fijos, los costos asociados al viaje como peajes, viático conductor y otros se consideraron por tramo recorrido.(p. 70).

A Nivel Local

Quispe (2015), en su tesis: “Determinación de Costos y Rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en la ruta de las provincias de Utcubamba, Amazonas 2015”, cuyo objetivo general la determinación la “Influencia de los costos operativos en la rentabilidad de las empresas de transporte terrestre en las rutas antes mencionada ida y vuelta”, se aplicaron los métodos inductivo y deductivo con respecto a su muestra es no probabilística e intencionada, se consideró 75 colaboradores como población, dividida en dos empresas de transporte que brindan servicio interprovincial. Concluye:

La estructura de costos en la prestación de servicios de transporte terrestre en las dos empresas es casi homogéneas en sus características, pero varían independientemente por aplicación de un mismo sistema de costos, el cual no le ofrece mucha seguridad en la rentabilidad de la empresa; mientras que otras empresas más pequeñas que realizan las mismas rutas obtienen mejores utilidades; esta diferencia es debido a los costos que no son bien aplicados en la empresa materia de estudio. (p.67).

1.3 Teorías relacionadas al tema

1.3.1 Costos de servicios

Para Bejarano (2015). Es un factor determinante, las características tecnológicas de una empresa, pocas veces se ven en su verdadera perspectiva a menos que se consideren sus bases económicas. Está compuesto por los gastos reales, directos e indirectos, incluyendo un margen razonable de beneficio.

Costo

Según Horngren, Datar, y Foster (2013), los contadores definen a costos como un recurso sacrificado o perdido para alcanzar un objetivo específico. Un costo (tal como materiales o publicidad) se mide por lo general como la cantidad monetaria que debe pagarse para adquirir bienes y servicios. Los costos asignados a clientes ayudan a los gerentes a entender la utilidad obtenida de distintos clientes y les facilitan la toma de decisiones sobre cómo asignar recursos para apoyar a los diferentes clientes. (p.47).

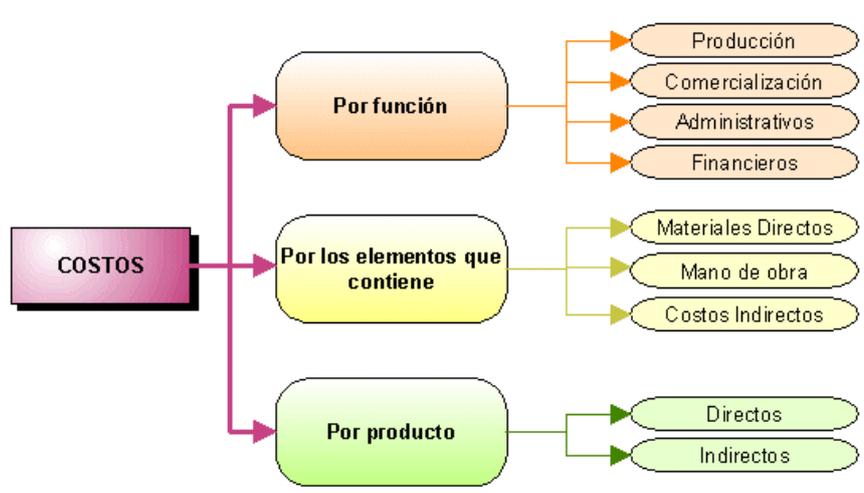
Objetivo de costos de servicios

Chambergo (2014). Los objetivos de los costos de servicios son de servir de base para fijar precio de venta y establecer políticas de gestión, facilitar la toma de decisiones, controlar la eficiencia de las operaciones y contribuir al planeamiento, control y gestión de la empresa. (p.33).

Estructura de costos

Chambergo (2014). menciona que estructura del costo de servicio, depende fundamentalmente del giro de negocio de la empresa; y por lo tanto debería tenerse en cuenta, que están formados por un alto porcentaje de mano de obra directa que requiere del desembolso de remuneraciones, suministros, gastos de transporte, consumo de energía, alquileres, depreciación del mobiliario y seguros, para poder un brindar un servicio de calidad al cliente. La estructura de costos de servicios depende de la naturaleza del giro del negocio .(p.81).

Clasificación de los costos



1.3.2 Utilidad Operativa

Según Navarro (2013). La utilidad operativa proviene de comparar los ingresos operacionales, siendo esta Independiente de la estructura financiera de la empresa. La decisión de financiación no altera la estructura operativa, esta decisión corresponde al dueño y no a la empresa. Inicialmente estas deben ser evaluadas sin incluir niveles de deuda, únicamente por su estructura operacional, pero de todas maneras sobre la utilidad se debe cubrir la carga tributaria proporcional a los niveles de utilidad operativa alcanzada y en consecuencia el numerador del ROI corresponde a la utilidad neta. (p.156).

Según el autor Gitman (2013), en su libro nos menciona que el margen de utilidad mide el porcentaje de ventas que queda después de deducir todos los costos y gastos que no son intereses, impuestos y dividendos de acciones preferentes. La utilidad es pura por que mide solamente las ganancias obtenidas por operaciones sin tomar en cuenta intereses, impuestos y dividendos de acciones preferentes . Se necesita un margen de utilidad operativa alto.

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

Según García (2013) en su libro nos muestra la fórmula de la utilidad operativa.

Ventas
(-) Costos de Ventas
(=) Utilidad bruta
(-) Gastos de Operación
 Gastos de Venta
 Gastos de administración
(=) Utilidad de operación

Gastos Operacionales

Gastos Administrativos

Avolio, Hansen, & Mowen (2017), señalan que una empresa de manufactura, los costos de administración pueden ser significativos, representando en promedio el 25 de los ingresos de las ventas; lo cual resalta la importancia de ser controlados, ya que representan ahorros en costos durante la producción. (p.39).

1.4. Formulación del problema

¿De qué manera un diseño basado en una estructura de costos permitirá determinar la utilidad operativa de la empresa de Transportes “Mi Carinito EIRL”, 2018?

1.5. Justificación e importancia

Conveniencia

El costo debe basarse el factor tiempo, número de unidades vehiculares, etc., es por ello que para el presente estudio se ha creído conveniente utilizar el factor kilómetro para la asignación de los costos en cada una de las rutas.

Relevancia social

Esta investigación beneficiará a la Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL. con la implementación de estructura de costos propuesto, así como a los socios, administrativos, profesionales y estudiantes universitarios en esta área de costos en empresas de servicios de modo que contribuirá a la mejora de la gestión empresarial

aprovechando todas las herramientas que tienen a su alcance para maximizar la eficiencia de sus operaciones.

Implicaciones prácticas

Esta investigación ayudara a resolver el problema que presenta la Empresa materia de estudio, así como a las empresas que prestan servicios y no cuentan con una estructura de costos, los principales costos se pueden vigilar y optimizar en la medida que puedan cuantificarse y se registren adecuadamente teniendo que identificar los elementos que componen los costos directos y los costos indirectos, calcular los kilómetros recorridos en cada una de las rutas que tiene la empresa.

1.6 Hipótesis

Hi: $p \neq 1$ (Existe relación): Un diseño de estructura de costos del servicio permite determinar eficientemente la utilidad operativa en la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, 2018.

1.7 Objetivos

Objetivo General

Proponer una estructura de costos del servicio para determinar la utilidad operativa en la empresa de Transportes Chiclayo S.A., 2018.

Objetivos Específicos

- a) Diagnosticar el estado actual de la utilidad operativa de la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, 2018.
- b) Identificar los factores influyentes en la estructura de costos del servicio determinando la utilidad operativa de la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, 2018.

- c) Diseñar la estructura de costos del servicio para determinar la utilidad operativa en la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, 2018.

1.8 Limitaciones

En la realización del presente estudio una de las limitaciones fue asociarme a literatura de primera fuente como son los libros y revistas especializadas en una biblioteca, debido a que en la ciudad de Bagua Grande no existen; también es importante mencionar el fluido eléctrico para ingresar a las páginas de internet, por ser muy lento el servicio.

Finalmente, no poder tener comunicación directa con el docente asesor, ya que las clases han concluido, pero tuve que solicitar asesoramiento del Contador de la empresa donde actualmente estoy laborando para que pueda brindarme consejos profesionales.

CAPÍTULO II

MATERIAL Y MÉTODO

II. MATERIAL Y MÉTODOS

2.1 Tipo y Diseño de Investigación

2.1.1. Tipo de investigación

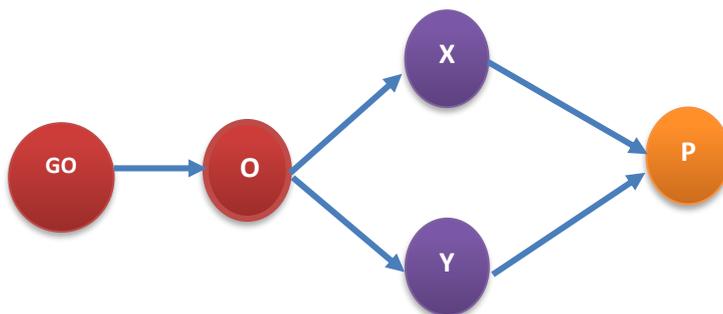
El presente trabajo de investigación es de tipo descriptivo porque implica describir los sucesos que transcurren de acuerdo a su situación problemática por la falta de la estructura de costos de la Empresa “Mi Carinito” EIRL, mediante el estado de ganancias y pérdidas para ayudar a determinar la utilidad operativa de la empresa.

2.1.2 Diseño de la Investigación

Es no experimental debido a que no se manipularan las variables y observaremos a los fenómenos tal y como suceden en la empresa para luego proceder a analizarlos.

Según Kerlinger & Lee (2013), dicen que la investigación no experimental es la búsqueda empírica y sistemática en la que el científico no posee control directo de las variables independientes, debido a que sus manifestaciones ya han ocurrido o a que son inherentemente no manipulables. Se hacen inferencias sobre las relaciones entre las variables, sin intervención directa, de la variación concomitante de las variables independiente y dependiente (p. 127).

El diseño será representado en este gráfico.



Dónde:

GO : Grupo de observación. Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL 2018

- O** : Observación de la realidad problemática referida a la estructura de costos de servicios y la utilidad operativa de la empresa mediante la entrevista y el análisis documental.
- X** : Costos de servicios
- Y** : Utilidad operativa
- P** : Propuesta de un diseño de una estructura de costos

2.2 Población y muestra

La población estuvo constituida por todos los colaboradores de la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL en el año 2018, siendo el tamaño de la población 309 colaboradores.

Tamayo y Tamayo (2012). La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población posee una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación . (P.111).

Tabla 1

Distribución de trabajadores según cargo laboral en la Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL. 2018:

Carga laboral	N° de Trabajadores
Administrativos	12
Choferes	119
Pulser y terramozas	17
Mantenimiento	44
Personal Varios	117
Total	309

Fuente: Área de RR.HH de la empresa

Muestra

Para la obtención de la muestra se aplicó la técnica del muestreo no probalístico intencional, seleccionando al jefe del área contable y al gerente de la empresa con la finalidad de recolectar la información necesaria de las variables en estudio.

2.3 Variables, Operacionalización

2.3.1 Variables

Independiente: Costos

Dependiente: Utilidad Operativa

2.3.2 Operacionalización

Tabla 2

Variable independiente	Dimensiones	Subdimensiones	Indicadores	Técnica / Instrumento
Costo de Servicio	Costos Directos	Mano de Obra Directa	Horas trabajadas	Entrevista / Guía de entrevista – Análisis documental / Guía de análisis documental
			Costo de horas	
		Suministros Diversos	Cantidad de Suministros	
			Costos de Suministros	
		Otros costos Directos	Repuestos	
			Depreciación de vehículos	
	Mantenimiento de Reparación			
	Costos Indirectos	Gastos Indirectos	Energía Eléctrica	
			Agua	
			Teléfono/ Internet	
		Depreciación de Inmueble, maq.		
	Mano de obra Indirecta	Remuneración Personal Adm.		

Variable Dependiente	Dimensiones	Indicadores	Técnica / Instrumento
Costos	Ventas	Total Ingresos	Entrevista / Guía de entrevista – Análisis documental / Guía de análisis documental
	Costo de ventas	Costos vinculados con las ventas	
	Gastos operacionales	Gastos Administrativos	
		Gastos de Ventas	

Fuente: Elaboración propia

2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de Información.

Técnicas e instrumentos

1. La entrevista

La entrevista nos sirve para poder obtener la información proporcionada para los objetivos específicos de la investigación, teniendo una conversación directa con el personal administrativo de la empresa con la finalidad de conseguir los datos reales de las cuales nos ayudarán a validar la hipótesis proyectada.

Guía de entrevista

La guía de entrevista será aplicada al contador de la empresa, al gerente que tiene como finalidad recolectar información necesaria para evaluar las dimensiones: costos directos, costos indirectos de la variable independiente y ventas, costos de ventas, gastos operacionales de la variable dependiente. Constan de 20 preguntas de tipo abiertas.

2. Análisis documental

Según Garcia (2013) en su libro: teoría – método” nos explica que “el análisis documental consiste en extraer las ideas centrales de un documento con el fin

de disponerlo para su recuperación mediante representaciones sintéticas, a través de una desestructuración sistemática de un fragmento de discurso. (p. 38).

El análisis documental nos permitirá recolectar información a través de toda la documentación, además de documentos propios de la empresa entre ellos los estados financieros de la Empresa.

Guía de análisis documental

Esta guía se usara para observar la documentación relacionada al estado de Estado de situación financiera, estado de resultados, notas a los estados financieros, planilla de trabajadores, ventas, inventarios y consumo de combustible de la Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL.

Validez y confiabilidad

Hernández, Fernandez y Baptista (2014) nos dice que validez de contenido se refiere al grado en que un instrumento refleja un dominio específico de contenido de lo que se mide”. En esta prueba de validez se tomara en cuenta la validez de contenido por juicio de expertos. La validez concierne a la interpretación correcta de los resultados y se convierte en un soporte fundamental de las investigaciones.

2.5 Procedimientos de análisis de datos

Método Analítico

Según el autor Ruiz (2012), menciona que el método analítico es aquel método de investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza, y los efectos. El análisis es la observación y examen de un hecho particular. Es necesario conocer la naturaleza del fenómeno y objeto que se estudia para comprender su esencia.

Método deductivo

Programa Excel permite realizar operaciones con números organizados en una cuadrícula. Es útil para poder introducir datos con rapidez y exactitud, también para realizar cálculos con facilidad, así creando tablas y gráficos.

Tablas es utilizada para organizar y presentar información.

CAPÍTULO III

RESULTADOS

III. RESULTADOS

3.1 Diagnóstico del estado actual de la utilidad operativa

3.1.1 Presentación del análisis documental contable

Tabla 1

Utilidad operativa de la empresa de Transportes “Mi Carinito” al 31 de diciembre del 2017

ESTADO DE RESULTADOS	S/.	%
Ventas netas	40.374.079,99	100
Costo de ventas	-22.934.621,40	-56,81
UTILIDAD/PERDIDA BRUTA	17.439.458,59	43,19
Gasto de ventas	-3.742.878,73	-9,27
Gastos administrativos	-8.229.322,79	-20,38
UTILIDAD/PERDIDA DE OPERACION	5.467.257,07	13,54

Fuente: Guía de Análisis documental

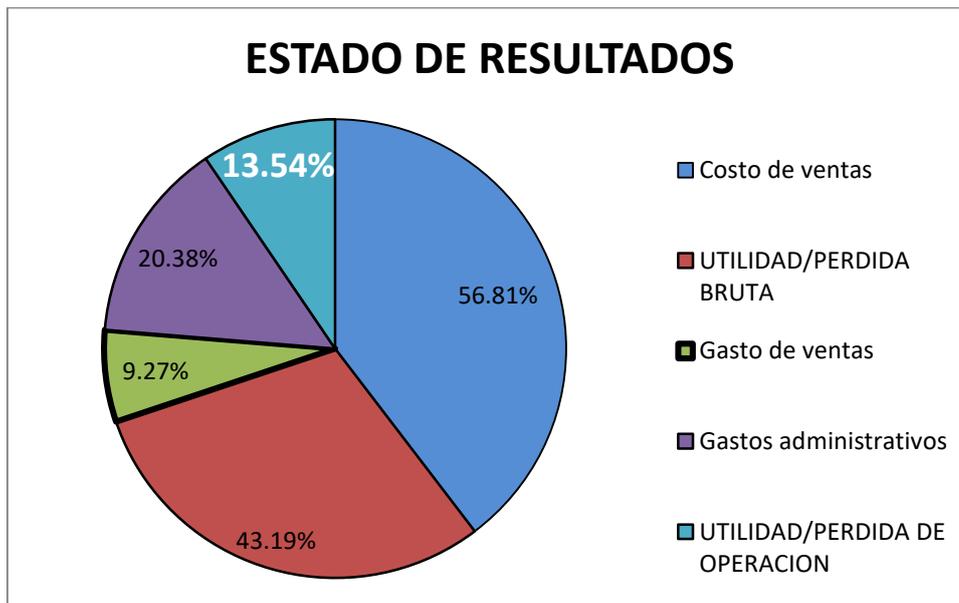


Figura 1. Muestra porcentajes de los estados de resultados de periodo 2017 (creación propia).

En la tabla número 1 se muestra la diferencia porcentual de las ventas netas reflejan un 100 que equivale a 40.374.079,99 soles, se visualiza que, a mayor costo del servicio de transporte de pasajeros, se obtiene una utilidad menor (según la investigación) a menor costo del servicio de transporte de pasajeros, se obtiene una utilidad mayor.

3.1.2 Presentación de la entrevista

Análisis de la Entrevista al Contador y Gerente General

Se ha podido identificar que no cuenta con una estructura de costos, el contador determina los costos y gastos de manera empírica, el costo de adquisición de los vehículos se da a través del contrato leasing con los bancos por un período de 48 meses, el pago que se realiza al personal que brinda el servicio en la empresa se da por intermedio de transferencias bancarias a través de la cuenta sueldo del banco continental e Interbank, a dicho personal se le contrata e ingresa a planilla al mes ingresado a laboral, la empresa no cuenta con presupuesto para la compra de suministros esto se realiza por el encargado el jefe de compras dependiendo de las necesidades que se requiera, la vida útil de los vehículos es de 15 años no se utiliza ningún criterio.

Tabla 3

Costo de ventas por servicios de la Empresa de Transportes “Mi Carinito” SRL año 2017

COSTO DEL SERVICIO	IMPORTE	%
Combustibles y lubric.- petróleo	-6,830,385.41	29.78
Combustibles y lubricantes – gasolina	-9,531.67	0.04
Combustibles y lubricantes - aceite y aditivos	-132,238.92	0.58
Neumáticos y accesorios	-629,860.59	2.75
Repuestos y accesorios	-3,161,371.95	13.78
Sueldos y salarios	-2,785,051.15	12.14
Vacaciones	-87,592.96	0.38
Otras remuneraciones	-760,983.38	3.32
Régimen de prestaciones de salud	-281,506.06	1.23
Compensación por tiempo de servicio	-292,728.13	1.28
Mant.y reparac. De ómnibuses	-1,086,528.02	4.74
Mant.y reparac. De camioneta, cisterna	-8,094.03	0.04
Mantenimiento general – taller	-50.00	0.00
Mantenimiento general	-15.00	0.00
Peajes	-1,184,650.97	5.17
Serv.de inspectores	-906,729.33	3.95
Serv.personal varios	-661,488.95	2.88

Seguro contra accid. Pasajero	-116,762.08	0.51
Depreciación maquinarias y equipos de explotación	-3,988,317.72	17.39
Depreciación equipo de transporte	-10,735.08	0.05
TOTAL COSTO DE VENTAS	-22,934,621,40	100

Fuente: Guía de Análisis documental

Tabla 4

Gasto de ventas de la Empresa de Transportes Chiclayo S.A en el año 2017

GASTOS DE VENTAS	IMPORTE	%
Sueldos y salarios	-710,272.63	18.98
Vacaciones	-26,275.00	0.70
Otras remuneraciones	-43,794.54	1.17
Remuneraciones y participaciones por pagar	-339,801.00	9.08
Atención al personal	-5,863.59	0.16
Régimen de prestaciones de salud	-60,442.31	1.61
Compensación por tiempo de servicio	-110,026.13	2.94
Transporte de pasajeros	-2,269.00	0.06
Alojamiento	-3,542.39	0.09
Alimentación	-556,726.66	14.87
Legal y tributaria	-300.00	0.01
Alquiler de edificaciones	-355,802.79	9.51
Equipos diversos	-33,895.10	0.91
Teléfono	-106,666.36	2.85
Internet	-6,179.27	0.17
Cable	-3,589.04	0.10
Publicidad, publicaciones, relaciones publicas	-91,976.33	2.46
Comisionista	-163,311.80	4.36
Refrigerios, cenas en bus	-728,635.69	19.47
Serv.personal varios	-99,562.88	2.66
Gobierno local – otros	-66,710.63	1.78
Seguro de vehículos	-142,594.14	3.81
Gastos diversos	-84,641.45	2.26
TOTAL GASTO DE VENTAS	-3,742,878,73	100

Fuente: Guía de Análisis documental

En la tabla número 4 los gastos de ventas se relacionan con todos aquellos que están se vinculen con la enajenación del servicio el cual se debe realizar varios desembolsos entre ellos están sueldos y salarios, vacaciones, otras remuneraciones, atención al personal, régimen de prestación de salud, compensación por tiempo de servicios, transporte de pasajeros, alojamiento, alimentación, legal y tributaria, alquiler de edificaciones, equipos diversos, teléfono, internet , cable, publicidad y publicaciones, relaciones públicas, comisionista, refrigerios, servicios de personal varios, gobierno local, seguro de vehículos, gastos diversos los cuales no están clasificados de acuerdo a su vinculación la cual puede ser directa o indirecta con el giro del negocio, se observa que en el ítem de sueldos y salarios asciende al importe de 710,272.63 soles representada a 18.98% del total de gastos de ventas, con respecto a la partida de Refrigerios, cenas en bus asciende un importe de 728,635.69 soles superando el 19.47% del total de gastos se tiene de conocimiento general de los gastos de venta el cual tiene un resultado acumulado de S/ 3'742,878,73 siendo el 100% del total de gastos.

Tabla 5

Gasto administrativo de la Empresa de Transportes Chiclayo S.A en el año 2017

GASTOS ADMINISTRATIVOS	IMPORTE	%
Sueldos y salarios	-594,357.26	7.22
Vacaciones	-65,708.10	0.80
Otras remuneraciones	-379,723.71	4.61
Capacitación al personal	-557.29	0.01
Atención al personal	-74,214.31	0.90
Régimen de prestaciones de salud	-80,625.45	0.98
Seguro de vida D.Leg.N° 688	-18,003.31	0.22
Seguros particulares de prestaciones de salud	-22,142.15	0.27
Remuneraciones al directorio	-444,639.00	5.40
Compensación por tiempo de servicio	-175,336.13	2.13
Transporte de carga	-903.75	0.01
Transporte de pasajeros	-71,375.40	0.87

Alojamiento	-17,292.24	0.21
Alimentación	-106,761.34	1.30
Administrativa	-4,637.83	0.06
Legal y tributaria	-25,597.30	0.31
Asesoría auditoría contable	-12,264.35	0.15
Mant. Y reparac. De ómnibuses	-111.00	0.00
Mantenimiento general - admin	-146,932.86	1.79
Alquiler de edificaciones	-161,945.17	1.97
Equipo de transporte	-10,271.19	0.12
Equipos diversos	-4,700.60	0.06
Energía eléctrica	-63,473.79	0.77
Agua	-27,696.37	0.34
Teléfono	-70.00	0.00
Comisionista	-244.40	0.00
Impresiones, fotocopias	-236,338.63	2.87
Refrigerios, cenas en bus	-8,698.53	0.11
Serv. personal varios	-497,224.02	6.04
Otros servicios	-10,541.23	0.13
Impuesto general a las ventas	-3,355,861.23	40.78
Imp. patrimonio predial	-5,964.13	0.07
Arbitrios municipales y seguridad ciudadana	-13,855.22	0.17
Impuesto al patrimonio vehicular	-104,870.66	1.27
Licencia de funcionamiento	-2,934.70	0.04
Gobierno local – otros	-19,848.86	0.24
Reg. públicos ,otros gastos por tributos	-44,229.65	0.54
Otros gastos de gestión	-798.10	0.01
Seguro de vehículos	-11,096.74	0.13
Seguro contra accid. Pasajero	689.90	-0.01
Seguros – grifo	-1,394.25	0.02
Seguros -incendio local	-706.20	0.01
Suscripciones y cotizaciones	-12,107.65	0.15
Útiles de oficina	-21,434.09	0.26
Útiles de aseo y de limpieza	-59,746.07	0.73
Donaciones	-706,231.00	8.58
Sanciones administrativas	-131,578.50	1.60
Sanciones administrativas otras entidades del sect.	-759.14	0.01
Gastos diversos	-279,504.86	3.40
Edificaciones	-109,380.42	1.33
Depreciac. de muebles y enseres	-2,357.76	0.03
Depreciac. De equipos diversos	-33,453.14	0.41
Amortización de intangibles adquiridos costo	-49,513.61	0.60

TOTAL GASTO ADMINISTRATIVO	-8.229.322,79	100
-----------------------------------	----------------------	------------

Fuente: Guía de Análisis documental

Los gastos administrativos se relacionan con todos aquellos que están vinculados con la parte administrativa del negocio, el cual se debe realizar varios desembolsos entre ellos sueldo y salarios, vacaciones, otras remuneraciones, régimen de prestaciones de salud, compensación por tiempo de servicio, mantenimiento y reparación de ómnibuses, mantenimiento de camioneta, cisterna, mantenimiento general de taller, peajes, servicios de inspectores, servicios personal varios, seguro contra accidentes pasajero, depreciación de maquinarias, depreciación de equipos de transporte los cuales no están clasificados por su vinculación puede ser directa o indirecta con el giro del negocio, pero al tener un conocimiento general se genera tener un resultado de gastos de administrativos acumulados por S/ 8'229,322,79 equivalente al 100% de los gastos administrativos al no discernirse de manera adecuada cada uno de estos repercute en el resultado de la utilidad operativa, como se muestra en tabla número 5 la partida de sueldos y salarios ascienden al importe de 594,357.26 soles siendo el 7.22% como gasto administrativo.

3.3.2 Estructura De La Propuesta

a. Objetivos:

Mejorar la utilidad operativa con una estructura de costos que ayude a lograr la visión de la Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL.

b. Cuerpo de la propuesta

Tabla 1
Costos Directos

COSTOS DE OPERACIÓN RUTA :		
Km recorridos		
N° de Bus		
DETALLE		PERÍODO
		TOTAL
I. CONSUMO DE SUMINISTROS		S/.
Consumo de lubricantes y repuestos		
Consumo de lubricantes		
Consumo de repuestos y accesorios		
Consumo otros suministros		
Consumo de neumáticos		
Neumáticos nuevos		
Neumáticos reencauchados		
Consumo de Combustible		
Consumo de petróleo		
Consumo gasolina		
TOTAL		
IV. COSTOS DE VIAJE		S/.
Peajes y estacionamientos		
Alimentación al personal		
Refrigerios pasajeros		
Alojamiento		
TOTAL		
TOTAL DE COSTO VARIABLE		

Fuente: Análisis documental elaboración propia

En la tabla número 1 se describe a los costos directos siendo el nivel de actividad del vehículo, en este caso la cantidad de actividad se mide a través del kilometraje recorrido y de acuerdo al bus. Se ha considerado dentro del consumo de suministros: Consumo de lubricantes y repuestos es importante medirlo durante el uso del vehículo porque un alto consumo podría ser un indicador de algún problema mecánico, consumo de repuestos y accesorios, consumo de neumáticos está directamente relacionado con la distancia recorrida del vehículo debido al desgaste que se efectúa; y al consumo de combustible es considerablemente el más significativo de todos los costos directos debido al alto consumo de los vehículos cuyo rendimiento

por kilómetro de acuerdo al bus y debido al alto precio del combustible, para finalizar dentro de costos de viaje se ha considerado los peajes y estacionamiento, alimentación al personal, refrigerios de pasajeros y alojamiento.

Tabla 2
Costos Indirectos

COSTOS DE OPERACIÓN RUTA :		
Km recorridos		
N° de Bus		

DETALLE	PERÍODO
	TOTAL

I. COSTOS DE PERSONAL OPERATIVO S/.

Conductores

Sueldos y Salarios

Gratificaciones

ESSALUD

CTS

Vacaciones

Pulser / Terramozas

Sueldos y Salarios

Gratificaciones

ESSALUD

CTS

Vacaciones

Mantenimiento

Sueldos y Salarios

Gratificaciones

ESSALUD

CTS

Vacaciones

Personal varios

Sueldos y Salarios

Gratificaciones

ESSALUD

CTS

Vacaciones

TOTAL	
--------------	--

II. DEPRECIACION DE ACTIVO FIJO S/.

Depreciación de buses

Depreciación de establecimiento (agencia Chiclayo)

TOTAL	
--------------	--

III. SEGUROS S/.

Seguros de vehículos

SOAT

TOTAL	
--------------	--

IV. OTROS COSTOS INDIRECTOS S/.

Servicio de Inspectores

Servicio de rastreo Satelital (GPS)

Servicio varios

Impuesto al patrimonio vehicular

TOTAL	
TOTAL DE COSTO INDIRECTOS	

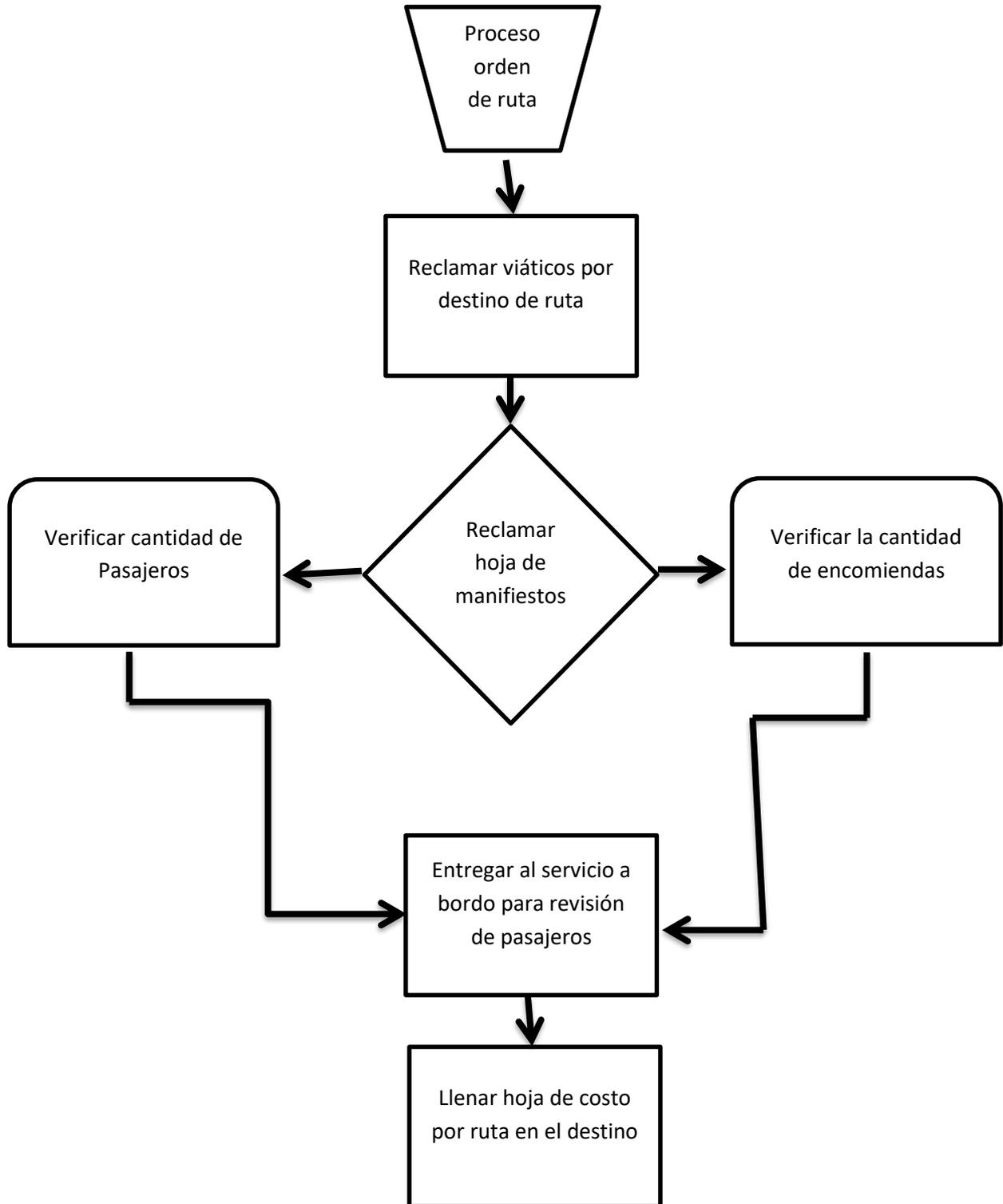
Fuente: Análisis documental elaboración propia

a. Hoja de costos por ruta

En este tercer formato propuesto es llamado hoja de costos por ruta en el cual identificaremos el número de placa del bus, la marca del bus, el período, nombre del conductor, ruta de la cual ha sido designado y el kilómetro recorrido, que tiene la finalidad de acumular de manera analítica, los costos de operación del vehículo de transporte de pasajeros divididos en costos directos considerando a: Combustibles, lubricantes, repuestos y accesorios, otros suministros, neumáticos, peajes y estacionamientos, alimentación al personal, refrigerios y cenas al pasajero y alojamiento; los costos indirectos están conformados por: Remuneraciones y aportes del conductor, remuneraciones y aportes del pulser/terramoza, remuneraciones y aportes de mantenimiento, remuneraciones y aportes de personal varios, depreciación, seguros y otros costos indirectos; determinaremos el costo total del servicio por ruta además se calculara el costo por kilómetro dividiendo el costo total entre el kilómetro recorrido del bus.

c. Diagrama de Flujo

FLUJOGRAMA DE PROCESO DE RUTA



CAPÍTULO IV

DISCUSIÓN

IV. DISCUSIÓN

Este trabajo de investigación tuvo como objetivo principal proponer una estructura de costos para determinar la utilidad operativa de tal manera la empresa cuente con una adecuada estructura de sus costos directos e indirectos.

El porcentaje de la utilidad operacional es igual o mayor al 13.54%, es un negocio rentable, que puede sostenerse y desarrollarse en el tiempo; se muestra que es una empresa con buena performance económica. También se visualiza, la diferencia porcentual de los componentes del estado de resultados; dicha diferencia corresponde al 6,84%, con respecto a la utilidad operacional, esto servirá para poder generar los espacios necesarios para reducir y calcular los costos de una mejor manera.

No obstante, Choquesaca y Lara (2016) en su tesis titulada “Costos de servicios de transporte de carga y fijación de los fletes de la empresa de transportes de carga Leiva H. E.I.R.L – Cusco, periodo 2016” concluyen que un sistema contable de costos permitirá mostrar los costos de servicios de transporte de carga, la cual se podrá conocer el tiempo que transcurre y cuanto se le está cobrando el flete real ya que la mayoría de los transportistas indican sus precios debido a sus experiencias y no tienen conocimiento del costo real del servicio brindado. Sin embargo, es importante porque La utilidad operativa proviene de comparar los ingresos operacionales.

La empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, no establece de manera formal un presupuesto y por eso no se hace una planeación sobre el costo de servicio ya que ellos lo determinan en forma general sin establecer ningún detalle de su estructura de costo, los precios de ventas de pasajes son realizados de acuerdo al mercado encargado por el gerente de la empresa llegando al monto aproximado de S/3 365 506.7 considerando que es rentable ya cubre los gastos y al final de año tiene utilidades.

Sin embargo, Torres (2013), Menciona que conforman los costos variables de los vehículos, porque están relacionados con el kilometraje debido a que los vehículos son regularmente ingresados al servicio técnico luego de haber recorrido cierta cantidad de kilómetros (ejemplo 5,000 km.). De acuerdo con Chambergó (2012), sostiene, en la decisión de determinar, cuál de estos costos son indirectos o no, dependen fundamentalmente

de las características del proceso en sí de producir un determinado producto o generar un servicio, así también, se debe de considerar la opinión del gerente o la persona encargada en el área contable. (P.45).

En la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, el costo del servicio está dividido en las partidas como combustible, neumáticos, repuesto, sueldo y salarios, pero solo se ha hecho de manera general sin diferenciar los puestos cargos o de personal relacionado directamente con el proceso de elaboración del servicio sin criterio de generación de información. Del mismo modo, Quispe (2015) en su tesis titulada “Determinación de Costos y Rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en la ruta de las provincias de San Roman y Lampa, periodo 2012” concluye que las empresas que estudio no determinan sus costos reales al no utilizar un adecuado sistema de costos, por lo que sus indicadores son desconocidos y al mismo tiempo no se puede determinar el grado de rentabilidad en sus rutas solo se pueden observar de manera general.

Sin embargo, para Machuca (2015) en su tesis titulada “Los gastos de transporte y su incidencia en la rentabilidad de la empresa electrotiendas del Perú SAC, Trujillo., año 2015” se puede mostrar la gran distribución de los gastos que se realiza por el servicio de transporte por cada región en cuanto a la cantidad de mercadería utilizada es clara evidencia las diversas diferencias que se tiene al establecer el gasto unitario por cada empresa en la actualidad. Emprero, Santillana (2015) explica que se debe asignar a los productos o a los servicios prestados los costos y gastos que se incurren en sus respectivos procesos, para compararlos con el ingreso que resulte de su venta. (p.56).

Los gastos administrativos se relacionan con todos aquellos que están vinculados con la parte administrativa del negocio, el cual se debe realizar varios desembolsos los cuales no están clasificados por su vinculación puede ser directa o indirecta con el giro del negocio, pero al tener un conocimiento empírico se genera tener un resultado de gastos de administrativos acumulados por S/ 8'229,322,79, los cuales al no tener una clasificación adecuada y no discernirse de manera adecuada lo cual repercute en la utilidad operativa. Sin embargo, Fuentes (2015), en su tesis titulada “Estructura de costos de operación vehicular para transporte de carga nacional de la empresa Transportes Oriente” concluye que la optimización de los costos fijos son de importancia y necesario de la unidad de transporte en este caso (camión) y la viabilidad de las carreteras que se encuentren en un buen estado esto

obtendrá un buen rendimiento del combustible, como otro punto nos muestra que los costos asociados al viaje están incluido en el peaje, viático del conductor que se le considera por cada salida del camión.

Además, Santillana (2015) es descrita como el trabajo de las personas que transforman, con maquinaria y herramientas, directamente, los materiales en productos terminados. En el caso de la industria de servicio, la mano de obra directa puede identificarse fácilmente y cargarse a las unidades o lotes de producción, o el servicio que prestaron . (p.284). Por otro lado, para Chambergó (2012) “En las empresas de Servicio, la Mano de Obra Directa viene a ser fundamental porque es la generadora de este producto intangible, en efecto se puede considerar como tales a los salarios, prestaciones y demás pagos al personal directamente relacionado con el servicio; por ejemplo en una empresa de transporte la mano de obra directa sería los sueldos de los choferes y ayudantes” (p.67). Torres (2013), Indica que se debe considerar que la empresa tendrá por lo menos un chofer asignado para cada vehículo de su flota independientemente así el vehículo está operando o no. Además el salario incluye el sueldo básico, los aportes al fondo de pensión, compensación por tiempo de servicio, seguro de salud e impuestos. Y que cualquier costo adicional por incentivos, viáticos y sobre tiempos, será considerado como variable. (p.440).

En la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, se ha podido identificar que no cuenta con una estructura de costos, el contador determina los costos y gastos de manera empírica. Caso similar encontramos en el estudio de Alvarez y Perez (2016) quienes en su tesis titulada “Análisis del costo del Servicio y su efecto en la utilidad en la Empresa Transportes Meléndez S.R.L., de Cajamarca, año 2016” concluyen que en la actualidad no le dan tanta importancia al método de costeo, debido que en el momento de determinar el precio de ventas de sus productos o servicios utilizan de manera cotidiana la fijación del precio de venta debiéndose acordado los costos totales del producto o servicio y a ello adicionarles un porcentaje en la que se debe representar el margen de utilidad. (p.65).

Se propuso una estructura de costo de servicio, para los Costos Directos se consideró a las remuneraciones encargadas de: ventas, choferes, terramozas, mantenimiento e inspectores, así mismo como el consumo de suministros, combustible (petróleo, gasolina, aceite y aditivos), repuestos, mantenimiento de reparación de los vehículos, depreciación de los vehículos, siendo su monto representativo a S/.1525457.51. Además, para los Costos

Indirectos, se tomó en cuenta los gastos de servicios de luz, agua. Teléfono/ internet, depreciación de Inmuebles, remuneración administrativa, con un monto de S/.87958.88 ya que es importante información analítica para establecer el costo real que afecta a la utilidad. (p.73).

Por otro lado, Segovia y Baca (2015), en su tesis titulada “Los costos de servicio y los aspectos legales y tarifarios de la empresa de transporte de pasajeros campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, período 2015” concluye que, en cuanto a las tarifas programadas no es tan incierto debido a que es un hábito que se ha convertido en parte del sistema de transporte general, el no realizar un cálculo adecuado para obtener el precio de venta y el costo del servicio en cuanto al aspecto legal se necesita inminentemente emplear el planteamiento resultante de dicha investigación aplicando la normativa que le corresponde al servicio. Sin embargo Horngren, Datar, y Foster (2007) en su libro narra que la contabilidad de costos proporciona información para dirigir la contabilidad administrativa y financiera. La contabilidad de costos mide, analiza y presenta información relacionada con los costos de adquirir o utilizar recursos en una organización.

Por su parte, Zeballos (2013) en su libro nos dice que contabilidad de costos es una parte especializada de la contabilidad general de una empresa industrial y está considerada como el procedimiento contable diseñado para calcular lo que cuesta hacer algo. Representa el registro de operaciones de costos y gastos que realiza una empresa. Bejarano (2015) nos dice que costos de servicios es el valor de todos los gastos directos e indirectos (fijos y variables) en que incurre la empresa para poder producir los bienes o presta servicios en un tiempo dado (p.9). Finalmente, para su diseño se tiene como base a Castaño (2012) que lo clasifica de la siguiente manera: **Costos directos**, son los que se identifican plenamente con una actividad, proceso o producto y **Costos indirectos**, son los que, por su naturaleza o posibilidad de identificación no es posible asignarlo a un solo proceso, producto o departamento. (p.22).

CAPÍTULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

De acuerdo al análisis realizado y a los objetivos propuestos en el trabajo de investigación se llegó a establecer las siguientes conclusiones:

1. El estado actual de la utilidad operativa es igual o mayor al 13.54% mostrando que la empresa es rentable, lo que quiere decir es que puede sostenerse y desarrollarse en el tiempo. Sin embargo, se visualiza que, a mayor costo del servicio de transporte de pasajeros, se obtiene una menor utilidad.
2. Se identificó que el costo del servicio está dividido en partidas, elaborado de forma general, sin diferenciar los puestos, cargos que estén relacionado directamente con el proceso de elaboración del servicio. Además, en el gasto de se debe realizar varios desembolsos no clasificados, al tener un conocimiento empírico se genera un resultado de gastos de ventas acumulados por S/ 3'742, 878,73. Por otro lado los gastos administrativos se relacionan con todos aquellos que están vinculados con la parte administrativa del negocio, pero al tener un conocimiento empírico se genera tener un resultado de gastos de administrativos acumulados por S/ 8'229, 322,79, los cuales al no tener una clasificación y discriminación adecuada repercute en la utilidad operativa.
3. Se propuso una estructura de Costo Directos, considerando a las remuneraciones encargadas de: ventas, choferes, terramozas, mantenimiento e inspectores, así mismo como el consumo de suministros, combustible (petróleo, gasolina, aceite y aditivos), repuestos, mantenimiento de reparación de los vehículos, depreciación de los vehículos. Además, para los Costos Indirectos, se tomó en cuenta los gastos de servicios de luz, agua. Teléfono/ internet, depreciación de Inmuebles, remuneración administrativa; con esta propuesta los costos eficientes y oportunos permite a la empresa cotizar sus servicios de manera real estableciendo márgenes de utilidad razonables y brindar propuestas de mejoras a su cotización.

5.2 Recomendaciones

1. Para que la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, logre obtener una utilidad real y fidedigna, requiere la identificación y análisis adecuado de los costos directos e indirectos. Para así con la reducción de los costos lograr la eficiencia productiva.
2. La gerencia debe establecer objetivos en relación a su estándar de rentabilidad acorde al rubro y a la coyuntura económica; evaluándolo con los resultados obtenidos y sus expectativas de dividendos analizando los costos de los servicios prestados.
3. Se sugiere que la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, aplique la propuesta de estructura de costos para lograr una adecuada distribución de los costos que tienen un efecto significativo en la utilidad de la organización.
La empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, debe implementar formatos que permitan el control adecuado de sus costos, estos deben formar parte de los documentos oficiales de la empresa, los cuales deben ir pre enumerados y firmados por el Jefe del Área de Logística de la empresa.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Alvarez Castañeda, M. N., & Perez Melendez, C. L. (2016). *Análisis del costo del servicio y su efecto en la utilidad en la empresa transportes Mélenz S.R.L., de Cajamarca, año 2016*. Cajamarca.
- Avalos Peñafie, V., Sanandrés Álvarez, L., Orna Hidalgo, L., Vallejo Sánchez, D., & Izurieta Castelo, M. (2018). *Estructura de costos en medianas y pequeñas empresas del*. Observatorio de la Economía.
- Avolio Alecchi, B., Hansen, D., & Mowen, M. (2018). *Administración de costos*. Perú: Cengage Learning Editores.
- Ballena Alcantara, I. (2016). *Costo de servicio y su influencia en la rentabilidad de la empresa de transportes turismo señor de huamantanga srl, chiclayo 2016*. Pimentel.
- Bejarano Varela, A. (2015). Estructura presupuestal de un proyecto económico. En T. Mejía Gutiérrez. Bogotá: Universidad Santo Tomás.
- Chambergu Guillermo, I. (2012). *Sistema de costos, diseño e implementación en las empresas de servicios, comerciales e industriales*. Perú: Instituto Pacífico SAC.
- Choquesaca Pacheco, E. C., & Lara Sánchez, J. E. (2016). *Costos de servicios de transporte de carga y fijación de los fletes de la empresa transportes de carga Leiva H EIRL*. Cusco.
- De La Cruz Guerra, P. (2017). Estructura de Costos en Empresas de Transporte. *Actualidad Empresarial*.
- García Gutiérrez, A. (1990). *Estructura lingüística de la documentación: teoría - método*. Barcelona.
- Gitman, L. (2003). *Principios de la Administración Financiera*. Mexico: Pearson Educación de México.
- Gómez, G. (Septiembre de 2012). *Gestipolis*. Obtenido de Historia de los costos en la contabilidad: <https://www.gestipolis.com/historia-costos-contabilidad/>
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: 5ta Edición.
- Horngren, C., Datar, S., & Foster, G. (2007). *Contabilidad de costos. Un enfoque gerencial*. México: Pearson.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. (2015). *INEI*. Obtenido de <http://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/sector-statistics/>

Kerlinger, F., & Lee, H. (2012). *Investigación del comportamiento*. México: MccGraw- Hill.

Navarro Castaño, D. (2009). *Administración Financiera*. Colombia: Universidad Nacional de Colombia sede Manizales.

Quispe Bustinza, J. (2012). *Determinacion De Costos Y Rentabilidad De Las Empresas De Transporte Interprovincial De Pasajeros En La Ruta De Las Provincias De San Roman Y Lampa, Periodo 2012*. Puno.

Ruiz Limon, L. (1999). *Historia de la ciencia y método científico*.

Santillana Gonzáles, J. (2015). *Sistemas de control interno*. México: Pearson Educación de México S.A.

Segovia Pacheco, J., & Baca Pareja, H. (2015). *Los Costos De Servicio Y Los Aspectos Legales Y Tarifarios De La Empresa De Transporte De Pasajeros Campana E.I.R.L En La Ruta Cusco Quillabamba, Periodo 2015*. Cusco.

Talamoni, S. (15 de Agosto de 2012). La importancia de la gestión de costos en las Pyme. *La Voz*.

Tamayo, M., & Tamayo, E. (1997). *El proceso de la investigación científica*. México: Limusa S.A.

Torres Orihuela, G. (2013). *Tratado de contabilidad de costos por sectores económicos*. Lima: Marketing Consultore S.A.

Zeballos Zeballos, E. (2013). *Contabilidad general*. Arequipa.

ANEXOS

ANEXO 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	TIPO DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN	TÉCNICAS	MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS	
¿De qué manera un diseño basado en la estructura de costos del servicio permitirá determinar la utilidad operativa de la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, 2018?	<p>Objetivo General</p> <p>Proponer una estructura de costos del servicio para determinar la utilidad operativa en la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, 2018.</p> <p>Objetivos Específicos</p> <p>Diagnosticar el estado actual de la utilidad operativa de la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL 2018.</p> <p>Identificar los factores influyentes en la estructura de costos del servicio determinando la utilidad operativa de la empresa de</p>	Un diseño de estructura de costos del servicio permitirá determinar eficientemente la utilidad operativa en la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL 2018.	<p>Variable Independiente:</p> <p>Costos de servicios</p> <p>Variable</p> <p>Dependiente:</p> <p>Utilidad operativa</p>	Descriptivo	309 Trabajadores	Entrevista	Analítico	
				DISEÑO	MUESTRA	INSTRUMENTOS		Deductivo
				No experimental	Contador General	Guía de entrevista		
					Gerente General	Guía de Análisis documental		

	<p>Transportes Chiclayo S.A., 2018.</p> <p>Diseñar la estructura de costos del servicio para determinar la utilidad operativa en la empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL., 2018.</p>						
--	---	--	--	--	--	--	--

ANEXO 2

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigida al Gerente General y Contador de la Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL, 2018

Objetivo: Recolectar información acerca de costos del servicio para determinar la utilidad operativa en la Empresa de Transportes Mi Carinito” EIRL, 2018

Preguntas
1. ¿Existe una estructura de costos del servicio en la empresa?
2. ¿Conoce usted cual es el costo de adquisición de cada uno de sus vehículos?
3. ¿Con qué otras áreas el departamento de mantenimiento debe tener una comunicación fluida?
4. ¿Qué modalidades de pago se utiliza con el personal: conductores, pulser, terramozas?
5. ¿La empresa maneja la cantidad de suministros y costos de suministros presupuestados?
6. ¿Conoce usted cual es el costo mensual aproximado de repuestos utilizado?
7. ¿Cuánto es la estimación de vida útil de los vehículos? ¿Qué criterio utilizan?
8. ¿El mantenimiento de los vehículos es programado o se efectúa cuando estos lo requieren?
9. ¿Cuánto es el importe que paga mensualmente por los servicios de: energía eléctrica, agua, teléfono/internet?
10. ¿Qué locales de sucursales son propios y cuales son alquilados?
11. ¿Cuánto es el monto mensual de remuneración del personal administrativo?
12. ¿Conoce el monto que asciende la utilidad operativa de la empresa?

13. ¿Cómo fijan su precio de venta?
14. ¿Cuál es el importe de ventas mensuales que registra actualmente la empresa?
15. ¿Considera que la empresa es rentable con respecto a sus ventas?
16. ¿La utilidad operativa del período 2017 fue la deseada por los accionistas?
17. ¿Cómo describiría la rentabilidad actual de la empresa?
18. ¿Con cuántos trabajadores administrativos cuenta la empresa actualmente?
19. ¿Qué tipo de publicidad se utiliza y cuanto es su presupuesto?
20. ¿Cuáles son las acciones correctivas en caso de una baja en la rentabilidad?

Entrevista dirigida al Contador y al Gerente General de la Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL 2018.

COSTOS DIRECTOS

1. ¿Existe una estructura de costos del servicio en la Empresa de Transportes “Mi Carinito” EIRL?

Contador:

No, en la actualidad la empresa no cuenta con una estructura de costos.

Gerente:

No, los costos del servicio lo detalla el contador.

2. ¿Conoce usted cual es el costo de adquisición de cada uno de sus vehículos?

Contador:

Si, a través del contrato leasing con los bancos por 48 meses equivalentes a 4 años tenemos que realizar el pago del vehículo adquirido que consta del costo más comisión más interés más IGV, al terminar el pago se procede a realizar la transferencia a nombre de la empresa.

Gerente:

Si, para realizar la compra de algún bus se tiene reunión con el presidente del directorio la cual después de realizar cotizaciones se llega a un acuerdo.

3. ¿Con qué otras áreas el departamento de mantenimiento debe tener una comunicación fluida?

Contador:

Las áreas las que se realiza la comunicación directa son Gerencia, Contabilidad, Recursos Humanos y programador.

Gerente:

El jefe de mantenimiento tiene comunicación con mi persona, debo tener conocimiento de algún desperfecto de algunos de los buses para darles de baja o para realizar el mantenimiento respectivo.

4. ¿Qué modalidades de pago de utiliza con el personal: Conductores, pulser y terramozas?

Contador:

Desde que al personal se realiza el contrato de trabajo ingresa a planilla, el medio de pago es atraes de las transferencias bancarias de la cuenta de sueldo (Banco Continental y Interbank).

Gerente:

Al personal por medio de contratos de trabajo ingresan a planilla se les hace su depósito por cuenta sueldo.

5. ¿La empresa maneja la cantidad de suministros y costos de suministros presupuestados?

Contador:

Actualmente no se cuenta con presupuesto para la compra de suministros dichas compras se realizan de acuerdo a las necesidades de la empresa realizadas por el jefe de Almacén.

Gerente:

No existe prepuesto para la compra de suministros.

6. ¿Conoce usted cual es el costo mensual de repuestos utilizados?

Contador:

Si, atreves del software de almacén brindado por el proveedor estamos realizando un seguimiento continuo de los repuestos.

Gerente:

Si, contamos con el programa de inventarios para tener conocimiento de cuanto son los costos de los repuestos.

7. ¿Cuánto es la estimación de vida útil de los vehículos? ¿Qué criterios utiliza?

Contador:

La vida útil de los vehículos se deprecia de 15 años. No se utiliza ningún criterio siempre se ha utilizado esa cantidad de años.

Gerente:

Esos criterios lo conoce el contador.

8. ¿El mantenimiento de los vehículos es programado o se efectúa cuando estos lo requieren?

Contador:

Según tengo conocimiento el mantenimiento es programado de acuerdo al bus y la cantidad de recorrido que realiza mensualmente, de esa manera se evita las fallas mecánicas en el transcurso de las rutas.

Gerente:

Contamos con un área de mantenimiento del cual es encargada de verificar antes de cada salida del bus.

COSTOS INDIRECTOS

9. ¿Cuánto es el importe que paga mensualmente por los servicios de. Energía eléctrica, agua, teléfono / internet?

Contador:

Luz S/.4200

Agua S/.2300

Teléfono/Internet S/.3300

Estos son los montos mensuales solo de la sucursal principal Bagua Grande.

Gerente:

Los montos exactos lo conoce el cajero y el contador.

10. ¿Cuánto es el monto mensual de remuneraciones del personal administrativo?

Contador:

Mensualmente es S/.23000 (veintitrés soles).

VENTAS

11. ¿Conoce cuál es monto que asciende la utilidad operativa de la empresa?

Contador y Gerente:

En el 2017 hemos tenido una utilidad operativa de S/. 5467257.07

12. ¿Cómo fijan sus precios de ventas?

Contador:

Se realiza de acuerdo al mercado el encargado es el gerente.

Gerente:

En las fechas festivas como son; fiestas patrias y navidad se realiza un alza del precio de los pasajes, para determinarlo existe un encargado de ir a las diferentes empresas de transportes y considerar el precio menor del precio de los pasajes.

13. ¿Cuál es el importe de ventas mensuales que registra actualmente la empresa?

Contador:

Las ventas mensuales en todas las sucursales ascienden a un aproximado de S/. 3364506.7

14. ¿Considera que la empresa es rentable con respecto a sus ventas?

Contador:

Si, por que cubre todos los gastos y tiene ganancias y a finalizar el año genera utilidad la cual es repartida con los socios y trabajadores de la empresa.

Gerente:

Si porque está generando utilidades y eso es lo que requieren los socios.

15. ¿La utilidad operativa del período 2017 fue deseada por los accionistas?

Contador:

Se ha tenido ganancias pero los accionistas como dueños siempre desean tener más ingresos por lo que evalúan para determinar el motivo y que el próximo año se supere.

Gerente:

Claro ha sido la esperada pero siempre en reunión se evalúa mejorar brindando una mejor calidad de servicio.

16. ¿Cómo describiría la rentabilidad actual de la empresa?

Contador:

La empresa actualmente es rentable porque está generando suficiente utilidad o beneficio, es decir, cuando sus ingresos son mayores que sus gastos, y la diferencia entre ellos es considerada como aceptable.

17. ¿Con cuántos trabajadores administrativos cuenta actualmente la empresa?

Contador y Gerente:

En el área administrativa son 12 colaboradores

18. ¿Qué tipo de publicidad se utiliza y cuanto es su presupuesto?

Contador y Gerente:

No hay presupuesto asignado se realiza de acuerdo a los casos que se presente autorizado por el gerente.

19. ¿Cuáles son las acciones correctivas en caso de una baja en la rentabilidad?

Contador y Gerente:

- Reducción del personal
- Reducción de costos
- Medirse en los gastos
- Realizar estructuración de costos