



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS
Y CONTABLES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



TESIS

**“COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y
FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSPORTES
DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L. – CUSCO, PERIODO 2016”**

Presentado por:

Bachiller Eber Cesar Choqquesaca Pacheco

Bachiller Juan Elí Lara Sánchez

Para optar al Título Profesional de

Contador Público

Asesora:

CPCC. Julia Teresa Machuca Astete

CUSCO – PERÚ

2017



Presentación

Señor Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Andina del Cusco, Dr. Fortunato Endara Mamani.

De conformidad al Reglamento de Grados y Títulos de la Escuela Profesional de Contabilidad, ponemos a su consideración el presente trabajo de investigación intitulada **“COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L. – CUSCO, PERIODO 2016”** para optar al Título Profesional de Contador Público.

El presente trabajo de investigación se realizó con el objetivo de determinar los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes de la empresa Transporte de Carga Leiva H. E.I.R.L., periodo 2016.

Así mismo el trabajo de investigación tiene un enfoque cuantitativo en razón de que se utilizara la estadística para el procesamiento de datos contrastando así las hipótesis planteadas, contando con un diseño no experimental debido a las inferencias sobre las relaciones de las variables de costos de servicio de transporte de carga y la fijación de fletes, considerando también para el presente trabajo un alcance descriptivo en razón de que se describen todos los hechos y procedimientos de las variables anteriormente mencionadas.

El presente trabajo de investigación consta de las siguientes partes:

Capítulo I.- Introducción.

Capítulo II.- Marco Teórico.

Capítulo III.- Diseño Metodológico.

Capítulo IV.- Resultados de la Investigación.

Capítulo V.- Discusión.

Atentamente;

Eber Cesar Choquesaca Pacheco.

Juan Elí Lara Sánchez.



Agradecimiento

En primer lugar a Dios por haberme guiado por el camino de la verdad hasta ahora.

En segundo lugar a cada uno de los que son parte de mi familia a mi padre Ciriaco Choquesaca Chara, mi madre Nemecia Pacheco Chile; a mis hermanos por siempre haberme dado su fuerza y apoyo incondicional que me han dado y llevado hasta donde estoy ahora.

Por ultimo a mi compañero de tesis porque en esta armonía hemos logrado desarrollar y culminar la investigación y a mi asesora de tesis C.P.C.C. Julia Teresa Machuca Astete quien nos ayudó en todo momento.

Eber Cesar Choquesaca Pacheco



Agradecimiento

Agradezco primero a Dios, por permitirme estar aquí y guiarme frente a muchas dificultades en el transcurso de toda mi vida.

Expresar así también mi gratitud a todas las personas que día a día me impulsaron a llegar a donde actualmente me encuentro como son toda mi familia y amigos los cuales fueron los encargados de motivarme para seguir cumpliendo todos mis logros y metas.

A mi asesora C.P.C.C. Julia Teresa Machuca Astete por la ayuda y el apoyo profesional brindado en esta presente investigación.

Juan Elí Lara Sánchez



Dedicatoria

A Dios,

Por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud para lograr mis objetivos, y poder experimentar en la vida lo que viví, y poder gozar de su finita bondad y amor.

A mis Padres,

Por ser el pilar y ejemplo en todo lo que soy, en toda mi educación, tanto académica, como de la vida, por su incondicional apoyo.

Todo este trabajo ha sido posible gracias a ellos.

A mis Hermanos,

Sonia, Roger, Roxana y Albert, por estar con migo y apoyarme, los quiero mucho.

Eber Cesar Choquesaca Pacheco



Dedicatoria

A Dios por la ayuda infinita y por ser mi sustento en cada paso que doy en esta vida.

A mis padres Juan Lara y Flor de María Sánchez por siempre estar ahí para mí, sin importar la distancia, por permitirme perseverar y no caer frente a tantas dificultades que se me cruzaron a cada instante, a ustedes les dedico este trabajo.

A mis hermanos Gino Lara y José Lara quienes fueron los encargados de brindarme su apoyo incondicional y por formar parte de este gran éxito.

Juan Elí Lara Sánchez



Nombres y Apellidos de los Jurados y Asesor de la Tesis

Dictaminante : DR. Juan Curiza Carrasco

CPCC. Norma Soto Choque

Asesora : CPCC. Julia Teresa Machuca Astete



Índice General

Presentación	ii
Agradecimiento	iii
Dedicatoria	v
Nombres y Apellidos de los Jurados y Asesor de la Tesis	vii
Índice General	viii
Índice de Tablas	xi
Índice de Figuras	xiii
Resumen	xiv
Abstract	xvi

Capítulo I: Introducción

1.1 Planteamiento del problema	1
1.2 Formulación del problema.....	2
1.2.1 Problema General	2
1.2.2 Problemas Específicos	2
1.3 Objetivos de la investigación.....	2
1.3.1 Objetivo General.....	2
1.3.2 Objetivos Específicos.....	2
1.4 Justificación de la investigación	3
1.4.1 Relevancia Social	3
1.4.2 Implicancias Prácticas.....	3
1.4.3 Valor Teórico	3
1.4.4 Utilidad Metodológica	3
1.4.5 Viabilidad	4
1.5 Delimitación de la investigación.....	4
1.5.1 Delimitación temporal	4
1.5.2 Delimitación espacial.....	4
1.5.3 Delimitación conceptual	4



Capítulo II: Marco Teórico

2.1 Antecedentes de la investigación5
 2.1.1 Antecedente Internacional.....5
 2.1.2 Antecedente Nacional6
2.2 Bases legales6
2.3 Bases teóricas.....7
 2.3.1 Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.....7
 2.3.2 Costos.....8
 2.3.3 Fijación de fletes..... 11
2.4 Marco conceptual.....12
 2.4.1 Costos Directos.....12
 2.4.2 Costos Operativos13
 2.4.3 Costos Administrativos15
 2.4.4 Capacidad Operativa16
 2.4.5 Gastos de Operación16
2.5 Formulación de hipótesis.....16
 2.5.1 Hipótesis General16
 2.5.2 Hipótesis Específicas17
2.6 Variables de estudio17
 2.6.1 Variable 117
 2.6.2 Variable 217
 2.6.3 Operacionalización de Variables18

Capítulo III: Método de Investigación

3.1 Tipo de investigación19
3.2 Enfoque de la investigación.....19
3.3 Diseño de investigación.....19
3.4 Alcance de la investigación19
3.5 Población y muestra de la investigación20
 3.5.1 Población.....20
 3.5.2 Muestra.....20
3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos20
 3.6.1 Técnicas20
 3.6.2 Instrumentos21
3.7 Procesamiento de datos21



Capítulo IV: Resultados de la Investigación

4.1 Resultados respecto a los objetivos específicos.....	22
4.1.1 Resultados respecto al primer objetivo específico	22
4.1.2 Resultados respecto al segundo objetivo específico	32
4.2 Resultados respecto al objetivo general	36

Capítulo V: Discusión

5.1 Descripción de los Hallazgos más relevantes y Significativos.....	40
5.2 Limitaciones del estudio.....	40
5.3 Comparación crítica con la literatura existente	40
5.3. Implicaciones del estudio	42

CONCLUSIONES	59
---------------------------	-----------

RECOMENDACIONES	60
------------------------------	-----------

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	61
---	-----------

ANEXOS	64
---------------------	-----------

MATRIZ DE CONSISTENCIA.....	64
------------------------------------	-----------

MATRIZ DEL INSTRUMENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS.....	65
---	-----------

INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	66
--	-----------

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS.....	70
--	-----------



Índice de Tablas

Tabla 1 Esta afecto al pago de impuesto al patrimonio vehicular.....23

Tabla 2 Se paga el seguro vehicular24

Tabla 3 Se aplica depreciaciones en los activos25

Tabla 4 Se realizan actividades de mantenimiento y repuestos26

Tabla 5 Esta afecto al pago de viáticos y peajes.....27

Tabla 6 Los conductores de los vehículos realizan gastos de compra de aceites,
lubricantes, neumáticos entre otros28

Tabla 7 Se controlan el uso de combustibles29

Tabla 8 Se contabilizan el salario de los conductores30

Tabla 9 Se contabilizan las obligaciones labores y de servicios (internet, teléfono,
servicios básicos).....31

Tabla 10 Cuenta con disponibilidad de carga32

Tabla 11 Existe competencia en el rubro de la empresa33

Tabla 12 Se establece el valor de la mercancía34

Tabla 13 Se contabiliza el costo de estibadores.....35

Tabla 14 La empresa lleva un sistema de costos36

Tabla 15 Como la empresa establece los costos37

Tabla 16 Como fija la empresa los fletes.....38

Tabla 17 Estaría de acuerdo con implementar los costos de servicios de transporte de
carga elaborado técnicamente en la especialidad del mismo para conocer
verídicamente los costos de servicios y así establecer en forma técnica la
fijación de los fletes.....39

Tabla 18 Determinación del costo actual por viaje (Elaborado por el propietario).....43

Tabla 19 Impuesto vehicular.....44

Tabla 20 Seguro vehicular.....45

Tabla 21 Depreciación45

Tabla 22 Garaje46

Tabla 23 Combustible.....48

Tabla 24 Lubricantes49

Tabla 25 Filtros.....49

Tabla 26 Neumáticos50

Tabla 27 Honorarios del conductor50



<i>Tabla 28 Viáticos</i>	51
<i>Tabla 29 Peajes</i>	51
<i>Tabla 30 Mantenimiento</i>	52
<i>Tabla 31 Repuestos</i>	53
<i>Tabla 32 Frenos</i>	53
<i>Tabla 33 Baterías</i>	54
<i>Tabla 34 Costos administrativos</i>	55
<i>Tabla 35 Estructura ideal de costos de servicios</i>	56
<i>Tabla 36 Contratación entre resultados empíricos y la estructura ideal de costos de servicio de transporte de carga</i>	57
<i>Tabla 37 Fijación del flete</i>	58



Índice de Figuras

Figura 1: Esta afecto al pago de impuesto al patrimonio vehicular.....23

Figura 2: Se paga el seguro vehicular24

Figura 3: Se aplica depreciaciones en los activos25

Figura 4: Se realizan actividades de mantenimiento y repuestos26

Figura 5: Esta afecto al pago de viáticos y peajes27

Figura 6: Hace gastos en compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros28

Figura 7: Se controlan el uso de combustibles29

Figura 8: Se contabilizan el salario de los conductores30

Figura 9: Se contabilizan las obligaciones labores y de servicios (internet, teléfono, servicios básicos)31

Figura 10: Cuenta con disponibilidad de carga32

Figura 11: Existe competencia en el rubro de la empresa33

Figura 12: Se establece el valor de la mercancía.....34

Figura 13: Se contabiliza el costo de estibadores35

Figura 14: La empresa lleva un sistema de costos36

Figura 15: Como la empresa establece los costos37

Figura 16: Como fija la empresa los fletes38

Figura 17: Estaría de acuerdo con implementar los costos de servicios de transporte de carga elaborado técnicamente en la especialidad del mismo para conocer verídicamente los costos de servicios y así establecer en forma técnica la fijación de los fletes.39



Resumen

El presente trabajo de investigación intitulado **“COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L. – CUSCO, PERIODO 2016”**, considera aspectos metodológicos tales como: **El planteamiento del problema**, lleva a cabo la interpretación de la realidad actual de la actividad de transporte de carga pesada de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L., nos induce a explicar completamente los aspectos más relevantes que se refiere a la organización, servicio y la contabilidad de costos, donde descubrimos el verdadero problema de investigación.

En el aspecto organizacional de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. se define como una empresa dedicada al transporte de carga pesada especializada en el servicio, siendo su principal actividad. Se desea elaborar una estructura de costos de servicios técnicamente, es decir desde el punto de vista de la contabilidad de costos, en el rubro de transportes de carga pesada a la cual se dedica la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L., debido a que no hay un control de sus costos y gastos por parte de la empresa.

La repercusión de la elaboración de una hoja de costos de servicios permitirá al transportista fijar sus tarifas denominados en este tipo de empresas de manera técnica, contable y de costos; utilizando las normas, principios, premisas como minimización de costos y optimización de beneficios con un mejor control, alcanzándoles información que les permita tomar decisiones y por tanto mejorar la rentabilidad de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. En la actualidad el responsable de esta empresa en varias oportunidades se ha encontrado con la sorpresa que sus fletes no cubren sus costos de operación, precisamente por no contar con los instrumentos ni la información necesaria.



El aporte que abarcara este trabajo de investigación será que la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. tenga la capacidad de administrar de manera eficiente los componentes de los costos y gastos, de esta manera maximizar sus ingresos. Se formuló el **objetivo general** como sigue: Establecer los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016, así como la **hipótesis general**: “En la empresa de servicios “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” establecen sus costos y fijan sus fletes por acuerdo de pares en algunos casos y en otros lo propone el usuario lo que implica que no existe un nivel técnico, por tanto no sabe si gana o pierde y más aun no determinan correctamente sus costos y fletes.

El presente estudio tiene como **conclusión general**: La empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. establece los costos de servicio de transporte en forma empírica, siendo así que el propietario no aplica un sistema de costeo (Ver tabla y gráfico N° 14), donde no se encuentran los costos que fijan los fletes, este suceso muestra que obtiene ingresos en un 118% sobreestimado, hecho que es desfavorable y no le permite establecer con idoneidad los fletes que incurren en la determinación de los costos de servicios, por lo que se tiene que tomar en cuenta la experiencia del titular o propuesta del usuario para la referencia de los precios en los costos de servicios y la fijación de los fletes. Como se observa en la tabla N° 15, 16,18 y gráfico N° 03, 04. **Las referencias bibliográficas** se encuentran desarrolladas conforme a la norma internacional de publicaciones APA.

Los Autores

PALABRAS CLAVE: Empresa, transporte, costos, servicios, fletes.



Abstract

The present investigation work entitled "COSTS OF TRANSPORT SERVICES OF LOADING AND FIXING OF THE FREIGHT OF THE TRANSPORTATION COMPANY OF CARGA LEIVA H. E.I.R.L. - CUSCO, PERIOD 2016 ", considers methodological aspects such as: **The approach of the problem**, carries out the interpretation of the current reality of the activity of transport of heavy load of the company Cargo Transport Leiva HEIRL, induces us to fully explain the most relevant aspects that refers to the organization, service and cost accounting, where we discover the real research problem.

In the organizational aspect of the company Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. It is defined as a company dedicated to the transport of heavy cargo specialized in the service, being its main activity.

It is desired to elaborate a structure of costs of services technically, that is to say from the point of view of the accounting of costs, in the item of transports of heavy load to which the company Carries of Load Leiva HEIRL is dedicated, because there is no control of your costs and expenses by the company. The repercussion of the elaboration of a sheet of costs of services will allow the carrier to fix its tariffs denominated in this type of freight companies in a technical, accounting and cost way; using the rules, principles, premises as cost minimization and optimization of benefits with better control, reaching information that allows them to make decisions and therefore improve the profitability of the company Cargo Transportation Leiva H. E.I.R.L.

At present, the manager of this company has repeatedly found the surprise that his freights do not cover their operating costs, precisely because they do not have the necessary instruments or information.



The contribution that will cover this research work will be that the company Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. have the ability to efficiently manage the components of costs and expenses, thus maximizing your income. **Research objectives:**

General objective: Establish the costs of freight transportation services and the fixation of freight rates in the company "Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L." - Cusco, 2016.

Hypothesis: General hypothesis: In the service company "Cargo Transport Leiva HEIRL" establish their costs and set their freight rates by agreement of pairs in some cases and in others it is proposed by the user, which implies that there is no technical level, therefore he does not know if he wins or loses and even more do not correctly determine their costs and freight **Conclusions:**

The company Transporte de Carga Leiva H. E.I.R.L. establishes transport service costs in an empirical way, the owner does not apply a costing system (See table and graph No. 02), there are no costs that set freight rates, this event shows that it obtains revenues in an over-estimated 118% , a fact that is unfavorable and does not allow you to adequately establish the freight rates that are incurred in the determination of service costs, so you have to take into account the owner's experience or the user's proposal for the reference of prices in the service costs and freight rates. As shown in table N ° 03, 04.19 and graph N ° 03, 04. **Bibliography:**

The authors

KEY WORDS: *Company, transportation, costs, services, freight.*



Capítulo I: Introducción

1.1 Planteamiento del problema

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

La interpretación de la realidad actual de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. dedicada al transporte de carga pesada especializada en el servicio, siendo esta su principal actividad, nos induce a explicar completamente los aspectos más relevantes que se refiere a la organización, servicio y la contabilidad de costos, donde descubrimos el verdadero problema de investigación. En la actualidad el responsable de esta empresa en varias oportunidades se ha encontrado con la sorpresa que sus fletes no cubren sus costos de operación, precisamente por no contar con los instrumentos ni la información necesaria.

Es así que se desea elaborar una estructura de costos de servicios técnicamente, es decir desde el punto de vista de la contabilidad de costos, en el rubro de transportes de carga pesada a la cual se dedica la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L., debido a que no hay un control de sus costos y gastos por parte de la empresa.

La repercusión de la elaboración de una hoja de costos de servicios permitirá al transportista fijar sus tarifas denominados en este tipo de empresas fletes de manera técnica, contable y de costos; utilizando las normas, principios, premisas como minimización de costos y optimización de beneficios con un mejor control, alcanzándoles



información que les permita tomar decisiones y por tanto mejorar la rentabilidad de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. El aporte que abarcara este trabajo de investigación será que la empresa tenga la capacidad de administrar de manera eficiente los componentes de los costos y gastos, de esta manera maximizar sus ingresos.

1.2 Formulación del problema

1.2.1 Problema General

¿De qué manera se establecen los costos de servicios de transporte de carga y como se fijan los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016?

1.2.2 Problemas Específicos

- a. ¿De qué manera se establecen los de costos de servicios de transporte de carga en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016?
- b. ¿Cómo se fijan los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo General

Establecer los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.

1.3.2 Objetivos Específicos

- a. Establecer los costos de servicios de transporte de carga en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.
- b. Describir la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.



1.4 Justificación de la investigación

1.4.1 Relevancia Social

Con este trabajo de investigación quienes se encuentran ligados a la empresa directa o indirectamente se benefician con sus sueldos, remuneraciones, para poder sostener sus familias, cubrir las necesidades primarias y contar con calidad de vida, por otro lado esta actividad beneficia a la colectividad en su conjunto porque gracias a su rol permite traer o llevar las mercancías, bienes o cosas de un lugar a otro, más aun si se trata de productos de pan llevar o de primera necesidad para el sostenimiento de los consumidores humanos y animales.

1.4.2 Implicancias Prácticas

Sin la presencia de este tipo de empresas el comercio, la industria, servicios y cualquier otra actividad implicaría mayor gasto, escasos acaparamiento y un desorden en el común y cotidiano vivir de las personas.

1.4.3 Valor Teórico

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

1.4.4 Utilidad Metodológica

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



1.4.5 Viabilidad

La empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L., actualmente no cuenta con una estructura de costos en el servicio de transporte adecuada a su realidad, simplemente utiliza la información de sus pares y en la mayoría de casos se respalda en su experiencia para establecer sus costos y del mismo modo para fijar sus fletes, es decir su forma es completamente artesanal y empírica desde todo punto de vista, por lo que es de necesidad prioritaria diseñar una estructura de costos en los servicios de transporte para la empresa.

1.5 Delimitación de la investigación

1.5.1 Delimitación temporal

La investigación a ser analizada pertenece al periodo del año 2016.

1.5.2 Delimitación espacial

La investigación se desarrolla en la empresa de “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” ubicada en la Calle Garcilazo Nro. 516 (a dos cuadras de la Plaza de Armas) del distrito de San Sebastián, Provincia de Cusco, Departamento de Cusco.

1.5.3 Delimitación conceptual

La presente investigación abarcara dos conceptos: Costos de servicios de transporte de carga y el concepto de fijación de los fletes de la empresa transportes de carga.



Capítulo II: Marco Teórico

2.1 Antecedentes de la investigación

2.1.1 Antecedente Internacional

Antecedente No 01: Título: “PROPUESTA DE SISTEMA DE COSTOS ABC PARA LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE PESADO JP AUQUILLA S.A.”, Universidad Politécnica Salesiana de Cuenca – Ecuador, Carrera de Contabilidad y Auditoría, Autora Estefania Karolina Bernal Zavala, para optar el título de Ingeniera en Contabilidad y Auditoría, Año 2015. **Objetivo:** Determinar la rentabilidad real que genera la empresa de transporte pesado JP Auquilla S.A. y de la misma forma establecer los costos máximos que se pueden contemplar para cada una de las actividades. **Conclusiones:**

1.- La empresa carece de un método de costeo, que le permita identificar correctamente los costos, que genera cada una de las actividades en el traslado de la carga. **2.-** Al momento de aplicar el método ABC, se determinó costos reales que incurren en cada actividad y que al momento se desconocían por parte de la gerencia, tales como: depreciaciones, seguros rastreo satelital y los administrativos. Los mismos que son relevantes para determinar el costo del servicio. **3.-** Tras el análisis del costo total de cada ruta mediante el ABC y tras comparar con los precios actuales de la misma. Se encontró que la empresa si está generando margen de utilidad, sin embargo, se debe considerar al sistema de costeo, como herramienta útil para la gerencia.



2.1.2 Antecedente Nacional

Antecedente No 02: Título: “ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DEL COSTO TOTAL, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN UNA RUTA CORTA, EN LA EMPRESA DE TRANSPORTE LA MISERICORDIA SAC DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE.”, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela de Contabilidad – Chiclayo, Autora Helga Fany Lopez Betancohurt, Año 2011. **Objetivo:** Mejorar el control de la empresa y así facilite la toma de decisiones en la Empresa de Transportes La Misericordia S.A.C. **Conclusiones:** **1.-** En la asignación y la estructura del costo total del servicio de carga terrestre, no cuenta con los formatos adecuados que separan los costos fijos de los variables, información que permite a la gerencia de una manera analítica tomar decisiones. **2.-** El uso de un sistema de costos asegura que los usuarios puedan saber que lo que se cobra como flete, cubre los costos de operación del transporte de sus mercancías. Además, permite a las empresas que operan flota propia o externa, fijar correctamente el precio de venta de sus servicios, asegurándose que los costos de la operación de transporte están cubiertos apropiadamente y permiten un margen de ganancia razonable. **3.-** El servicio de carga terrestre está regulado por las normas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, normativas que permiten asegurar los servicios de transporte de carga de una manera formal, así mismo esta afecto a tributos del gobierno central y gobierno locales.

2.2 Bases legales

- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - ley N° 27181.
- Ley de creación de la superintendencia de transporte terrestre ley N° 29380.
- Ley General de Sociedades.
- Ley de comprobantes de pago N°25632



Decreto Supremo

- Reglamento nacional de vehículos, decreto supremo N°058-2003-MTC.
- Reglamento nacional de tránsito, decreto supremo N° 033-2001-MTC que determina las velocidades máximas y otras restricciones para el transporte de carga.
- Reglamento de peso y medida, decreto supremo N°034-2004-MTC.
- Decreto supremo N°179-2004-EF.
- Reglamento del impuesto general a las ventas.

Normas Internacionales de Contabilidad

- Norma Internacional de Contabilidad (NIC 12): Impuesto a la Renta.
- Norma Internacional de Contabilidad (NIC 18): Ingresos.
- Norma Internacional de Contabilidad (NIC 36): Depreciación.

2.3 Bases teóricas

2.3.1 Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.

La empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” se encuentra actualmente en el régimen general cuyo gerente propietario es el señor Carlos Leiva Huaranca, la cual se creó en la Calle Garcilaso Nro. 516 (a dos cuadras de la Plaza de Armas) distrito de San Sebastián provincia de Cusco departamento del Cusco en el año 2012 teniendo como rubro principal el transporte de carga en la ruta Cusco - Arequipa y viceversa con unidades de camión que realiza hasta la actualidad.

Actualmente la empresa cuenta con cinco unidades vehiculares teniendo un ingreso mensual de veintiún mil soles, gastos o egresos de seis mil soles quedando una utilidad de quince mil soles, por la cual el propietario y gerente de la empresa tiene visión de sustituir los vehículos con unidades del año en el transcurso del año 2018 .



2.3.2 Costos

El concepto de costos tiene diferentes conceptualizaciones por los tantos autores que cada vez modifican algún concepto a lo largo del estudio y de la experiencia.

- Con el objeto Según el autor Gordon Shillinglaw el costo se define como la “representación de los recursos económicos que han sido, deben o deberían sacrificarse para alcanza cierto objetivo, independientemente de la forma de medición de los mismos”. (Shillinglaw, 2012)

- Según el autor José Brito el costo “es la inversión de dinero que una empresa hace, con el fin de producir un bien, comercializar un producto y/o prestar un servicio. Estos no involucran los gastos de operación, representados por los gastos administrativos y los de ventas, entre otros gastos”. (Brito, 2005)

- Según Del Rio el costo es el sacrificio o el desplazamiento en un lugar de un objeto, y el costo del objeto equivale a lo que se renuncia o sacrifica de obtener. (Del Rio González, 2003)

2.3.2.1 Elementos del Costo

Es necesario tener en cuenta los elementos del costo para la producción de un bien y/o servicio, los cuales son:

- **Materia prima:** todos los elementos que se incluyen en la elaboración de un producto. La materia prima es todo aquel elemento que se transforma e incorpora en un producto final. Un producto terminado tiene incluido una serie de elementos y subproductos, que mediante un proceso de transformación permitieron la confección del producto final. (Riveiro Palacio, 2011)



- **Mano de obra:** el coste total que representa el montante de trabajadores que tenga la empresa incluyendo los salarios y todo tipo de impuestos que van ligados a cada trabajador. La mano de obra es un elemento muy importante, por lo tanto su correcta administración y control determinará de forma significativa el costo final del producto o servicio. (Riveiro Palacio, 2011)

- **Costos Indirectos de Fabricación:** Son todos los costos que no están clasificados como mano de obra directa ni como materiales directos. Aunque los gastos de venta, generales y de administración también se consideran frecuentemente como costos indirectos, no forman parte de los costos indirectos de fabricación, ni son costos del producto. (Riveiro Palacio, 2011)

2.3.2.2 *Clasificación de Costos*

En la actualidad se estudia diferentes clasificaciones de los costos aquí presentamos algunos ejemplos:

2.3.2.2.1 *Según en la Función en que Incurren*

a. Costos de Producción. Los que se generan en el proceso de transformar la materia prima en productos terminados.

b. Costos de Servicios. El costo de servicio es un factor determinante, las características tecnológicas de una empresa rara vez se ven en su verdadera perspectiva a menos que se consideren en sus bases económicas. Por el general el costo de proporcionar servicios de transporte determina la elección definitiva del tipo de transportador, salvo cuando prevalecen condiciones tecnológicas restrictivas. El transportador común y el que opera por contrato se interesa además de la inversión en ruta, en equipo y el costo de operación y mantenimiento del servicio, en los costos para determinar las tarifas que se cobrarán a los usuarios. A las personas que compran transportación no les interesa directamente el costo del transportador. Su costo lo constituyen las tarifas.



De acuerdo con la teoría clásica de los cargos por transportación, la tarifa de basa en el costo del servicio. Por costo del servicio se entiende los gastos reales, directos e indirectos, incluyendo un margen razonable de beneficio. De manera que las tarifas tendrán que variar de un transportista a otro será diferente el costo que les represente proporcionar al servicio. Las tarifas también varían de acuerdo con las mercancías y las diversas clases de servicio que requerían. (WALTER HAY, 1983)

2.3.2.2.2 *Según su Comportamiento*

a. Costos Fijos. son los que se tienen que pagar sin importar si la empresa produce mayor o menor cantidad de productos, como ejemplo están los arrendamientos, que aunque la empresa este activa o no hay que pagarlos.

b. Costos Variables. son los que se cancelan de acuerdo al volumen de producción, tal como la mano de obra. (Solorzano, 2011)

2.3.2.2.3 *Según su importancia en la toma de decisiones organizacionales*

a. Costos Relevantes: son costos relevantes aquellos que se modifican al tomar una u otra decisión. En ocasiones coinciden con los costos variables.

b. Costos no Relevantes: son aquellos costos que independiente de la decisión que se tome en la empresa permanecerán constantes. En ocasiones coinciden con los costos fijos. (www.uv.mx, 2013)

2.3.2.2.4 *Según el momento en que se calculan*

a. Históricos: son costos pasados, que se generaron en un periodo anterior.

b. Predeterminados: son costos que se calculan con base en métodos estadísticos y que se utilizan para elaborar presupuestos. (www.uv.mx, 2013)



2.3.3 Fijación de fletes

Tarifa básica pactada entre el transportador y el usuario del servicio, en el cual el primero se compromete a trasladar la mercancía desde un punto de origen hasta el de destino acordado previamente.

Factores que intervienen en la fijación de flete

- **La distancia:** Cuanto mayor sea la distancia a la cual se transporta un producto, mayor será el flete.
- **Posibilidad de contar con carga de retorno:** Es un factor importante, por cuanto la unidad de operación de una nave, es un viaje redondo, con origen y destino en el mismo terminal y si solo se tienen la carga en un sentido, esa carga deberá soportar los costos totales del viaje redondo.
- **Costos de manipulación de la Carga:** Se refiere a la diferencia entre los costos de carga y descarga de un mismo producto en diferentes terminales.
- **Peajes y derechos:** Cobros que existen en algunos puestos de la ruta por circular y derechos de ingresar a una vía restringida.
- **Pesos y/o largos excesivos:** Existen ciertos productos que por sus medidas o pesos excesivos requieren de equipos especiales para su manipulación, por lo cual tendrán un recargo en el flete.
- **Competencia de otros transportadores:** Si existe un solo transportador, podrá fijar el flete que quiera, lo cual encarece el producto, mucho más que en régimen de competencia. Es decir, mientras mayor sea el número de empresas que prestan servicio en una ruta, menor será en ella el nivel general de flete.



- **Necesidad de entrega o servicio especial:** Cuando la mercancía debe cargarse o descargarse en terminales especiales y la nave deba llegar a más de un sitio, esto incrementa los costos y por ende el flete. (MERCANCIA, 2011)

2.4 Marco conceptual

2.4.1 Costos Directos

2.4.1.1 *Impuesto Vehicular*

El Impuesto al Patrimonio Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibus. (SAT, 2016)

2.4.1.2 *Seguro Vehicular*

Se considerará la tasa anual que debe pagar el propietario a una compañía de seguros para proteger la maquinaria contra todo riesgo, este es un costo que estará perfectamente determinado por el valor de la póliza con que se protegen los equipos, dicho monto deberá ser convertido a un costo horario, en la medida que se está tratando de determinar el costo horario de las maquinarias; sin embargo para una primera aproximación para la determinación del cálculo del costo horario de la maquinaria, por este concepto se puede considerar un porcentaje que varía entre el 2 y 3% de la Inversión Media Anual . (Ing.Carhuavilca, 2010)

2.4.1.3 *Depreciación*

La máquina al trabajar se desgasta y por consiguiente se devalúa, tanto así que aun no trabajando la maquinaria se devalúa; para cubrir esta devaluación progresiva, está la depreciación (anual, mensual diaria u horaria), que deberá ser obtenida del mismo resultado económico que esa maquinaria consigue con su trabajo, cuya acumulación hasta el final de la vida útil de la misma, deberá proporcionar fondos para adquirir otra, llegado



ese día final. La depreciación es un concepto que pertenece a varios ámbitos, entre los que podemos citar: el de la contabilidad, el derecho tributario, el técnico...etc., desde el punto de vista contable la “depreciación consiste en reconocer que con el paso del tiempo y el uso que se les da a ciertos activos, estos van perdiendo o disminuyendo su valor. Por ello debe registrarse en la contabilidad de las organizaciones económicas este ajuste que sufren los activos fijos”; esto se refiere a la disminución legal que se puede efectuar en la contabilidad de las empresas, la misma que se genera desde el inicio de la compra de la maquinaria, teniendo en consideración su valor de adquisición, los fletes, seguros, embalaje...etc.; y es vigente durante todo el periodo de su vida económica de la maquinaria. (Ing.Carhuavilca, 2010)

2.4.2 Costos Operativos

2.4.2.1 *Mantenimiento y Repuestos*

En este rubro se debe de considerar el costo que significa mantener en buen estado de conservación y utilización inmediata del vehículo, lo que requiere mano de obra de mantenimiento, repuestos y mano de obra de reparaciones, este gasto puede tener una gran variación por las condiciones particular es de cada unidad y de cada ruta de transporte.

Un adecuado mantenimiento significa prolongación de la vida económica útil de una unidad; los mantenimientos que más se usan en las unidades de transporte son el correctivo, el preventivo y el predictivo; las buenas prácticas de mantenimiento tienen una gran influencia en los costos operacionales de las unidades. (Hatrman, 2016)

2.4.2.2 *Peajes*

Es la tasa o tarifa que se cobra a un medio de transporte terrestre, fluvial o marítimo como derecho de tránsito para utilizar la infraestructura de la vía de comunicación. (Eduardo, 2013)



2.4.2.3 Lubricantes

El método más exacto para averiguar el costo hora del consumo de cada uno de los aceites, consiste en tomar el dato de la capacidad en galones del depósito de aceite o cárter para los motores y el de los tanques, depósitos de aceite o capacidad del sistema para los aceites hidráulicos, de transmisión mandos finales y reductores, multiplicar este dato por el valor del galón de aceite respectivo y dividir todo en las horas recomendadas para cada cambio correspondiente. (Hatrman, 2016)

2.4.2.4 Neumáticos

Es una pieza de forma toroidal que es realizada a partir del caucho la cual se dispone en las ruedas de diversos vehículos, a partir de ellos el vehículo se adhiere al pavimento permitiendo el arranque y el frenado de los mismos. (ABC, 2014)

2.4.2.5 Combustible

El consumible es muy importante para el funcionamiento de una unidad motorizada la cual es fuente de energía para el funcionamiento del mismo y este cada vez mejora para consumir menos combustible debido a su alto valor; la cantidad y precio de los mismos consumidos variará con la potencia, ubicación, clase de trabajo y tipo de maquinaria a utilizarse; el consumo de combustible también dependerá de la habilidad del operador, por lo que resulta importante capacitarlos periódicamente cada vez que de adquieran nuevos equipos. (Hatrman, 2016)

2.4.2.6 Salario

Es el pago mensual o periódicamente que recibe una persona por la realización de su trabajo. (Debitoor, 2011)



2.4.2.7 Transporte de Carga

El servicio de transporte de carga cumple la función de transportar de un lugar a otro una determinada mercadería. Este servicio forma parte de toda una cadena logística, la cual se encarga de colocar uno o varios productos en el momento y lugar de destino indicado. (Transportedecargadepits.com, 2011)

2.4.2.8 Fijación de Flete

Es el valor monetario asignado a un bien o servicio. El precio depende de la utilidad de cada servicio en cuestión. Existen dos tipos factores que intervienen en la fijación de precios, también se les puede denominar costos de la fijación de precios, estos son los internos y externos. • El costo • la competencia • la oferta • la demanda. (Tareas, 2014)

2.4.3 Costos Administrativos

2.4.3.1 Servicios Básicos

Son prestaciones que requiere todo ser humano para poder tener un mínimo de calidad de vida sea donde sea resida o viva para tener un desarrollo personal. (Gabrilea, 2013)

2.4.3.2 Alquiler

Contrato por el cual el propietario de inmueble cede el uso y disfrute del mismo a otra persona física o jurídica durante un tiempo determinado a cambio de uno o varios pagos acordados en tiempo y dinero. (WALTER HAY, 1983)



2.4.4 Capacidad Operativa

2.4.4.1 Disponibilidad de Carga

Es una medida que nos indica cuán disponible hay de carga para el vehículo de transporte tomando en cuenta la periodicidad de la carga si es una o dos veces por semana o cuantas al mes. (Wikipedia, 2010)

2.4.4.2 Competencia

Denominado a las personas o empresas que se dedican al mismo negocio, rubro o giro que tú, el cual hace que el mercado laboral sea competente a la vez que los productos o servicios tengan un valor menor del que la empresa o persona lo estableció el cual conlleva a una disminución en las ganancias. (Wikipedia, 2010)

2.4.5 Gastos de Operación

2.4.5.1 Valor de la Mercadería

Es el valor de la transacción o pago por las mercaderías que se desea comercializar en un determinado lugar y momento para el cual debe de existir un comprador y un vendedor. (Definiciones, 2010)

2.4.5.2 Estiba

Es el oficio de personas que se dedican a la carga y descarga de bienes, productos perecibles y no perecibles, artefactos y otros. (Universal, 2011)

2.5 Formulación de hipótesis

2.5.1 Hipótesis General

En la empresa de servicios “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” establecen sus costos y fijan sus fletes por acuerdo de pares en algunos casos y en otros lo propone el usuario lo que implica que no existe un nivel técnico, por tanto no sabe si gana o pierde y más aun no determinan correctamente sus costos y fletes.



2.5.2 Hipótesis Específicas

a. En la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” establece sus costos de servicio de manera empírica sin ningún nivel técnico, por experiencia del titular y/o a propuesta del usuario.

b. En la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” fijan sus fletes de forma rutinaria por experiencia tanto del propietario como del usuario.

2.6 Variables de estudio

2.6.1 Variable 1

Costos de servicios de transporte de carga.

2.6.2 Variable 2

Fijación de fletes.



2.6.3 Operacionalización de Variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Variable 1 Costos de servicios de transporte de carga	Costos de servicio de un proceso orientado a organizar de manera práctica la gestión de costos, basado en las prioridades estratégicas y operativas de la empresa. Autor: Erick Abreu	Es un sistema que se utiliza para recolectar los costos por cada orden o lote, que son claramente identificables por los centros de servicio de cada empresa.	COSTOS DIRECTOS	<ul style="list-style-type: none"> • Impuesto vehicular • Seguro vehicular • Depreciación
			COSTOS OPERATIVOS	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento y Repuestos • Viáticos y Peajes • Aceites • Lubricantes • Filtros • Frenos • Baterías • Neumáticos • Combustible • Salario del conductor
			COSTOS ADMINISTRATIVOS	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios básicos • Alquiler de oficina • Internet • Teléfono • Sueldo del administrador y contador
Variable 2 Fijación de fletes	Precio que se debe pagar por el desplazamiento de la carga que se desea transportar. Autor: Jaime Hernán Calderón Sotero	Consiste en el proceso que se lleva a cabo a la hora de realizar el alquiler de un medio de transporte para el traslado de la mercancía o de algún bien.	CAPACIDAD OPERATIVA	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de carga • Competencias de otros transportistas
			GASTOS DE OPERACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Valor de la mercancía • Estiba



Capítulo III: Método de Investigación

3.1 Tipo de investigación

El presente estudio es de tipo de investigación Aplicada y/o práctica, puesto que con el uso de las teorías existentes como costos de servicios y la fijación de precios, solucionaremos los problemas planteados en las empresas de transporte de carga en la ciudad del Cusco.

3.2 Enfoque de la investigación

Corresponde a la presente investigación el enfoque cuantitativo, en razón de que se utilizara la estadística para el procesamiento de datos, asimismo se contrastaran las hipótesis planteadas.

3.3 Diseño de investigación

La presente investigación tiene el diseño no experimental porque se realiza inferencias sobre las relaciones de las variables de costos de servicios de transporte de carga y la fijación de sus fletes. Sin manipular ninguna variable.

El tipo de diseño no experimental es transversal porque la recolección de datos es en un solo momento. (Hernandez Sampieri, 2015).

3.4 Alcance de la investigación

Desde el punto de vista del alcance la presente investigación es descriptiva, en razón de que se describirán todos los hechos y procedimientos sobre las variables como costos de servicios de transporte de carga y la forma de fijación de precios del servicio de



transporte de carga en las empresas dedicadas al transporte de carga en la ciudad del Cusco.

3.5 Población y muestra de la investigación

3.5.1 Población

La población para el presente trabajo de investigación es la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” que está representado por el gerente propietario y los trabajadores de la empresa.

3.5.2 Muestra

La muestra del presente trabajo de investigación lo constituye (01) gerente propietario, (01) administrador, (01) contador y trabajadores (05) de la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.”, resultando la muestra de tipo no probabilística puesto que no se aplica la estadística sino es a elección por conveniencia del investigador y además tiene carácter de censo porque se aplica al 100% de la población.

3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.6.1 Técnicas

a) **La técnica de la encuesta:** Se utilizó como técnica la encuesta, recurriendo como informantes a los trabajadores de la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.”, que va a servir para obtener los datos de los dominios de las variables.

b) **La técnica de la entrevista:** Se utilizó como técnica la entrevista, recurriendo como informantes al gerente propietario, al administrador y al contador de la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.”, que va a servir para obtener los datos de los dominios de las variables, de tal manera se tenga conocimiento sobre los instrumentos a utilizar.



3.6.2 Instrumentos

Se utilizó como instrumentos en el caso de la encuesta un cuestionario, en el caso de la entrevista una guía de entrevista al gerente propietario, administrador, contador y trabajadores de la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.”

3.7 Procesamiento de datos

Los datos obtenidos mediante la utilización de las técnicas e instrumentos antes mencionados, recurriendo a los informantes o fuentes también ya indicados, serán incorporados al programa computarizado “SPSS”; y con ellos se elaborarán informaciones en la forma de gráficos de pastel con ordenamientos de izquierda a derecha, de mayor a menor; y de barras así como tablas, con precisiones porcentuales.



Capítulo IV: Resultados de la Investigación

Los resultados se presentan en varias tablas de frecuencias, numeradas respectivamente, las cuales se diseñaron según los indicadores que permitieron las variables objeto de estudio definidas: Costos de servicios de transporte de carga y la fijación de fletes de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.

Así mismo fueron sometidos con posterioridad a un proceso analítico contrastado con las teorías manejadas que sirvieron de soporte a los planteamientos realizados en este estudio y que permitieron diseñar conclusiones, recomendaciones y lineamientos de solución.

En tal sentido a continuación se presentan, detalladamente las tablas elaboradas por indicadores y dimensiones.

4.1 Resultados respecto a los objetivos específicos

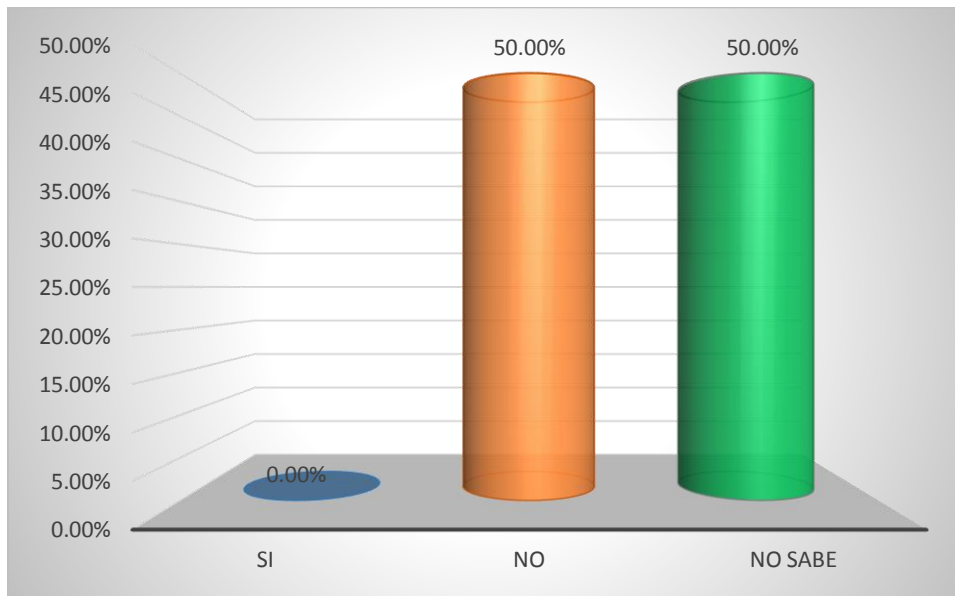
4.1.1 Resultados respecto al primer objetivo específico

Establecer los costos de servicios de transporte de carga en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.

Tabla 1*Esta afecto al pago de impuesto al patrimonio vehicular*

	f	%
Si	0	0.00%
No	4	50.00%
No sabe	4	50.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 1: Esta afecto al pago de impuesto al patrimonio vehicular**

Fuente: Elaboración propia

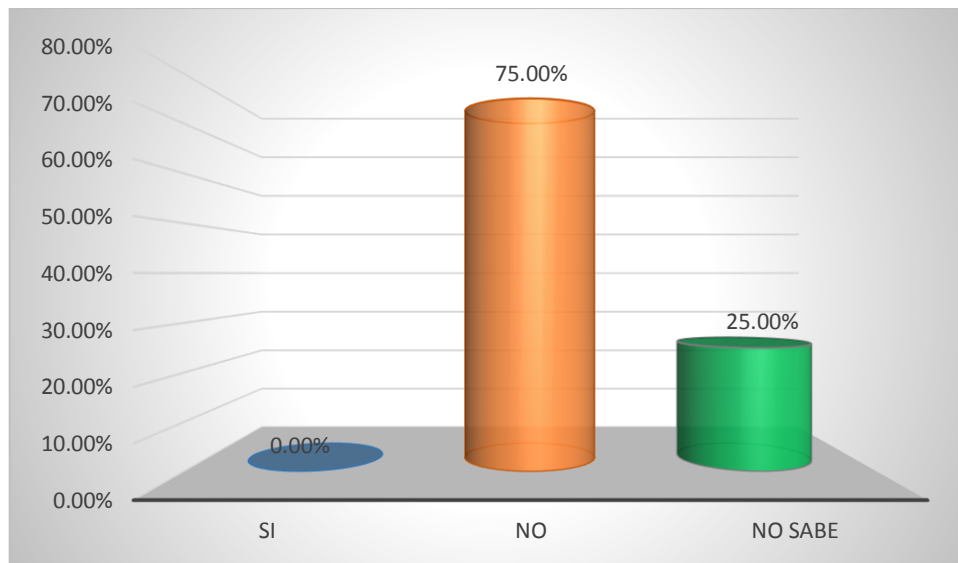
Comentario:

De los 8 colaboradores, 4 de ellos que representan el 50.00% de la empresa de transportes manifiesta que no está afecto al pago de impuesto vehicular y los otros 4 que de igual manera representan 50.00% lo desconoce.

Tabla 2*Se paga el seguro vehicular*

	f	%
Si	0	0.00%
No	6	75.00%
No sabe	2	25.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 2: Se paga el seguro vehicular**

Fuente: Elaboración propia

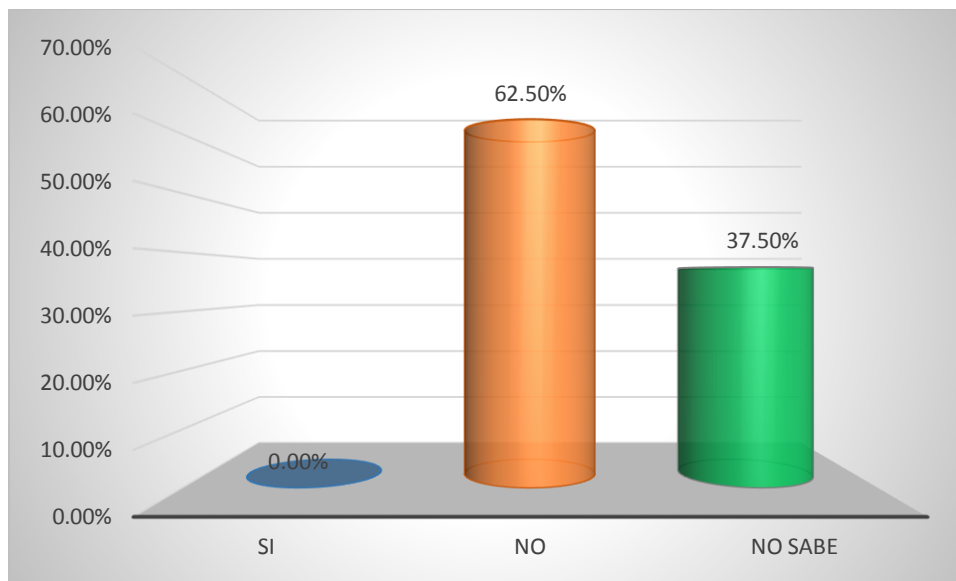
Comentario:

La empresa de Transporte de Carga Leiva H. E.I.R.L. no realiza el pago del seguro vehicular, así lo refieren 6 trabajadores que representan el 75.00% de los colaboradores y 2 de ellos que restan indican que no saben representando el 25.00% del total.

Tabla 3*Se aplica depreciaciones en los activos*

	f	%
Si	0	0.00%
No	5	62.50%
No sabe	3	37.50%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 3: Se aplica depreciaciones en los activos**

Fuente: Elaboración propia

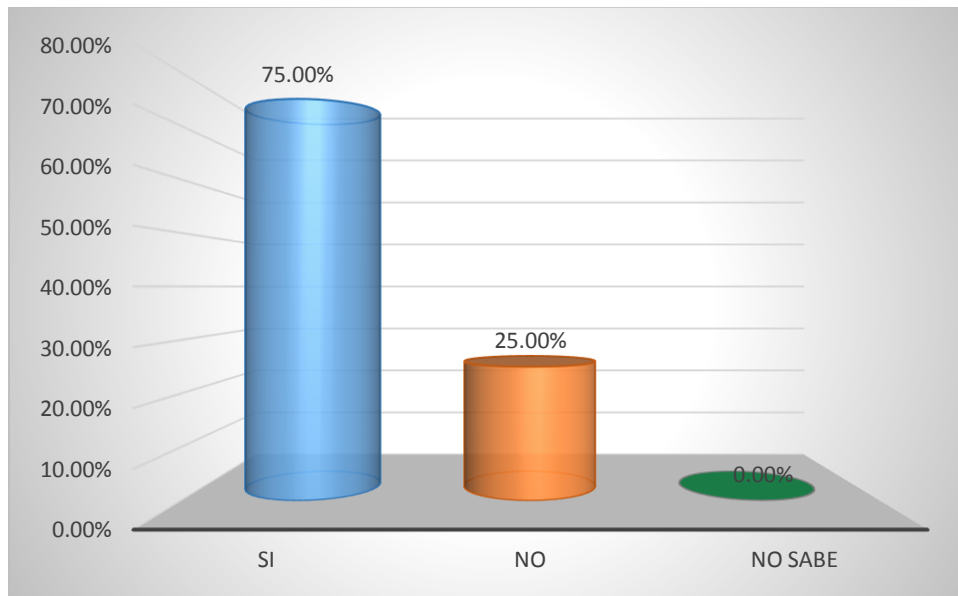
Comentario:

Los 5 de 8 colaboradores representando el 62.50% del total dio a conocer que la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. no aplica depreciaciones a sus activos y 3 de los encuestados haciendo el 37.00% del total indican que no sabe.

Tabla 4*Se realizan actividades de mantenimiento y repuestos*

	f	%
Si	6	75.00%
No	2	25.00%
No sabe	0	0.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 4: Se realizan actividades de mantenimiento y repuestos**

Fuente: Elaboración propia

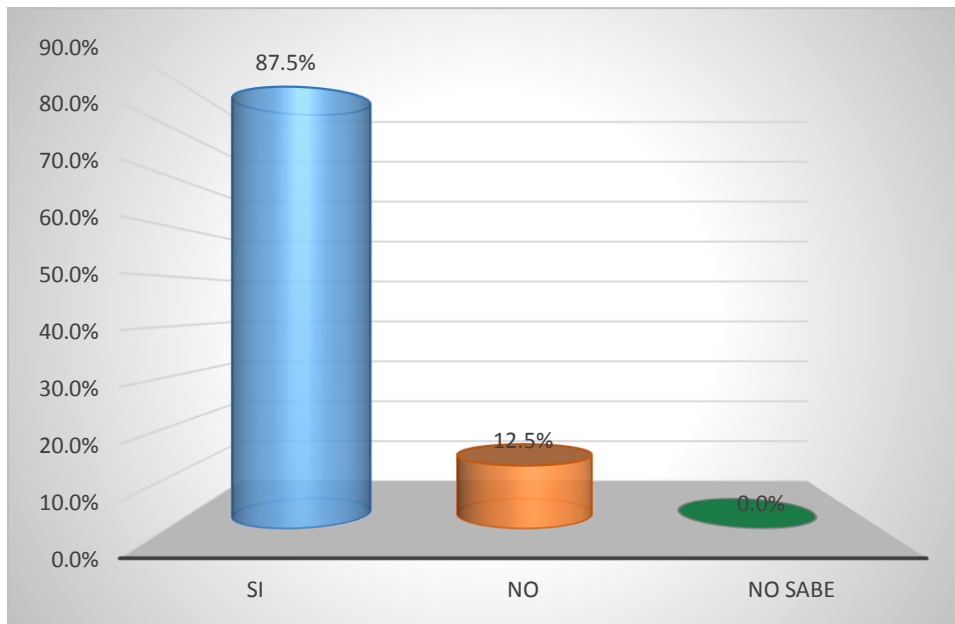
Comentario:

La empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. realiza sus actividades de mantenimiento y repuestos de sus unidades de transportes afirmado así por 6 encuestados haciendo el 75.00% del total de colaboradores.

Tabla 5*Esta afecto al pago de viáticos y peajes*

	f	%
Si	7	87.5%
No	1	12.5%
No sabe	0	0.0%
Total	8	100.0%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 5: Esta afecto al pago de viáticos y peajes**

Fuente: Elaboración propia

Comentario:

El 87.50% de los colaboradores de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. manifiestan que se encuentra afecto al pago de viáticos y peajes.

Tabla 6

Los conductores de los vehículos realizan gastos de compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros

	f	%
Si	4	50.00%
No	3	37.50%
No sabe	1	12.50%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

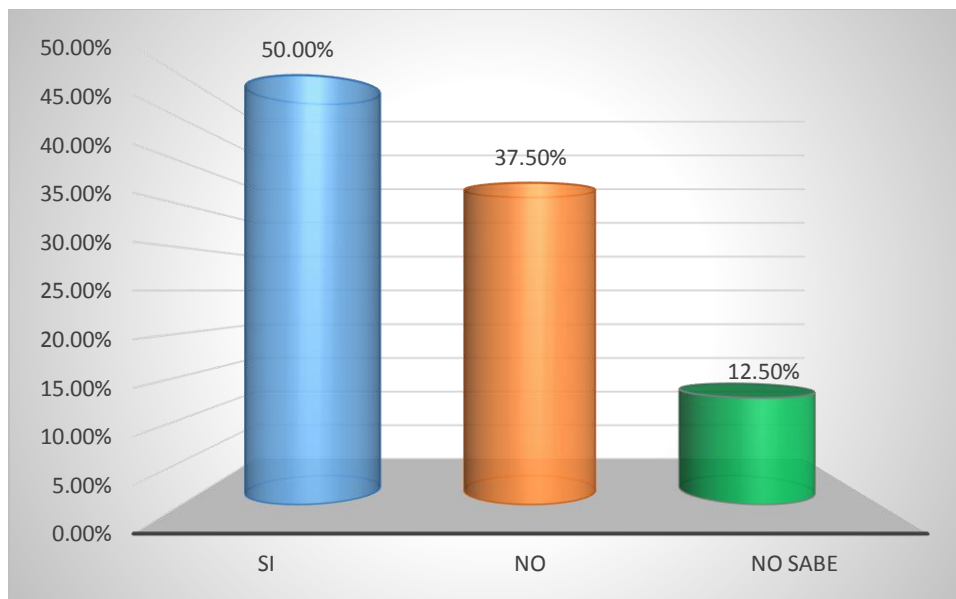


Figura 6: Hace gastos en compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros

Fuente: Elaboración propia

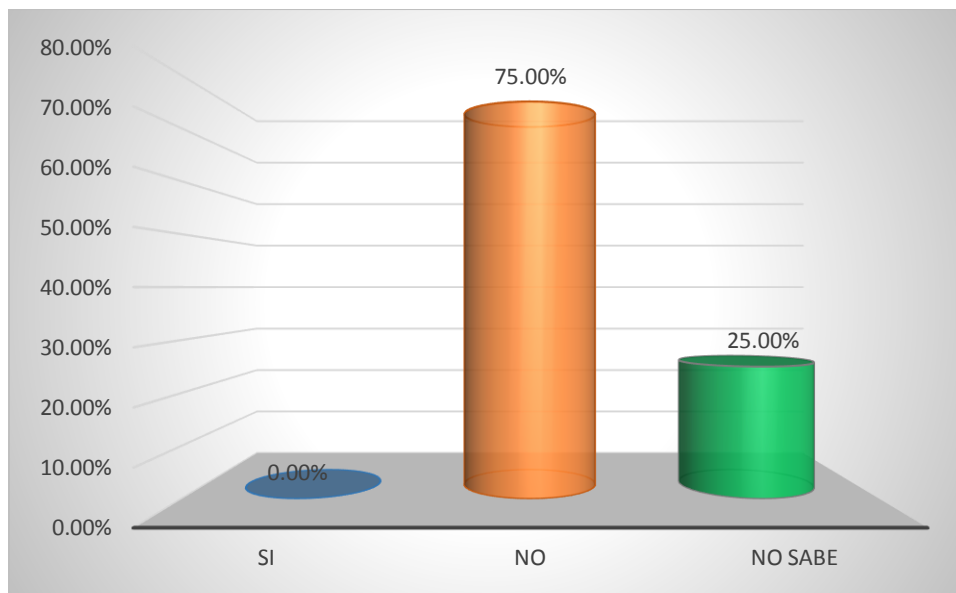
Comentario:

Según el 50.00% de colaboradores afirman que la empresa de transportes realiza gastos referidos a la compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros, sin embargo el otro 50.00% no tiene referencia o no conoce al respecto.

Tabla 7*Se controlan el uso de combustibles*

	f	%
Si	0	0.00%
No	6	75.00%
No sabe	2	25.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 7: Se controlan el uso de combustibles**

Fuente: Elaboración propia

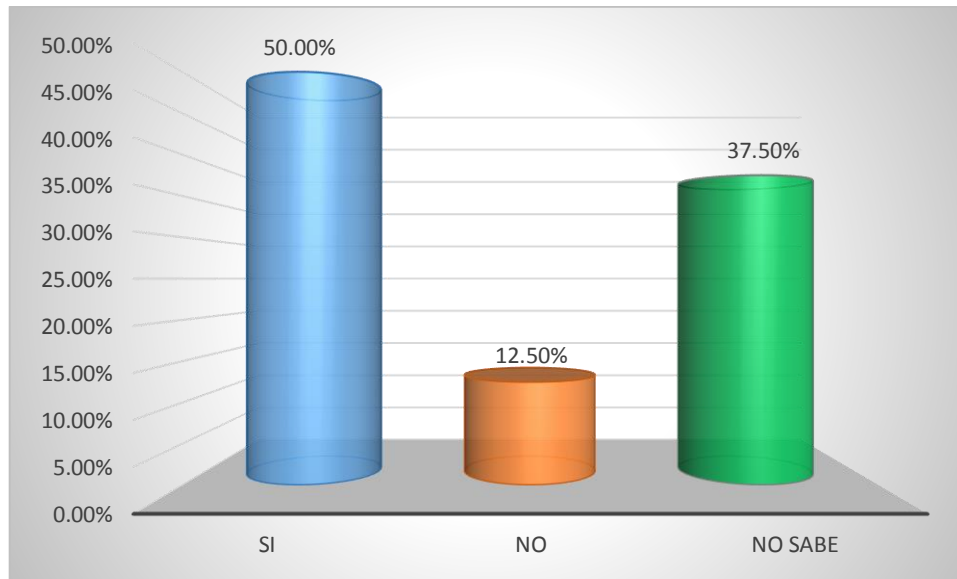
Comentario:

De los 8 encuestados, 6 de los colaboradores representan el 75.00% los cuales manifiestan que el uso del combustible no es controlado.

Tabla 8*Se contabilizan el salario de los conductores*

	f	%
Si	4	50.00%
No	1	12.50%
No sabe	3	37.50%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 8: Se contabilizan el salario de los conductores**

Fuente: Elaboración propia

Comentario:

La mitad de los colaboradores de la empresa de transportes muestra que el salario de los conductores es contabilizado, siendo también que el 50.00% restante afirma lo contrario o no conoce al respecto.

Tabla 9

Se contabilizan las obligaciones labores y de servicios (internet, teléfono, servicios básicos)

	f	%
Si	3	37.50%
No	2	25.00%
No sabe	3	37.50%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

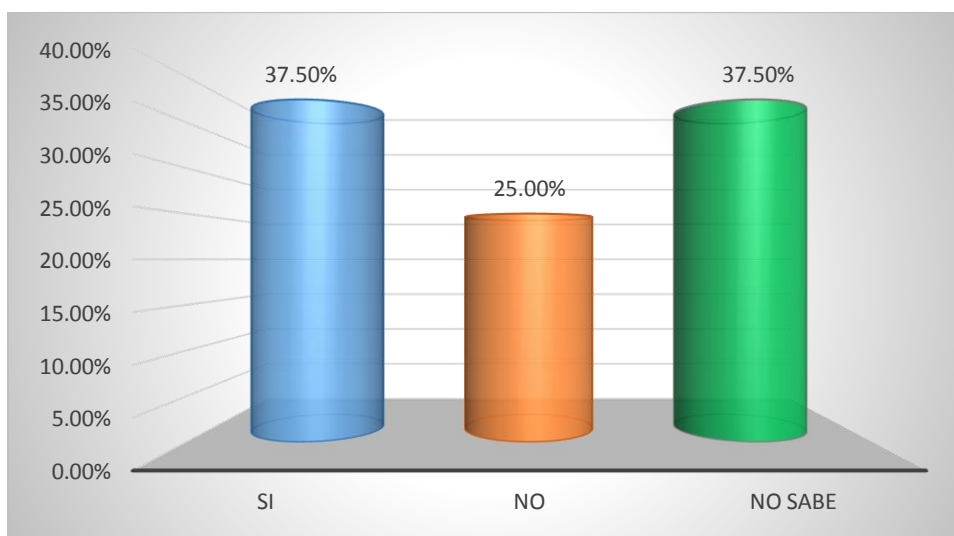


Figura 9: Se contabilizan las obligaciones labores y de servicios (internet, teléfono, servicios básicos)

Fuente: Elaboración propia

Comentario:

El 37.50% de los colaboradores afirma que si se contabiliza las obligaciones laborales y de servicios, sin embargo el 62.50% no tiene referencia de la utilización o desconoce su aplicación.

4.1.2 Resultados respecto al segundo objetivo específico

Describir la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.

Tabla 10

Cuenta con disponibilidad de carga

	f	%
Si	7	87.50%
No	1	12.50%
No sabe	0	0.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

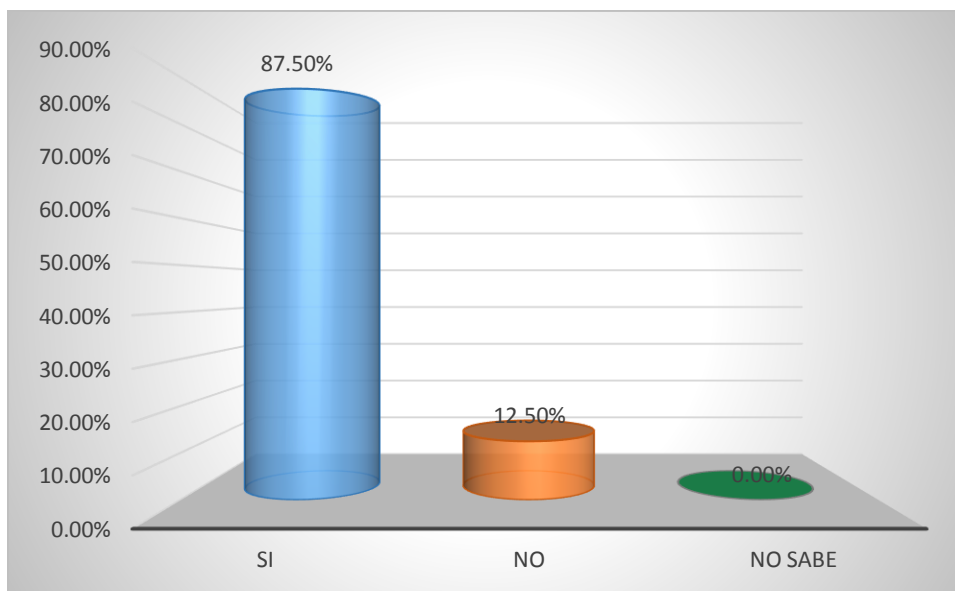


Figura 10: Cuenta con disponibilidad de carga

Fuente: Elaboración propia

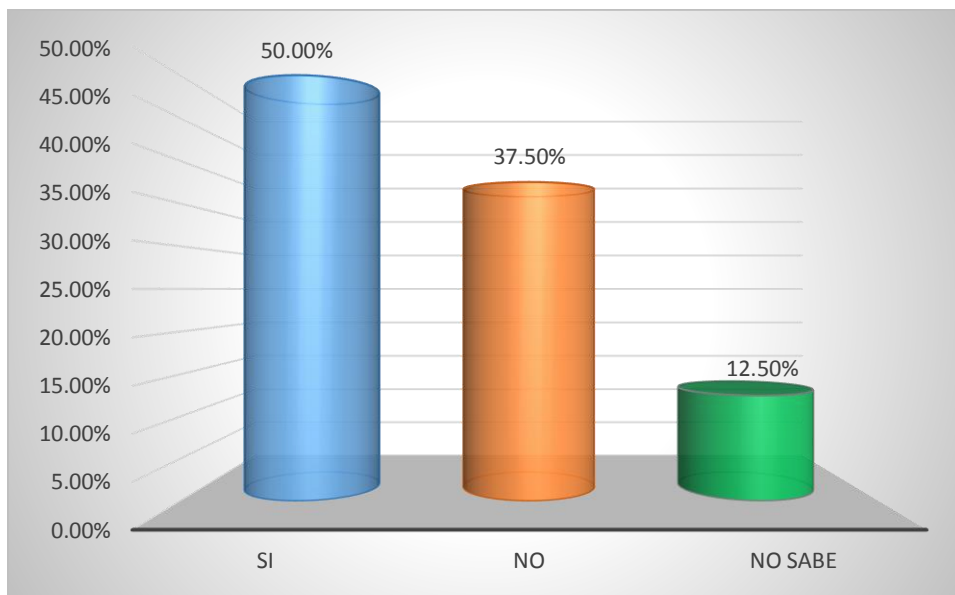
Comentario:

La mayoría de los colaboradores 87.50% manifiestan que la empresa de transportes cuenta con disponibilidad de carga y para el 12.50% no lo es, lo que demuestra que los vehículos estarán en constante servicio.

Tabla 11*Existe competencia en el rubro de la empresa*

	f	%
Si	4	50.00%
No	3	37.50%
No sabe	1	12.50%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 11: Existe competencia en el rubro de la empresa**

Fuente: Elaboración propia

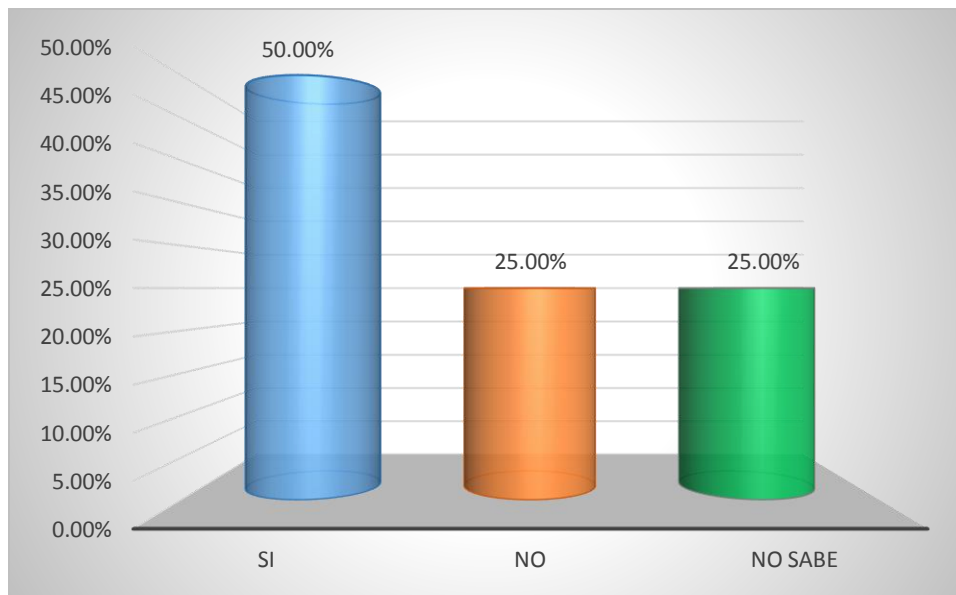
Comentario:

La mitad de colaboradores de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. manifiestan que existe competencia en el rubro de esta, sin embargo el otro 50.00% declara lo contrario o desconoce del tema.

Tabla 12*Se establece el valor de la mercancía*

	f	%
Si	4	50.00%
No	2	25.00%
No sabe	2	25.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 12: Se establece el valor de la mercancía**

Fuente: Elaboración propia

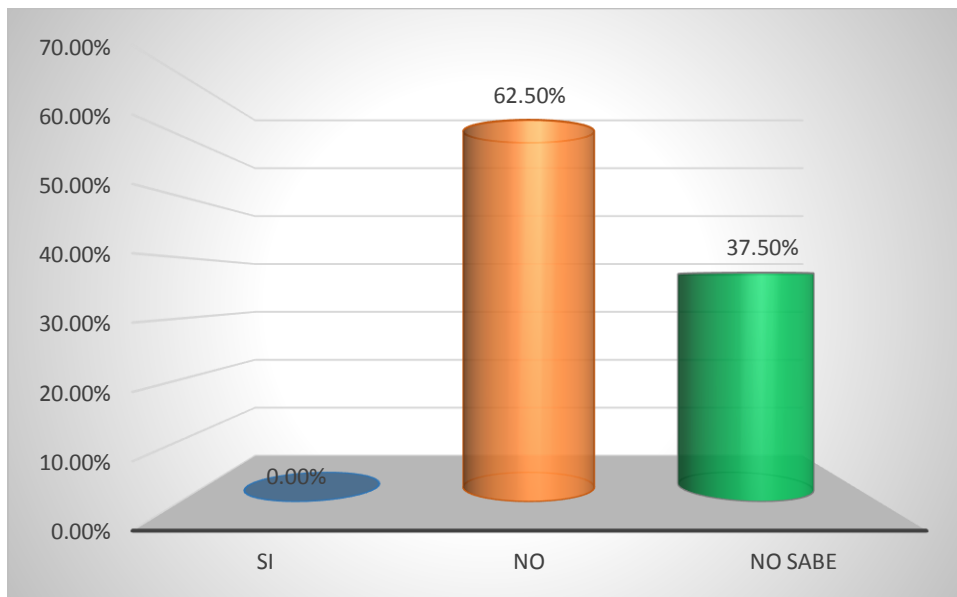
Comentario:

La mitad de colaboradores manifiesta que la empresa si establece el valor de la mercancía mientras que el otro 50.00% declara lo contrario o no tiene alguna referencia.

Tabla 13*Se contabiliza el costo de estibadores*

	f	%
Si	0	0.00%
No	5	62.50%
No sabe	3	37.50%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 13: Se contabiliza el costo de estibadores**

Fuente: Elaboración propia

Comentario:

La mayoría de los colaboradores manifestó que la empresa no contabiliza el costo de estibadores representados por el 62.50%.

4.2 Resultados respecto al objetivo general

Establecer los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.

Tabla 14

La empresa lleva un sistema de costos

	f	%
Si	0	0.00%
No	4	50.00%
No sabe	4	50.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

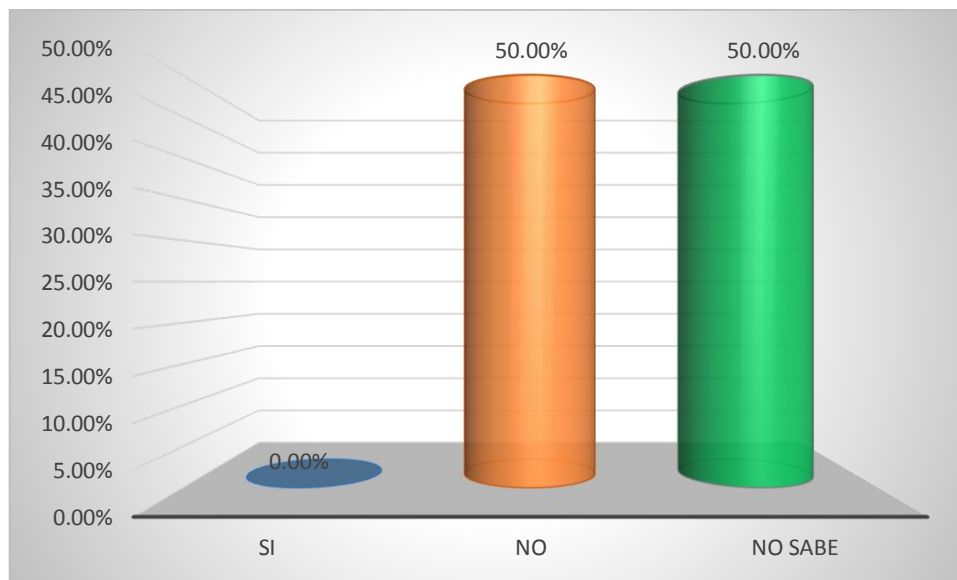


Figura 14: La empresa lleva un sistema de costos

Fuente: Elaboración propia

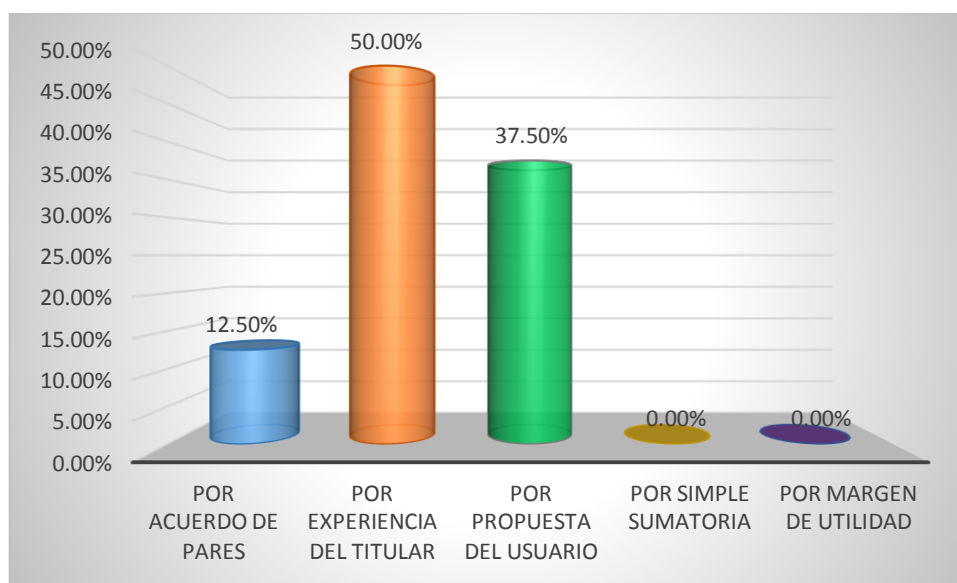
Comentario:

La empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. no lleva un sistema de costos manifestado así por el 50.00% de los colaboradores y el otro 50.00% no tiene referencia de la utilización o no conoce al respecto.

Tabla 15*Como la empresa establece los costos*

	f	%
Por acuerdo de pares	1	12.50%
Por experiencia del titular	4	50.00%
Por propuesta del usuario	3	37.50%
Por simple sumatoria	0	0.00%
Por margen de utilidad	0	0.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 15: Como la empresa establece los costos**

Fuente: Elaboración propia

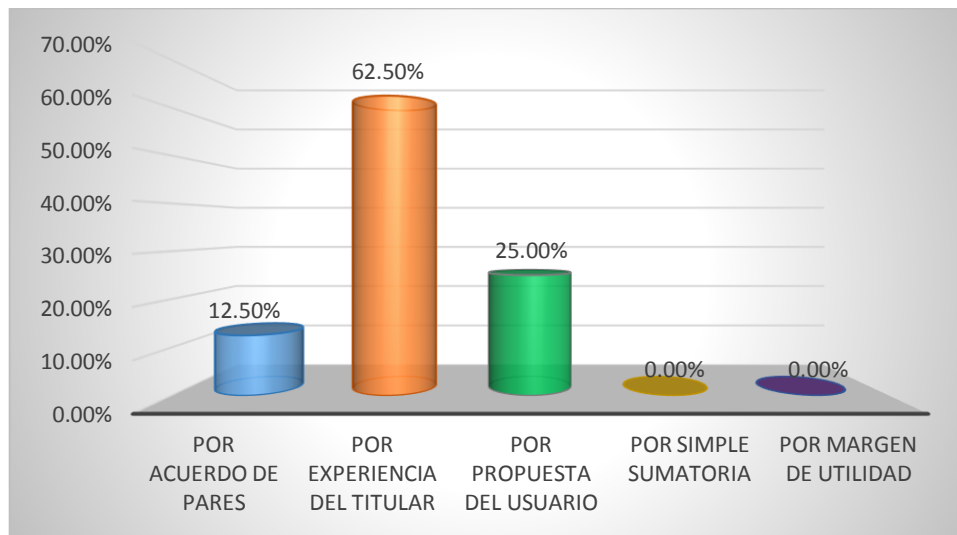
Comentario:

La empresa determina sus costos por experiencia del titular representado por el 50.00%, el 37.50% por propuesta del usuario y solo el 12.50% por acuerdo de pares.

Tabla 16*Como fija la empresa los fletes*

	f	%
Por acuerdo de pares	1	12.50%
Por experiencia del titular	5	62.50%
Por propuesta del usuario	2	25.00%
Por simple sumatoria	0	0.00%
Por margen de utilidad	0	0.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

**Figura 16: Como fija la empresa los fletes**

Fuente: Elaboración propia

Comentario:

La empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. fija los fletes por experiencia del titular expresado en un 62.50%, el 25.00% por propuesta del usuario y solo el 12.50% por acuerdo de pares.

Tabla 17

Estaría de acuerdo con implementar los costos de servicios de transporte de carga elaborado técnicamente en la especialidad del mismo para conocer verídicamente los costos de servicios y así establecer en forma técnica la fijación de los fletes.

	f	%
Si	8	100.00%
No	0	0.00%
No sabe	0	0.00%
Total	8	100.00%

Fuente: Elaboración propia

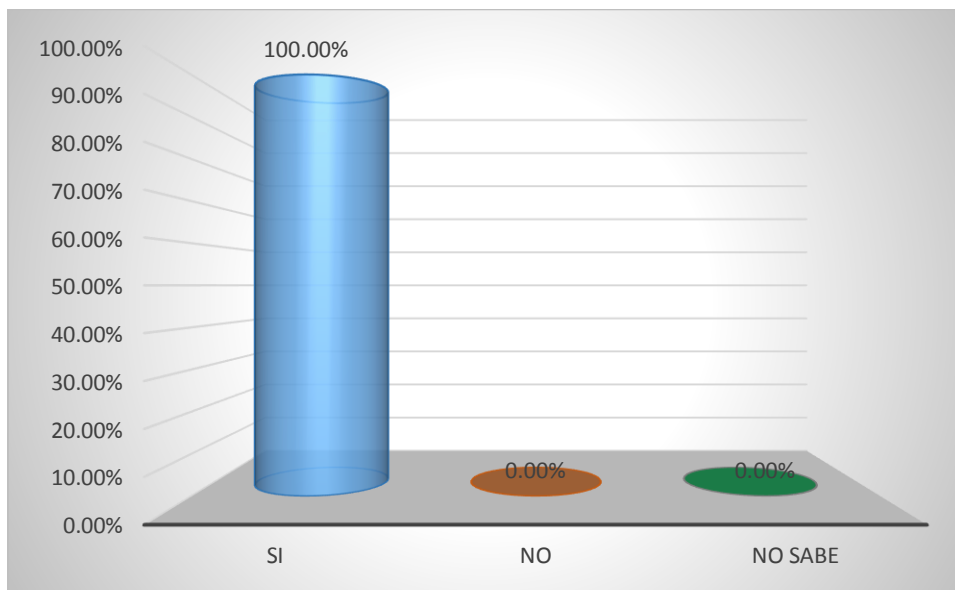


Figura 17: Estaría de acuerdo con implementar los costos de servicios de transporte de carga elaborado técnicamente en la especialidad del mismo para conocer verídicamente los costos de servicios y así establecer en forma técnica la fijación de los fletes.

Fuente: Elaboración propia

Comentario:

La totalidad de los colaboradores manifiestan estar de acuerdo con la implementación de los costos de servicios de transporte y así establecer en forma técnica la fijación de los fletes.



Capítulo V: Discusión

5.1 Descripción de los Hallazgos más relevantes y Significativos

El presente trabajo de Investigación nos ha permitido determinar que la empresa de Transportes de Carga Leiva H E.I.R.L. establece sus costos de operación sin ningún nivel técnico, simplemente considera como costo de transporte peajes y combustible sin tomar en cuenta los costos de servicios como son el combustible, lubricantes, filtros, llantas, sueldo del conductor, viáticos, peajes, mantenimiento, repuestos, frenos, entre otros chofer, refleja en sus indicadores que son:

- El negocio de la empresa transportes de carga Leiva H. E.I.R.L. se sobre entiende que es en la mercadería que transporta su principal rubro de negocio como son productos perecibles los que de hecho le generan mayor utilidades dejando de lado el costo de transporte.
- Los vehículos solo cubren la ruta Cusco – Arequipa – Cusco en razón a su negocio principal.
- El comerciante al mismo tiempo es el conductor del vehículo, el cual no cuenta con ayudante por lo que no considera sueldo del conductor incluyendo los viáticos y otros.

5.2 Limitaciones del estudio

La limitación más relevante del presente trabajo de investigación fue la indisponibilidad del gerente propietario en la entrega de información requerida.

5.3 Comparación crítica con la literatura existente

- Según lo enuncia Estefania Karolina Bernal Zavala en su trabajo de investigación titulado: “PROPUESTA DE SISTEMA DE COSTOS ABC PARA LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE PESADO JP AUQUILLA S.A., sostuvo como



objetivo principal determinar la rentabilidad real que genera la empresa de transporte pesado JP Auquilla S.A. y de la misma forma establecer los costos máximos que se pueden contemplar para cada una de las actividades.

De sus conclusiones se puede observar que la empresa carece de un método de costeo, que le permita identificar correctamente los costos, que genera cada una de las actividades en el traslado de la carga. Al momento de aplicar el método ABC, se determinó costos reales que incurren en cada actividad y que al momento se desconocían por parte de la gerencia, tales como: depreciaciones, seguros rastreo satelital y los administrativos. Los mismos que son relevantes para determinar el costo del servicio.

Realizando la comparación crítica podemos apreciar que al igual que nuestro presente trabajo de investigación la empresa de Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. carece de una estructura de costos de servicio, siendo así que al aplicar la estructura ideal determinada en esta investigación se llegó a la conclusión que la empresa tiene una diferencia de ganancia del 56%.

- Según lo enuncia Helga Fany Lopez Betancohurt en su trabajo de investigación titulado: “ESTRUCTURA Y ASIGNACIÓN DEL COSTO TOTAL, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN UNA RUTA CORTA, EN LA EMPRESA DE TRANSPORTE LA MISERICORDIA SAC DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE.”, sostuvo como objetivo principal mejorar el control de la empresa y así facilite la toma de decisiones en la Empresa de Transportes La Misericordia S.A.C.

En una de sus conclusiones da a conocer que el uso de un sistema de costos asegura que los usuarios puedan saber que lo que se cobra como flete, cubre los costos de operación del transporte de sus mercancías. Además, permite a las empresas que operan flota propia o externa, fijar correctamente el precio de venta de sus servicios, asegurándose



que los costos de la operación de transporte están cubiertos apropiadamente y permiten un margen de ganancia razonable.

Realizando la comparación crítica con nuestro trabajo de investigación mostramos que al contar con una buena estructura de costos dentro de la empresa, esta tendrá un margen de ganancia razonable asegurando que dichos costos son reales y correctamente aplicados.

5.3. Implicaciones del estudio

La falta de conocimientos técnicos para el establecimiento de los costos directos, operativos y administrativos por parte del titular de la empresa conlleva a cometer una serie de errores en la determinación de los costos, llegando al extremo de solo considerar como costo los costos de peajes y combustible.

Por otro lado prácticamente ha omitido todo lo que significa costos operativos como: remuneraciones del chofer y ayudantes, viáticos, depreciaciones, gastos de mantenimiento, repuestos y accesorios, frenos, lubricantes y combustible, suspensión, costos financieros entre otros.

Existe una confusión, se entiende por la falta de conocimiento del titular que por una parte realiza una actividad de transporte de carga de manera simple más pensando en la otra actividad que es la comercialización de productos de perecibles que se comercializan en la ciudad de Arequipa.

Esta confusión hace que los costos de transporte sean cubiertos con los ingresos que genera la comercialización de los productos perecibles cuyas utilidades son muy rentables.



COSTOS DIRECTOS POR VIAJE DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H E.I.R.L. POR UNA UNIDAD DE TRANSPORTE

Tabla 19
Impuesto vehicular

CONCEPTO	COSTO DEL VEHÍCULO	IMPUESTO VEHICULAR ANUAL	COSTO DE IMPUESTO ANUAL	COSTO DE IMPUESTO POR VIAJE	KILÓMETROS CUSCO – AREQUIPA	COSTO DE IMPUESTO POR KILOMETRO (CV/K)
IMPUESTO VEHICULAR	S/ 200 000.00	1 %	S/ 2000.00	S/ 41.67	515 Km	S/ 0.0809

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla nos da a conocer el costo de impuesto vehicular en que se incurre por cada kilómetro que se recorre tomando como base referencial el costo del vehículo de igual manera se considera la tasa porcentual del 1% que hace referencia el Decreto Supremo N° 22-94-EF que esta denominado Reglamento del Impuesto al Patrimonio vehicular.

**Tabla 20***Seguro vehicular*

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILÓMETROS CUSCO – AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
SEGURO VEHICULAR	ANUAL	1	Unidad	515 Km	S/ 280.00	S/ 280.00	S/ 5.83	S/ 0.01

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla explica la cantidad que se toma a consideración para el seguro con una periodicidad de consumo anual.

Tabla 21*Depreciación*

CONCEPTO	COSTO DEL VEHÍCULO	DEPRECIACIÓN ANUAL	COSTO DE DEPRECIACIÓN	COSTO POR VIAJE	KILÓMETROS CUSCO – AREQUIPA	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
DEPRECIACIÓN	S/ 200 000.00	20 %	S/ 40 000.00	S/ 833.33	515 Km	S/ 1.62

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla muestra el costo de depreciación por kilómetro que recorre, tomando como base el porcentaje de depreciación anual (20%), así también el costo por viaje es determinado entre doce meses y entre cuatro viajes mensuales.



Tabla 22

Garaje

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO - AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
GARAJE	MENSUAL	1	Unidad	515 Km	S/ 300.00	S/ 300.00	S/ 10.00	S/ 0.02

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla nos da a conocer el gasto incurrido en el garaje de las unidades de trabajo, tomando una periodicidad de consumo diario.



COSTOS OPERATIVOS POR VIAJE DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H E.I.R.L. POR UNA UNIDAD DE TRANSPORTE

NOTA:

- El costo total es determinado por la multiplicación de la cantidad por el costo unitario.
- El costo por viaje es determinado:
 - ✓ Por viaje: Entre 1 viaje
 - ✓ Mensual: Entre 4 viajes
 - ✓ 3 Meses: Entre 3 meses y entre 4 viajes
 - ✓ 6 Meses: Entre 6 meses y entre 4 viajes
 - ✓ Anual: Entre 12 meses y entre 4 viajes
 - ✓ 2 Años: Entre 24 meses y entre 4 viajes
- El costo por kilómetro es determinado entre el costo de viaje y los kilómetros recorridos.



Tabla 23
Combustible

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILÓMETROS CUSCO - AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
COMBUSTIBLE	POR VIAJE	95	Galones	515 Km	S/ 10.56	S/ 1003.20	S/ 1003.20	S/ 1.95

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La presente tabla muestra la cantidad de combustible consumida por kilómetro, tomando en consideración la periodicidad de consumo por viaje.

**Tabla 24***Lubricantes*

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO – AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
ACEITE DE MOTOR	3 MESES	5	Galones	515 Km	S/ 140.00	S/ 700.00	S/ 58.33	S/ 0.11
ACEITE DE CAJA	ANUAL	4	Galones	515 Km	S/ 62.50	S/ 250.00	S/ 5.21	S/ 0.01
ACEITE DE CORONA	ANUAL	4	Galones	515 Km	S/ 62.50	S/ 250.00	S/ 5.21	S/ 0.01

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla explica el monto del costo por kilómetro recorrido de cada ítem al detalle, perteneciente al costo operativo de los lubricantes según su periodicidad de consumo.

Tabla 25*Filtros*

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO – AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
FILTROS	3 MESES	3	Unidad	515 Km	S/ 100.00	S/ 300.00	S/ 25.00	S/ 0.05

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla considera los filtros como otro de los costos operativos que no fueron incluidos en un principio por el propietario.



Tabla 26
Neumáticos

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO – AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
NEUMATICOS	ANUAL	10	Unidad	515 Km	S/ 1200.00	S/ 12000.00	S/ 250.00	S/ 0.49

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla muestra el costo de los neumáticos que tomamos en consideración dentro de los costos operativos de la empresa.

Tabla 27
Honorarios del conductor

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO – AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
CONDUCTOR	POR VIAJE	1	Unidad	515 Km	S/ 200.00	S/ 200.00	S/ 200.00	S/ 0.39

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla toma en consideración el sueldo del conductor que no se muestra en la estructura inicial que fue brindada por el propietario a inicios de la investigación.

**Tabla 28***Viáticos*

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO – AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
VIATICOS	POR VIAJE	1	Unidad	515 Km	S/ 30.00	S/ 30.00	S/ 30.00	S/ 0.06

Fuente: Elaboración propia

Comentario: En la tabla se puede observar que los viáticos son también tomados en consideración para la presente investigación reducidos a un tiempo de periodicidad diario.

Tabla 29*Peajes*

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO – AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
PEAJES	POR VIAJE	1	Unidad	515 Km	S/ 69.80	S/ 69.80	S/ 69.80	S/ 0.14

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla muestra la periodicidad que se toma para los peajes y que son dados por viaje.



Tabla 30

Mantenimiento

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILÓMETROS CUSCO - AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
MANTENIMIENTO	ANUAL	1	Unidad	515 Km	S/ 1000.00	S/ 1000.00	S/ 20.83	S/ 0.04

Fuente: Elaboración propia

Comentario: En la tabla se muestra el mantenimiento que es aplicado a cada unidad con un tiempo de periodicidad anual, el cual también da a conocer el costo por kilómetro recorrido.



Tabla 31
Repuestos

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO - AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
RESPUESTOS	MENSUAL	1	Unidad	515 Km	S/ 1000.00	S/ 1000.00	S/ 20.83	S/ 0.04

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla explica al igual que el punto anterior que los repuestos son considerados dentro de los costos operativos con la diferencia que su periodicidad de consumo es mensual.

Tabla 32
Frenos

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO - AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
FRENOS	6 MESES	3	Unidad	515 Km	S/ 200.00	S/ 600.00	S/ 25.00	S/ 0.05

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla considera que el tiempo de periodicidad de consumos para los frenos es de seis meses resultando también el costo por kilómetro recorrido.



Tabla 33

Baterias

CONCEPTO	PERIODICIDAD DE CONSUMO	CANTIDAD	TIPO	KILOMETROS CUSCO - AREQUIPA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL (C*CU)	COSTO POR VIAJE	COSTO POR KILOMETRO (CV/K)
BATERIAS	2 AÑOS	2	Unidad	515 Km	S/ 600.00	S/ 1200.00	S/ 12.50	S/ 0.02

Fuente: Elaboración propia

Comentario: En la tabla se puede observar que el cambio de baterías aplicado a cada unidad de trabajo es de dos años siendo este la periodicidad de consumo del mismo.

**COSTOS ADMINISTRATIVOS POR VIAJE DE LA EMPRESA TRANSPORTES
DE CARGA LEIVA H E.I.R.L. POR UNA UNIDAD DE TRANSPORTE****Tabla 34***Costos administrativos*

COSTOS ADMINISTRATIVOS		
DETALLES	MENSUAL	COSTO POR VIAJE
SUELDO DEL GERENTE	S/ 1,500.00	S/ 375.00
SUELDO DEL ADMINISTRADOR	S/ 1,200.00	S/ 300.00
SUELDO DEL CONTADOR	S/ 1,000.00	S/ 250.00
ALQUILER DEL LOCAL	S/ 250.00	S/ 62.50
SERVICIOS BASICOS	S/ 100.00	S/ 25.00
INTERNET	S/ 25.00	S/ 6.25
TELEFONO	S/ 25.00	S/ 6.25
TOTAL	S/ 4,100.00	S/ 1,025.00

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla incluye los sueldos que en un principio omite el gerente propietario, de igual manera reconoce todos los gastos administrativos que incurren en la empresa.

COSTOS DE SERVICIOS IDEAL DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA

LEIVA H. E.I.R.L.

Ruta: Cusco – Arequipa

Tabla 35

Estructura ideal de costos de servicios

DETALLE	TABLA N°	COSTO POR KILOMETRO	COSTO POR VIAJE (1 UNIDAD)	COSTO TOTAL (5 UNIDADES)
COSTOS DIRECTOS		S/ 1.73	S/ 890.83	S/ 4,454.15
IMPUESTO VEHICULAR	19	S/ 0.08	S/ 41.67	S/ 208.35
SEGURO VEHICULAR	20	S/ 0.01	S/ 5.83	S/ 29.15
DEPRECIACION	21	S/ 1.62	S/ 833.33	S/ 4,166.65
GARAJE	22	S/ 0.02	S/ 10.00	S/ 50.00
COSTOS OPERATIVOS		S/ 3.36	S/ 1,725.91	S/ 8,629.55
COMBUSTIBLE	23	S/ 1.95	S/ 1,003.20	S/ 5,016.00
ACEITE DE MOTOR	24	S/ 0.11	S/ 58.33	S/ 291.65
ACEITE DE CAJA	24	S/ 0.01	S/ 5.21	S/ 26.05
ACEITE DE CORONA	24	S/ 0.01	S/ 5.21	S/ 26.05
FILTROS	25	S/ 0.05	S/ 25.00	S/ 125.00
NEUMATICOS	26	S/ 0.49	S/ 250.00	S/ 1,250.00
HONORARIOS DEL CONDUCTOR	27	S/ 0.39	S/ 200.00	S/ 1,000.00
VIATICOS	28	S/ 0.06	S/ 30.00	S/ 150.00
PEAJES	29	S/ 0.14	S/ 69.80	S/ 349.00
MANTENIMIENTO	30	S/ 0.04	S/ 20.83	S/ 104.15
REPUESTOS	31	S/ 0.04	S/ 20.83	S/ 104.15
FRENOS	32	S/ 0.05	S/ 25.00	S/ 125.00
BATERIAS	33	S/ 0.02	S/ 12.50	S/ 62.50
COSTOS ADMINISTRATIVOS		MENSUAL		
		S/ 4,100.00	S/ 1,025.00	S/ 1,025.00
SUELDO DEL GERENTE	34	S/ 1,500.00	S/ 375.00	S/ 375.00
SUELDO DEL ADMINISTRADOR	34	S/ 1,200.00	S/ 300.00	S/ 300.00
SUELDO DEL CONTADOR	34	S/ 1,000.00	S/ 250.00	S/ 250.00
ALQUILER DEL LOCAL	34	S/ 250.00	S/ 62.50	S/ 62.50
SERVICIOS BASICOS	34	S/ 100.00	S/ 25.00	S/ 25.00
INTERNET	34	S/ 25.00	S/ 6.25	S/ 6.25
TELEFONO	34	S/ 25.00	S/ 6.25	S/ 6.25
TOTAL			S/ 3,641.74	S/ 14,108.70
TOTAL INGRESOS			S/ 4,200.00	S/ 21,000.00
GANANCIA POR VIAJE			S/ 558.26	S/ 6,891.30

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La tabla muestra la estructura ideal con el total de costos directos, costos operativos y administrativos de la empresa Transportes de Carga Leiva H E.I.R.L., así mismo a partir de esta tabla se puede apreciar una diferencia entre la ganancia empírica y la ideal producto de la presente investigación, la cual demuestra que al reconocer todos los costos la ganancia tiene la tendencia a disminuir.

**Tabla 36**

Contrastación entre resultados empíricos y la estructura ideal de costos de servicio de transporte de carga

DETALLES	INGRESO POR VIAJE	EGRESO POR VIAJE	GANANCIA POR VIAJE	%
EMPIRICAMENTE	21,000.00	6,000.00	15,000.00	218%
ESTRUCTURA IDEAL	21,000.00	14,108.70	6,891.30	100%
DIFERENCIA	0	8,108.70	8,108.70	118%

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La presente tabla demuestra la diferencia que existe entre los costos de servicios de transporte de carga de manera empírica por el propietario el cual es superior por 56% de los costos de servicios de transporte de carga aplicando la estructura de costos adecuado a la empresa, así mismo se llega a la conclusión de que aplicando una estructura de costos ideal la ganancia por viaje será menor pero de manera real y correcta.



Tabla 37

Fijación del flete

TONELADAS	FLETE POR KILO	FLETE TOTAL	COSTOS DIRECTOS	COSTOS OPERATIVOS	COSTOS ADMINISTRATIVOS	GANANCIA REAL
28,000	S/ 0.15	S/ 4,200.00	S/ 890.83	S/ 1,725.91	S/ 1,025.00	S/ 558.26

Fuente: Elaboración propia

Comentario: La presente tabla muestra los costos técnicos reales que se debe deducir al flete total para obtener la ganancia real y de esta manera el gerente propietario tomar una decisión en el cual se tendrá en cuenta si la ganancia es relevante ante los costos y gastos que se realiza en el transporte.



CONCLUSIONES

1. La empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. establece los costos de servicio de transporte en forma empírica, siendo así que el propietario no aplica un sistema de costeo (Ver tabla y gráfico N° 14), donde no se encuentran los costos que fijan los fletes, este suceso muestra que obtiene ingresos en un 118% sobreestimado, hecho que es desfavorable y no le permite establecer con idoneidad los fletes que incurren en la determinación de los costos de servicios, por lo que se tiene que tomar en cuenta la experiencia del titular o propuesta del usuario para la referencia de los precios en los costos de servicios y la fijación de los fletes. Como se observa en la tabla N° 15, 16,18 y gráfico N° 03, 04.
2. Los costos de servicio de la empresa Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. muestra ganancias de S/ 15,000.00 considerando los cinco vehículos de transporte por viaje, sin embargo cabe recalcar que este resultado no tiene como base una estructura de costos en la cual se puedan confiar o tener certeza que es así, pues a partir del análisis y sistema de costeo aplicado demostramos que las ganancias establecidas técnicamente ascienden a S/ 6,891.30 por lo tanto existe una diferencia de 118% de la ganancia técnica frente a la empírica. Con la aplicación de una estructura de costos real se toman en consideración varios costos los cuales el propietario no considera actualmente y que estos costos afectan directamente en la fijación de los fletes. (Ver tablas N° 35, 36 y 37).
3. La fijación de los fletes son establecidos en forma empírica inadecuadamente por el gerente propietario debido a la falta de conocimiento respecto a los costos de servicios de transporte de carga que aportan datos verídicos y reales los cuales a su vez conllevan en la determinación y fijación de fletes.



RECOMENDACIONES

1. El titular de la empresa de Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. debe de contratar los servicios de un contable especializado en costos para que establezca técnicamente los costos de servicio de transporte de carga, de manera que se establezcan con rigurosidad contable para la toma de decisiones en la fijación de fletes.
2. El titular de la empresa de Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L. deberá en el menor corto tiempo posible de implementar su estructura de costos en base a los resultados alcanzados en el presente estudio, es decir utilizar la tabla ideal.
3. Si bien es cierto que la gran mayoría de transportistas establecen sus fletes en base a su experiencia, se sugiere fijar las tarifas en función a los costos de servicios que en la presente investigación se han determinado.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABC. (22 de Junio de 2014). DefinicionesABC. Obtenido de DefinicionesABC:
<https://www.definicionabc.com/general/neumaticos.php>
- Billene, R. A. (2010). Analisis de Costos. Mendoza - Argentina : Ediciones Juridicas Cuyo.
- Brito, J. A. (2005). Contabilidad Basica. Mexico: Ediciones Centro de Contadores.
- Cabrera Canovas, A. (2011). Transporte Internacional de Mercancias. Lima.
- Cusato, A. (2011). El Transporte de Carga como Factor Economico. Lima.
- Debitoor. (06 de octubre de 2011). Debitoor. Obtenido de Debitoor:
<http://www.debitoor.es/glosario/definicion-salario>
- Definicion ABC. (2016). Definicion ABC. Obtenido de
<http://www.definicionabc.com/licencia.php>
- Definiciones. (23 de Abril de 2010). Definiciones. Obtenido de Definiciones:
www.definiciones.com
- Del Rio González, C. (2003). Costos Historicos . Mexico: Ed. Thomson.
- Eduardo, S. (20 de Enero de 2013). Wikipedia. Obtenido de Wikipedia:
www.wikipedia.com.pe/peaje/resultado.
- Gabrilea, S. A. (30 de Agosto de 2013). Slideshare. Obtenido de Slideshare:
www.slideshare.net
- Hatрман. (2016). Sistema de Control de Motores. Mexico: LEXUS.
- Hernandez Sampieri, R. (2015). Metodologia de la Investigacion - 6ta Edicion.
- Ing.Carhuavilca. (2010). Seguros. Actualidad Empresarial.
- MERCANCIA, S. D. (13 de 06 de 2011). SERVICIO DE TRANSPORTE Y
MERCANCIA. Obtenido de SERVICIO DE TRANSPORTE Y MERCANCIA:
<http://serviciodetransporteymercancia.blogspot.pe/2011/06/fletes.html>



- Riveiro Palacio, F. (12 de junio de 2011). monografias.com. Obtenido de monografias.com: <http://www.monografias.com/trabajos82/conceptos-basicos-costos-produccion/conceptos-basicos-costos-produccion2.shtml>
- Romero, E. (2010). Economía Peruana. Piura.
- SAT. (18 de DICIEMBRE de 2016). SAT. Obtenido de SAT: <https://www.sat.gob.pe/websitev9/TributosMultas/ImpuestoVehicular/Informacion>
- Solorzano, R. (10 de marzo de 2011). monografias.com. Obtenido de monografias.com: <http://www.monografias.com/trabajos88/costos-fijos-y-variables/costos-fijos-y-variables.shtml>
- Tareas, B. (9 de noviembre de 2014). Buenas Tareas. Obtenido de Buenas Tareas: <http://www.buenastareas.com/ensayos/Factores-Que-Intervienen-En-La-Fijaci%C3%B3n/62729326.html>
- Transportedecargadepits.com. (29 de septiembre de 2011). Transportedecargadepits.com. Obtenido de Transportedecargadepits.com: <https://transportedecargadepits.wordpress.com/>
- Tributaria, S. d. (01 de Enero de 2016). SAT. Obtenido de SAT: <https://www.sat.gob.pe/websitev9/TributosMultas/ImpuestoVehicular/Informacion>
- Universal, D. (20 de Junio de 2011). Diccionario Universal. Obtenido de Diccionario Universal: www.diccionariouniversal.com/gastos/transporte.html
- WALTER HAY, W. (08 de junio de 1983). COSTOS DE SERVICIO. En W. WALTER HAY, INGENIERIA DE TRANSPORTE (pág. 739). ESPAÑA: LIMUSA.
- Wikipedia. (12 de Julio de 2010). Wikipedia. Obtenido de Wikipedia: www.wikipedia.com/definicion/capacitación.html



www.uv.mx. (10 de febrero de 2013). uv. Obtenido de uv:

<http://www.uv.mx/personal/alsalas/files/2013/02/CLASIFICACION-DE-LOS-COSTOS.pdf>



ANEXOS

**MATRIZ DE CONSISTENCIA
COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA “TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L.” – CUSCO, PERIODO 2016**

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	POBLACION Y MUESTRA
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Variable 1	Población
¿De qué manera se establecen los costos de servicios de transporte de carga y como se fijan los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016?	Establecer los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.	En la empresa de servicios “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” establecen sus costos y fijan sus fletes por acuerdo de pares en algunos casos y en otros lo propone el usuario lo que implica que no existe un nivel técnico, por tanto no sabe si gana o pierde y más aun no determinan correctamente sus costos y fletes.	Costos de servicios de transporte de carga.	La población está constituida por: <ul style="list-style-type: none"> • Gerente propietario(01) • Administrador (01) • Contador (01) • Trabajadores (05)
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicos	Variable 2	Muestra
<p>a. ¿De qué manera se establecen los de costos de servicios de transporte de carga en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016?</p> <p>b. ¿Cómo se fijan los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016?</p>	<p>a. Establecer los costos de servicios de transporte de carga en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.</p> <p>b. Describir la fijación de los fletes en la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” - Cusco, período 2016.</p>	<p>a. En la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” establece sus costos de servicio de manera empírica sin ningún nivel técnico, por experiencia del titular y/o a propuesta del usuario.</p> <p>b. En la empresa “Transportes de Carga Leiva H. E.I.R.L.” fijan sus fletes de forma rutinaria por experiencia tanto del propietario como del usuario.</p>	Fijación del fletes	La muestra es igual a la población.

MATRIZ DEL INSTRUMENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

TEMA	COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA “TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L.” – CUSCO, PERIODO 2016		
OBJETIVO	Establecer los costos de servicios de transporte de carga y la fijación de los fletes en la empresa Transportes Leiva H. E.I.R.L – Cusco, período 2016.		
VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS O REACTIVOS
Variable 1 Costos de servicios de transporte de carga	X1=Costos directos	<ul style="list-style-type: none"> • Impuesto vehicular • Seguro vehicular • Depreciación 	- ¿Esta afecto al pago de impuesto al patrimonio vehicular? -¿Se paga el seguro vehicular? -¿Se aplican depreciaciones en los activos?
	X2=Costos operativos	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento y Repuestos • Viáticos y Peajes • Aceites • Lubricantes • Filtros • Frenos • Baterías • Neumáticos • Combustible • Salario del conductor 	-¿Se realizan actividades de mantenimiento y repuestos? -¿Esta afecto al pago de viáticos y peajes? -¿Los conductores de los vehículos realizan gastos de compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros? -¿Se controlan el uso de combustibles? -¿Se contabilizan los salarios de los conductores?
	X3=Costos administrativos	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios básicos • Alquiler de oficina • Internet • Teléfono • Sueldo del administrador y contador 	-¿Se contabilizan las obligaciones labores y de servicios (internet, teléfono, servicios básicos)?
Variable 2 Fijación de fletes	Y1=Capacidad operativa	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de carga • Competencias de otros transportistas 	-¿Cuenta con disponibilidad de carga? -¿Existe competencia en rubro de la empresa?
	Y2=Gastos de operación	<ul style="list-style-type: none"> • Valor de la mercancía • Estiba 	-¿Se establece el valor de la mercancía? -¿Se contabiliza el costo de estibadores?



INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

**ENCUESTA DIRIGIDA AL GERENTE PROPIETARIO, ADMINISTRADOR,
CONTADOR Y TRABAJADORES DE LA EMPRESA “TRANSPORTES DE
CARGA LEIVA H E.I.R.L.” PERIODO 2016**

1.- ¿Qué cargo desempeña dentro de la empresa?

- a. Gerente Propietario
- b. Administrador
- c. Contador
- d. Trabajador

2.- ¿La empresa lleva un sistema de costos?

- a. Si
- b. No
- c. No sabe

3.- ¿Cómo la empresa establece los costos?

- a. Por acuerdo de pares
- b. Por experiencia del titular
- c. Por propuesta del usuario
- d. Por simple sumatoria
- e. Por margen de utilidad

4.- ¿Cómo fija la empresa los fletes?

- a. Por acuerdo de pares
- b. Por experiencia del titular
- c. Por propuesta del usuario
- d. Por simple sumatoria
- e. Por margen de utilidad

COSTOS DIRECTOS

5.- ¿Esta afecto al pago de impuesto al patrimonio vehicular?

- a. Si
- b. No
- c. No sabe

6.- ¿Se paga el seguro vehicular?



a. Si

b. No

c. No sabe

7.- ¿Se aplica depreciaciones en los activos?

a. Si

b. No

c. No sabe

COSTOS OPERATIVOS

8.- ¿Se realizan actividades de mantenimiento y repuestos?

a. Si

b. No

c. No sabe

9.- ¿Esta afecto al pago de viáticos y peajes?

a. Si

b. No

c. No sabe

10.- ¿Los conductores de los vehículos realizan gastos de compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros?

a. Si

b. No

c. No sabe

11.- ¿Se controlan el uso de combustibles?

a. Si

b. No

c. No sabe

12.- ¿Se contabilizan el salario de los conductores?

a. Si

b. No

c. No sabe



COSTOS ADMINISTRATIVOS

13.- ¿Se contabilizan las obligaciones labores y de servicios (internet, teléfono, servicios básicos)?

- a. Si
- b. No
- c. No sabe

CAPACIDAD OPERATIVA

14.- ¿Cuenta con disponibilidad de carga?

- a. Si
- b. No
- c. No sabe

15.- ¿Existe competencia en el rubro de la empresa?

- a. Si
- b. No
- c. No sabe

GASTOS DE OPERACIÓN

16.- ¿Se establece el valor de la mercancía?

- a. Si
- b. No
- c. No sabe

17.- ¿Se contabiliza el costo de estibadores?

- a. Si
- b. No
- c. No sabe

- ¿Estaría de acuerdo con implementar los costos de servicios de transporte de carga elaborado técnicamente en la especialidad del mismo para conocer verídicamente los costos de servicios y así establecer en forma técnica la fijación de los fletes?

- a. Si
- b. No



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor(a):

Presente

ASUNTO: Validación de instrumentos

Nos es muy grato comunicarnos con Usted para expresarle nuestro saludo y así mismo hacer de su conocimiento que siendo Bachilleres de la Escuela profesional de Contabilidad de la Universidad Andina del Cusco, requerimos validar los instrumentos con los cuales recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos el grado de Contadores Públicos.

El título de nuestro proyecto de investigación es “COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L. – CUSCO, PERIODO 2016” y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas de investigación académica.

El expediente de validación que le hacemos llegar contiene:

1. Anexo N° 1: Matriz de Consistencia
2. Anexo N° 2: Operacionalización de Variables
3. Anexo N° 3: Encuesta
4. Anexo N° 4: Validación de instrumentos

Expresándole nuestro sentimiento de respeto y consideración nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente;

Eber Cesar Choquesaca Pacheco.

Juan Elí Lara Sánchez.



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

DATOS GENERALES

1.1. TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN:

“COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L. – CUSCO, PERIODO 2016”

1.2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN: Encuesta

1.3. INVESTIGADORES: Choquesaca Pacheco Eber Cesar y Lara Sánchez Juan Elí

DATOS DEL EXPERTO:

2.1. Nombres y Apellidos:

2.2. Especialidad:

2.3. Lugar y fecha:

2.4. Cargo e Institución donde labora:

COMPONENTE	INDICADORES	CRITERIOS	Totalmente en desacuerdo 0-20%	En desacuerdo 21-40%	Ni de acuerdo ni en desacuerdo 41-60%	De acuerdo 61-80%	Totalmente de acuerdo 81-100%
FORMA	1.Redaccion	Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios.					
	2.Claridad	Esta formulado con un lenguaje apropiado.					
	3.Objetividad	Esta expresado en conducta observable.					
CONTENIDO	4.Actualidad	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.					
	5.Suficiencia	Los ítems son adecuados en cantidad y claridad.					
	6.Intencionalidad	El instrumento mide pertinentemente las variables de investigación.					
ESTRUCTURA	7.Organizacion	Existe una organización lógica.					
	8.Consistencia	Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.					
	9.Coherencia	Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables.					
	10.Metodologia	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					



I. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

.....
.....

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

.....

III. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede a su aplicación

Debe corregirse

FIRMADO: JUAN CANCIO CURIZA
CARRASCO



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

DATOS GENERALES

1.1. TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN:

“COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y FIJACIÓN DE LOS FLETES DE LA EMPRESA TRANSPORTES DE CARGA LEIVA H. E.I.R.L. – CUSCO, PERIODO 2016”

1.4. NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN: Encuesta

1.5. INVESTIGADORES: Choquesaca Pacheco Eber Cesar y Lara Sánchez Juan Elí

DATOS DEL EXPERTO:

1.2. Nombres y Apellidos:

1.3. Especialidad:

1.4. Lugar y fecha:

1.5. Cargo e Institución donde labora:

COMPONENTE	INDICADORES	CRITERIOS	Totalmente en desacuerdo 0-20%	En desacuerdo 21-40%	Ni de acuerdo ni en desacuerdo 41-60%	De acuerdo 61-80%	Totalmente de acuerdo 81-100%
FORMA	1.Redaccion	Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios.					
	2.Claridad	Esta formulado con un lenguaje apropiado.					
	3.Objetividad	Esta expresado en conducta observable.					
CONTENIDO	4.Actualidad	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.					
	5.Suficiencia	Los ítems son adecuados en cantidad y claridad.					
	6.Intencionalidad	El instrumento mide pertinentemente las variables de investigación.					
ESTRUCTURA	7.Organizacion	Existe una organización lógica.					
	8.Consistencia	Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.					
	9.Coherencia	Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables.					
	10.Metodologia	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					



IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

.....
.....

V. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

.....

VI. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede a su aplicación

Debe corregirse

FIRMADO: NORMA VIRGINIA SOTO
CHOQUE



EVIDENCIA FOTOGRÁFICA



