



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



**TESIS**

---

**“Costos de Servicios y la Toma de Decisiones de la Empresa de Transporte de Carga  
Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la Provincia de Cusco, periodo 2020”**

---

**PRESENTADA POR:**

Bach. Mayra Stefany Barrientos Crucinta

Bach. Eduarda Beredid Tupayachi Peralta

**Para optar el título profesional de Contador**

**Público.**

**ASESOR:**

Mgt. Gabriel Mozo Ayma.

**Línea de Investigación:** Costos y Presupuestos

**CUSCO - PERÚ**

**2023**



## Presentación

Señor Dr. Rubén Tito Mariño Loayza, Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Andina del Cusco.

En cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables, ponemos a vuestra distinguida consideración y por intermedio a los señores miembros del jurado el presente trabajo de investigación intitulado **“Costos de Servicios y la Toma de Decisiones de la Empresa de Transporte de Carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020”**, cuyo objetivo es describir como son los costos de servicios y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.

Este trabajo investigativo revelará los conocimientos y el aprendizaje profesional conseguidos en la categoría de pre-grado.

Así mismo el trabajo investigativo fue realizado con dedicación, empeño y constancia. Queremos dar gracias en forma particular al grupo docente de la Escuela Profesional de Contabilidad, que aportaron de forma fructífera en nuestro desarrollo de carrera.

Atentamente.

Bach. Mayra Stefany Barrientos Crucinta.

Bach. Eduarda Beredid Tupayachi Peralta.



## Agradecimiento

Agradecemos a todos nuestros docentes de la Escuela Profesional de Contabilidad de la Universidad Andina del Cusco, por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación de nuestra profesión.

Así mismo agradecemos de manera especial, al Mg. Gabriel Mozo Ayma, asesor de nuestra tesis, gracias por su paciencia, motivación, y actitud, como docente.

Agradecemos también a nuestros dictaminantes, Mg. CPC. Clotilde Álvarez Marquina y a la Dra. CPCC. Nélide Paullo Dávalos, que gracias a sus observaciones y correcciones y tiempo dedicado pudimos lograr y culminar esta tesis.

A todas las personas que nos han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito en especial a aquellos que nos abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos, a todos ellos muchas gracias.

Las tesistas.



### Dedicatoria

Mi tesis le dedico a mi querida madre Dora Crucinta Córdova por darme todas las oportunidades que hay en la vida y a mi hermano a mis tías, primos, primas y mi querida abuela por darme todo el amor, apoyo y ánimo para seguir adelante y seguir dando un buen ejemplo, así como también lo dedico a mis tíos Feli Crucinta y José García por ayudarme incondicionalmente, dándome el apoyo emocional “que todo se puede”, y por ultimo a mi querido padre Sergio Barrientos, que sé que hubiera querido lo mejor para mí, gracias a todos por confiar en mí.

Bach. Mayra Stefany Barrientos Crucinta



## Dedicatoria

La presente tesis está dedicada a Dios, al Sr. De Qoyllur Ritti y a la Virgen Reyna de Estrella, quienes me han guiado por el buen camino y me han dado la fortaleza para llegar a este momento tan especial e importante de mi formación profesional. Por los triunfos y los momentos difíciles que me han enseñado a valorarlo cada día más.

A mis padres Luis Beltrán Tupayachi Vargas y Rosario Peralta Paucar por su apoyo incondicional, por sus consejos, valores y por la motivación constante que me ha permitido ser una persona perseverante de bien, todo esto con una enorme dosis de amor. A mis hermanos Boris, Edwar y sobrina Mikela por estar siempre presentes acompañándome en todo momento, por el apoyo moral que me brindaron a lo largo de esta etapa de mi vida.

Bach. Eduarda Beredid Tupayachi Peralta.



**Nombres y apellidos de los jurados de la tesis y del asesor**

**REPLICANTES**

Mgt. Edith Clorinda Alata Huaña

Mgt. Alex Canahuire Choquepata

**DICTAMINANTES**

Dra. Nelida Paullo Dávalos

Mg. Clotilde Álvarez Marquina

**ASESOR**

Mgt. Gabriel Mozo Ayma



## Índice General

Presentación.....	ii
Agradecimiento .....	iii
Dedicatoria.....	iv
Nombres y apellidos de los jurados de la tesis y del asesor .....	vi
Índice General.....	vii
Índice de tablas .....	x
Resumen .....	xiii
Abstract.....	xiv
<b>CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
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 Justificación de la Investigación .....	3
1.3.1 Conveniencia .....	3
1.3.2 Relevancia Social .....	3
1.3.3 Implicancias Prácticas .....	4
1.3.4 Valor Teórico.....	4
1.3.5 Utilidad Metodológica.....	4
1.3.6 Viabilidad Y Factibilidad .....	5
1.4 Objetivos de Investigación.....	5
1.4.1 Objetivo General.....	5
1.4.2 Objetivos Específicos .....	5
1.5 Delimitación del estudio .....	5



1.5.1 Delimitación Temporal.....	5
1.5.2 Delimitación Espacial.....	6
1.5.3 Delimitación Conceptual .....	6
1.6 Línea de Investigación .....	6
<b>CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>7</b>
2.1 Antecedentes de la investigación .....	7
2.1.1 Antecedentes internacionales .....	7
2.1.2 Antecedentes Nacionales.....	9
2.1.3 Antecedentes locales.....	12
2.2 Bases Legales.....	15
2.3 Bases teóricas.....	16
2.3.1 Costos de servicios .....	16
2.3.2 Toma de Decisiones.....	21
2.4 Marco Conceptual.....	24
2.5 Hipótesis.....	29
2.5.1 Hipótesis General .....	29
2.5.2 Hipótesis específicas: .....	30
2.6 Variables .....	30
2.6.1 Identificación de Variables.....	30
2.6.2 Operacionalización De Variables .....	25
<b>CAPÍTULO III: METODO DE INVESTIGACION .....</b>	<b>26</b>
3.1 Enfoque de investigación .....	26
3.2 Alcance de investigación.....	26
3.3 Diseño De Investigación .....	26
3.4 Poblacion y Muestra.....	26



3.4.1 Población .....	26
3.4.2 Muestra .....	27
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	27
3.5.1 Técnicas .....	27
3.5.2 Instrumentos .....	27
3.6 Procesamiento de datos .....	27
CAPITULO IV: RESULTADOS DE INVESTIGACION.....	29
4.1 Resultados respecto a los objetivos específicos .....	29
CAPÍTULO V: DISCUSION .....	48
5.1 Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos.....	48
5.2 Limitaciones del estudio .....	49
5.3 Comparación Crítica con la Literatura Existente .....	49
5.4 Implicancias del estudio.....	52
5.4.1 A nivel académico .....	52
5.4.2 A nivel práctico .....	52
5.4.3 A nivel metodológico .....	52
CONCLUSIONES.....	53
RECOMENDACIONES .....	55
BIBLIOGRAFÍA .....	56
ANEXOS .....	61
MATRIZ DE CONSISTENCIA .....	62
MATRIZ DE INSTRUMENTOS .....	64
INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	66



## Índice de tablas

<b>Tabla 1</b> Costos de combustible por viaje, de semitrailer moderno (International) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	29
<b>Tabla 2</b> Costos de combustible por viaje, de semi tráiler antiguo (FH12) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.....	30
<b>Tabla 3</b> Comparación de costos de consumo de combustible por viaje, de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	30
<b>Tabla 4</b> Costos de lubricantes por viaje, de semi tráiler moderno (International) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.....	31
<b>Tabla 5</b> Costos de lubricantes por viaje, de semi tráiler antiguo (FH12) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.....	31
<b>Tabla 6</b> Comparación de costos de consumo de lubricantes por viaje, de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	32
<b>Tabla 7</b> Costos de filtros de Petróleo, aceite y racord, por viaje de semi tráiler moderno (International) de la entidad dedicada servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.....	32
<b>Tabla 8</b> Costos de filtros de Petróleo, aceite y racord, por viaje de semi tráiler moderno (International) de la entidad dedicada servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.....	33



<b>Tabla 9</b> Comparación de costos de consumo por viaje de filtros de petróleo aceite y racord de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	33
<b>Tabla 10</b> Costos de neumáticos por viaje, de <b>semi tráiler moderno (International)</b> de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.....	34
<b>Tabla 11</b> Costos de neumáticos por viaje de semi tráiler antiguo (FH12) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.....	34
<b>Tabla 12</b> Comparación de costos de consumo de neumáticos originales y de reencauche del Semi tráiler moderno (international) y semi tráiler antiguo (FH) de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.....	35
<b>Tabla 13</b> Costo de mano de obra directa por viaje (sueldo del conductor), de semi tráiler moderno (International) de la entidad dedicada servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	36
<b>Tabla 14</b> Costo de mano de obra directa por viaje (sueldo del conductor), de semi tráiler antiguo (FH12) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	36
<b>Tabla 15</b> Comparación de Costos de mano de obra directa (sueldo del conductor) por viaje, de semi tráiler moderno (International) y semi tráiler antiguo (FH12) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	36
<b>Tabla 17</b> Costos indirectos de servicios, por suministros indirectos y mano de obra indirectas por viaje de <b>semi tráiler moderno (International)</b> y <b>semi tráiler antiguo (FH12)</b> de la	



entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto .....	38
<b>Tabla 17</b> Costos indirectos de servicios por depreciación por viaje de <b>semi tráiler moderno (International)</b> de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto, .....	40
<b>Tabla 18</b> Costos indirectos de servicios por depreciación por viaje de semi tráiler antiguo (FH12) de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	41
<b>Tabla 19</b> Conocimiento de toma de decisiones gerenciales en la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas .....	42
<b>Tabla 21</b> Toma de decisiones gerenciales en la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas con apoyo del contador de la empresa.....	43
<b>Tabla 21</b> Toma de decisiones financieras en la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas con apoyo familiar.....	43
<b>Tabla 22</b> Costos de servicio por viaje, de <b>semi tráiler moderno (International)</b> de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.....	44
<b>Tabla 24</b> Costos de servicio por viaje, de <b>semi tráiler antiguo (FH12)</b> de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	45
<b>Tabla 25</b> Comparación de Costos de servicio por viaje, de <b>semi tráiler moderno (International)</b> y <b>semi tráiler antiguo (FH12)</b> de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. ....	45
<b>Tabla 26</b> Resumen de costo de servicio por viaje de semitrailer moderno (international y semitrailer antiguo (FH12).....	46



## Resumen

Este trabajo de investigación, titulado **Costos de Servicios y la Toma de Decisiones de la Empresa de Transporte de Carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020**. El presente estudio tiene como objetivo general describir cómo son los costos de servicios y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020, se ha aplicado investigación básica, enfoque cuantitativo, diseño no experimental, alcance descriptivo; la población y muestra está constituida por la documentación contable, documentos internos (cuadernos de anotes), comprobantes (facturas, entre otros.); así mismo por la información del gerente propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, los instrumentos utilizados fueron la ficha de análisis documental y guía de entrevista. Los resultados obtenidos se circunscriben, en que los suministros directos que eroga su unidad semitrailer antigua (FH12) son de mayor costo, de igual modo las depreciaciones de dicha unidad de transportes; así mismo el desconocimiento de toma de decisiones limita la optimización de sus utilidades. La presente investigación tuvo por conclusión: La empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, con la unidad Semitrailer antiguo (FH12) eroga mayor costo frente a los costos de servicio de transporte de carga del semitrailer moderno (International); así mismo el propietario de esta empresa desconoce la toma de decisiones gerenciales, tal como lo demuestra la tabla 19 y tabla 21.

**PALABRA CLAVE:** Costos de servicios, toma de decisiones.



### Abstract

This research work, entitled **Service Costs and Decision Making of the Luis Beltrán Tupayachi Vargas Cargo Transport Company of the province of Cusco, period 2020**, houses a problem that lies in the empirical application of costs. The research is referred to the study of the cargo transport company Luis Beltrán Tupayachi Vargas, that provides services to Backus and Johnston, with two vehicular units, one of them modern and another ancient, within the province of Cusco, this study houses the problem of cost management in an empirical way, without account a costing system that applies technical procedures; in the same way the ignorance of financial decision-making; which significantly limits the economic growth of the company

Therefore, the purpose of this research is to be able to make transparent the real cost of the freight transport service, that is, the costs of supplies, direct labor cost and indirect costs of services, which will contribute to the making of appropriate decisions, in order to grow the business.

The following was formulated as a general objective: to describe how the costs of services and decision are making of the cargo transport company Luis Beltrán Tupayachi Vargas of the province of Cusco, period 2020. Basic research, quantitative approach, non-experimental design, descriptive scope was applied; the population and sample is constituted by the accounting documentation, internal documents (notebooks), vouchers (invoices, among others.) as well as complementing the information of the owner manager of the cargo transport company Luis Beltrán Tupayachi Vargas, the instruments used were the Document analysis sheet and interview guide. The results obtained are circumscribed in that the direct supplies that disburses its old semitrailer unit (FH12), are of higher cost, in the same way the depreciations are of greater cost, likewise the lack of knowledge of decision making which limits the optimization of profits.



The present research has as a general conclusion: The cargo transport company Luis Beltrán Tupayachi Vargas, with the old Semi trailer unit (FH12) expends higher cost compared to the costs of cargo transport service of the modern semitrailer (International); likewise, the owner of this company does not know the management decision making, which limits him Optimize his profits, As shown in Table 19 and Table 21.

**KEY WORD:** Service costs, decision making.

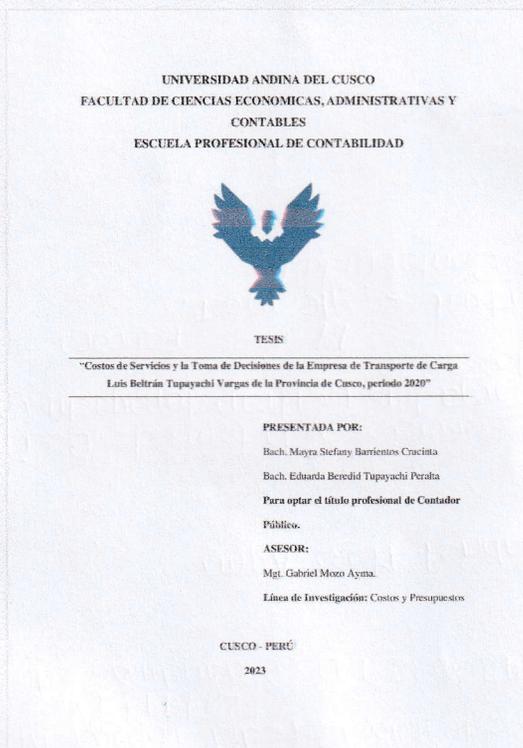


## Recibo digital

Este recibo confirma que su trabajo ha sido recibido por **Turnitin**. A continuación podrá ver la información del recibo con respecto a su entrega.

La primera página de tus entregas se muestra abajo.

Autor de la entrega: Barrientos Mayra Tupayachi Eduarda  
Título del ejercicio: ahorro MN MX  
**Título de la entrega:** Costos de Servicios y la Toma de Decisiones de la Empresa d...  
Nombre del archivo: tesis\_costo\_de\_servicio\_16-03-2023\_1.docx  
Tamaño del archivo: 2.71M  
Total páginas: 91  
**Total de palabras:** 18,078  
**Total de caracteres:** 98,728  
Fecha de entrega: 17-mar.-2023 03:38p. m. (UTC-0500)  
Identificador de la entre... 2039604348





# Costos de Servicios y la Toma de Decisiones de la Empresa de Transporte de Carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la Provincia de Cusco, periodo 2020

*por* Barrientos Mayra Tupayachi Eduarda

**Fecha de entrega:** 17-mar-2023 03:38p.m. (UTC-0500)

**Identificador de la entrega:** 2039604348

**Nombre del archivo:** tesis\_costo\_de\_servicio\_16-03-2023\_1.docx (2.71M)

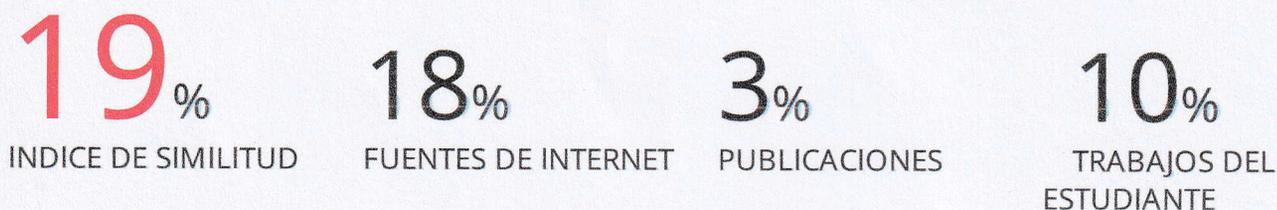
**Total de palabras:** 18078

**Total de caracteres:** 98728



# Transporte de Carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la Provincia de Cusco, periodo 2020

## INFORME DE ORIGINALIDAD



## FUENTES PRIMARIAS

<b>1</b>	<b>repositorio.unap.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>2%</b>
<b>2</b>	<b>repositorio.upla.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>3</b>	<b>Submitted to Universidad Andina del Cusco</b> Trabajo del estudiante	<b>1%</b>
<b>4</b>	<b>renati.sunedu.gob.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>5</b>	<b>Submitted to Universidad Cesar Vallejo</b> Trabajo del estudiante	<b>1%</b>
<b>6</b>	<b>repositorio.ulasamericas.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>7</b>	<b>repositorio.unac.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>8</b>	<b>Submitted to Universidad Alas Peruanas</b> Trabajo del estudiante	<b>1%</b>



## CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

### 1.1 Planteamiento del problema

En el territorio peruano, el servicio de transporte de carga es importante en cualquier red de distribución encargada de transportar productos o bienes bajo un precio específico, a partir del sitio en el que es producido o vendido hasta el destino de compra o consumo final. Bajo perspectiva similar, es fundamental entender que dicho tipo de servicios consisten en trasladar bienes necesarios para concretar las actividades económicas desarrolladas en el país que, además poseen zonas de enlace ubicados estratégicamente.

En relación a las normas existentes en el país acerca del servicio de transporte de carga, resulta relevante indicar que es de naturaleza privada; el gobierno del Perú toma el papel de entidad rectora en la realización de estas actividades, puesto que las normas peruanas acerca de dichos servicios no especifican de forma clara las funciones a cumplir, en cambio solamente se hallan normas acerca del servicio de transporte de carga por tierra.

Las empresas dedicadas a transportar carga de Backus y Johnston, en la provincia de Cusco, mayormente manejan un alto nivel de actividad económica, puesto que están conectadas al movimiento económico más amplio e importante con el que está constituido el PBI nacional.

La investigación está referida al estudio de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, que presta servicios a Backus y Johnston, con dos unidades vehiculares, siendo una de ellas moderna y otra antigua, dentro de la provincia de Cusco, este estudio alberga el problema de manejo de costos de manera empírica, sin tomar en cuenta un sistema de costeo que aplica procedimientos técnicos; de igual manera el desconocimiento de toma de decisiones financieras; lo cual limita de forma significativa el crecimiento económico de la empresa, al sujetarse solamente a fletes ya pre-establecidos por la empresa Backus y Johnston.



Por lo tanto, el propósito del presente trabajo de investigación es describir costos de servicios y la toma de decisiones de la empresa servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de cusco, para así poder transparentar el costo real del servicio de transporte de carga, es decir los costos de suministros, costo de mano de obra y los costos indirectos de servicios, lo cual coadyuvará la toma de decisiones adecuadas, a fin de hacer crecer el negocio. Asimismo, el actual trabajo investigativo servirá de aporte a toda empresa dedicada al servicio de transporte de carga, que calcula su coste de servicios empíricamente, debido al desconocimiento de procedimientos técnicos; y, estas empresas podrán tomar mejores decisiones, las cuales redundarán en la obtención de una utilidad real. Es así que se desea entender como son los costes de servicio obtenidos de forma técnica, a partir de una perspectiva contable de costos, identificando la manera en la que se presentan los suministros, costos indirectos y mano de obra, en el servicio de transporte de carga que brinda la entidad denominada Luis Beltrán Tupayachi Vargas. Asimismo, esta investigación contribuirá a superar dicha problemática de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, identificando los costos de servicio de transporte de carga y describiendo cada uno de ellos, para que la empresa pueda transparentar sus costos de servicio y su utilidad real y así poder tomar decisiones.

## **1.2 Formulación del Problema**

### **1.2.1 Problema General**

¿Cómo son los costos de servicios y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020?

### **1.2.2 Problemas Específicos**

- a) ¿Cómo son los costos de suministros de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020?



- b) ¿Cómo son los costos de mano de obra de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020?
- c) ¿Cómo son los costos indirectos de servicios de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020?
- d) ¿Cómo es la toma de decisiones financieras de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020?

### **1.3 Justificación de la Investigación**

#### **1.3.1 Conveniencia**

La investigación está relacionada plenamente con los empresarios dedicados a la prestación de servicio de transporte de carga de la ciudad de Cusco, debido a que la presente investigación nos permitirá conocer la determinación del costo de servicio de transporte de carga y la toma de decisiones. Este argumento se respalda debido a que la empresa de servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, desconoce el costo del servicio de transporte de carga y la toma de decisiones. Por tanto, el tema planteado es un tema que despierta el interés social en una problemática actual.

#### **1.3.2 Relevancia Social**

El estudio en el aspecto práctico es de utilidad para los empresarios que prestan el servicio de transporte de carga, para una correcta determinación del costo de servicio y una toma adecuada de decisiones, siendo este tema considerado muy importante y de mucha utilidad para los empresarios que prestan el servicio de transporte de carga. Por tanto, esta investigación abarca la aplicación práctica del Contador Público Colegiado que labora en la rama de la Contabilidad de costos.



### **1.3.3 Implicancias Prácticas**

Con la presente investigación se pretende resolver el tema sobre el manejo de los costos de servicio, ya que esta lo realiza de forma empírica sin tomar en cuenta un sistema de costeo que aplique procedimientos técnicos y así tomar buenas decisiones. Así mismo, la teoría utilizada en la presente investigación podrá ser utilizada como un referente y/o antecedente de estudio para futuras consultas bibliográficas en otras investigaciones.

### **1.3.4 Valor Teórico**

El presente trabajo de investigación desde el punto de vista teórico permite, profundizar, recopilar y sintetizar todas las teorías relacionadas a la determinación del costo de servicio de transporte de carga, a fin de analizar y comparar los conocimientos teóricos frente a los resultados obtenidos. Así mismo, la teoría utilizada en la presente investigación podrá ser utilizada como un referente y/o antecedente de estudio para futuras consultas bibliográficas en otras investigaciones.

### **1.3.5 Utilidad Metodológica**

En el ámbito metodológico, el estudio está plenamente justificado ya que fue desarrollado a partir de una estrategia o método para reunir datos, con la finalidad de conseguir información confiable y válida. Esta base metodológica contribuyó al estudio con la descripción en el desarrollo para determinar el costo del servicio de transporte de carga para tomar decisiones financieras adecuadamente. Asimismo, el estudio permitirá ser un referente bibliográfico para aquellos estudios relacionados a las variables analizadas y servir de antecedente de estudio en el campo de la investigación científica.



### **1.3.6 Viabilidad Y Factibilidad**

Con respecto al presente estudio de investigación, es viable y factible su desarrollo por haber predisposición de información necesaria, ya que se cuenta con la totalidad de la documentación, como también la existencia de recursos económicos.

## **1.4 Objetivos de Investigación**

### **1.4.1 Objetivo General**

Describir cómo son los costos de servicios y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.

### **1.4.2 Objetivos Específicos**

- a) Describir cómo son los costos de suministros de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.
- b) Describir cómo son los costos de mano de obra de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.
- c) Describir cómo son los costos indirectos de servicios de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.
- d) Describir cómo es la toma de decisiones financieras de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.

## **1.5 Delimitación del estudio**

### **1.5.1 Delimitación Temporal**

El presente trabajo se delimitó temporalmente al periodo 2020.



### **1.5.2 Delimitación Espacial**

La delimitación espacial contemplará a la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.

### **1.5.3 Delimitación Conceptual**

La presente investigación se delimitó conceptualmente al uso de las teorías de costos de servicios y toma de decisiones.

## **1.6 Línea de Investigación**

La presente investigación titulada costos de servicios y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020, tuvo como objetivo describir los costos de servicios y la toma de decisiones de dicha empresa, con el propósito de transparentar el costo real del servicio de transporte de carga con una estructura de costos adecuada, es decir los costos de suministros, costo de mano de obra y los costos indirectos de servicios lo cual coadyuvará la toma de decisiones adecuadas, para la presente investigación se realizó la recolección de datos a partir de documentación de carácter interno (registros), de carácter contable, comprobantes (facturas, entre otros.); asimismo, información complementaria provista por el gerente de la mencionada organización, con el objetivo de obtener un conocimiento válido y confiable siendo útil para resolver el tema sobre el manejo de los costos de servicio, ya que esta lo realiza de forma empírica, también esta investigación podrá ser de utilidad para los empresarios dedicados al servicio de transporte de carga.



## CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

### 2.1 Antecedentes de la investigación

#### 2.1.1 Antecedentes internacionales

**Antecedente N° 01:** Sánchez Barros (2019), en su tesis titulada: “**Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua**”. Tesis de posgrado para optar el grado de Magister en contabilidad y auditoría, en la Universidad Técnica de Ambato de Ecuador. Desarrollada a fin de definir cómo afectan los costos operacionales de servicio de transporte de carga en la distribución de ingresos de las diferentes cooperativas a lo largo de Tungurahua; mediante ello, establecer formas adecuadas de distribución y costeo. El autor concluyó:

Los costos operacionales del transporte de carga afectan a la retribución de ingresos de forma incorrecta, ello antes de la estructuración adecuada de costes. Luego de dicha tarea, fue posible evidenciar mejoras en la asignación. De manera numérica, se percibe una caída del 2% en el 2017 (de 826.984,41 paso a 813.455,06) y una caída del 3% para el 2018 (de 761.679,89 paso a 738.621,87), resultado de la más reciente distribución del costo, hallando un gran beneficio para dicha entidad.

Los factores más relevantes que intervienen en los costos operacionales del transporte de carga están relacionados a los costos fijos de carácter directo (peajes, ayudante, choferes), costos fijos de carácter indirecto (uniformes, telecomunicaciones, impuestos, seguros y depreciaciones), costos variables de carácter directo (viáticos y combustible), costos variables de carácter indirecto (insumos, repuestos, mantenimiento mecánico); por último, costes de índole administrativo. La forma tradicional de costeo usado, empleaba un monto fijo para todo transporte de carga (\$300); no obstante, luego de aplicar la nueva forma de



costeo, se definió \$315.57 de coste en el 2017 y \$327 en el 2018 por cada transporte realizado.

La mejor manera de definir la idónea distribución de ingresos, fue fundamentada en la conjunción e inclusión de un par de lineamientos predefinidos relacionados a la cabida de carga de las unidades de transporte y del número de viajes realizados por estos. Antes de llevar a cabo esta labor, la distribución de ingresos se efectuaba considerando un lineamiento solamente (número de viajes), evidenciando el problema que abarca esta investigación.

**Antecedente N° 02:** Madueño Veramendi (2017), en su investigación titulada: **“Costos ABC y Toma de Decisiones Gerenciales en las Empresas de Transporte de Carga de Distrito de Cercado de Lima Año 2016”**. Tesis de posgrado para optar el título profesional de Contabilidad, Universidad César Vallejo, Lima. En su Resumen Ejecutivo dice:

El propósito central fue encontrar el vínculo entre el costeo ABC y las decisiones a tomar en entidades dedicadas al transporte de carga del mencionado distrito.

Fue realizado a partir de una metodología transversal no experimental, puesto que se perciben hechos reales, se analizan y se exhiben las bondades de emplear el costeo ABC en entidades dedicadas al transporte de carga; donde no se intenta alterar variable alguna. Los participantes del estudio fueron 67 colaboradores de las entidades dedicadas al transporte de carga en el mencionado distrito, pertenecientes al área de gestión contable, administrativa y financiera. El instrumento fue validado mediante el veredicto de tres estudiosos y la medición de la fiabilidad fue realizada a través del Alpha de Cronbach.

La hipótesis fue probada empleando el coeficiente de Pearson.



Por último, el estudio determinó la existencia de un vínculo entre el costeo ABC y la variable toma de decisiones; en tal sentido, se afirma que al usar el costeo ABC es posible decidir de mejor manera.

### 2.1.2 Antecedentes Nacionales

**Antecedente N° 01:** Chimpén Serquén (2020), en su tesis: “**Centro de costos ABC y su impacto en la toma de decisiones en la empresa comercial Lavagna S.A.C., Chiclayo 2018**”, presentado en la Universidad Señor de Sipán. Investigación elaborada a fin de conseguir el grado académico de contador público. El estudio fue desarrollado con el propósito principal de evaluar como impacta el costeo ABC cuando se requiere decidir sobre cierto tema en la entidad anteriormente mencionada. El autor concluyó:

La forma de costeo actualmente utilizada no se encuentra adecuadamente estructurada, puesto que fija los costos de manera idónea, debido a ello las decisiones siempre son tomadas con la presencia de riesgos en base a reportes del centro de costeo, los cuales deben emitirse de acuerdo a la actividad que se programe.

Los pasos a seguir para tomar decisiones en esta entidad no están establecidos de acuerdo a las distintas teorías estudiadas, puesto que no cumplen de manera íntegra con los pasos demandados por el seguimiento de decisiones, en los cuales no se hace el llamado a las gerencias más importantes, no se realiza el análisis adecuado del riesgo de dicha toma sin el necesario sustento de los datos, en cambio solo se realiza una evaluación de la problemática y se buscan soluciones basadas en la experiencia.

El costeo ABC impactan enormemente en el proceso de tomar decisiones, en tal sentido, se requiere estructurarlo de manera correcta a fin de hallar los costos asumidos en cada una de las actividades que la entidad lleva a cabo, de tal modo que



se contará con datos exactos con el detalle suficiente para tomar cualquier decisión relevante.

**Antecedente N° 02:** Elías Barrantes (2019), en la investigación de su autoría denominada “**Costos por procesos y la toma de decisiones en las MYPES industriales productoras de artículos para limpieza en Lima Metropolitana, año 2018**” de Maestría en Costos y Presupuestos, cuyo propósito central fue el evidenciar que el costeo por procesos ejercen influencia sobre el proceso de tomar decisiones en Mypes de Lima Metropolitana, el autor concluye:

Primero, el costeo por procesos influye de manera alta en el proceso de tomar decisiones en aquellas mypes que producen productos de limpieza en el lugar mencionado.

Segundo, identificar los componentes que intervienen de forma significativa al analizar riesgos en las mencionadas empresas.

Tercero, determinar la mano de obra directa de forma correcta tiene intervención importante en el conjunto de decisiones que toman las empresas del estudio.

Cuarto, identificar los costos de naturaleza indirecta ejerce incidencia importante sobre la productividad de estas empresas.

**Antecedente N° 03:** Burga Ortega (2021), en la investigación de su autoría denominada “**Diseño de un modelo de costos de servicios para la toma de decisiones y determinar la rentabilidad y el punto de equilibrio en el colegio JM - 2019**”, cuyo propósito central fue el desarrollar un prototipo de costeo de servicios para tomar decisiones y calcular el nivel de equilibrio y rentabilidad en cada aula de la institución antes mencionada. Sus conclusiones principales fueron:



- Las entidades educacionales deben identificar su FODA, así como realizar la identificación y clasificación de cada costo por sus servicios; a fin de distribuirlos y calcular el costo de su servicio exacto en base a la actividad que desarrolla la empresa.
- La rentabilidad de una entidad es el reflejo de la existencia de pérdidas o ganancias; esta investigación logro conseguir una rentabilidad en ventas arriba de los 7.24%, lo cual indica que el coste de servicio no está presente de la forma en la que debería.
- Cuando se realizó en análisis de la rentabilidad de naturaleza negativa en cada aula a través del método de absorción, es posible decidir erróneamente, lo idónea es realizar un análisis adicional mediante el método variable, puesto que este sirve para observar la cobertura de los costos de naturaleza variable, para posteriormente cubrir en parte o todo costo de naturaleza fija que corresponda.
- El prototipo elaborado en base al método de absorción y costo variable, resultad idóneos para asegurar la apropiada distribución de costes para la obtención del nivel de equilibrio y rentabilidad en entidades educaciones.
- Cuando los altos mandos de la entidad desconocen sus costos, ciertas aulas producen rentabilidad de signo negativo, su nivel de equilibrio se ubica más abajo del mínimo, acarreando resultados nada favorables.
- Como en cualquier entidad, el proceso de tomar decisiones es un aspecto sumamente relevante, este se fundamenta con un prototipo de costes adecuado, acompañado de datos certeros y relevantes.



### 2.1.3 Antecedentes locales

**Antecedente N° 01:** Fernández Enríques & Carpio Lateros (2019) en la investigación de su autoría denominada **“Toma de decisiones y la determinación del costo de oportunidad del capital para los inversionistas operadores de la Empresa de Transporte Multiservicios e Inversiones Rápidos S.A. en la ciudad del Cusco periodo 2016”**, presentado en la Universidad Andina del Cusco; a fin de conseguir el grado académico de contador público. Su objetivo central fue determinar el costo de oportunidad del capital propio de inversionistas, así como el proceso de tomar decisiones de índole financiero en la entidad dedicada al transporte de carga, mencionada anteriormente. El autor concluyo:

- a. El costo de los recursos obtenidos para el financiamiento del capital dado por el socio es de s/. 20,302.00 y para el capital financiado es de s/. 82,751.24 en un financiamiento de un vehículo que equivale s/. 244,950.00 (tabla 21).
- b. El costo promedio ponderado del capital invertido en el sector transporte proviene de la combinación entre la inversión realizado por el empresario del transporte y la inversión financiada a través del sistema de las cajas municipales; evidenciándose que dicha combinación arroja un costo promedio ponderado de la inversión de una tasa equivalente al 42% anual para los 5 años que da para cada año un costo de 8.4%.
- c. Se ha podido evidenciar que se toma de decisiones sobre el financiamiento en base a la rentabilidad, demostrando liquidez para poder pagar el financiamiento, por ello que recurren a financiar para obtener la unidad vehicular y lo más importante que se generan autoempleo en base a ello es que toman la decisión de invertir y financiar en la obtención de la unidad vehicular (tala 25-26).



**Antecedente N° 02:** Choquesaca & Lara (2019), en la investigación de su autoría denominada “**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**”, a fin de conseguir el grado de contador público, tuvo como propósito central el definir los costes de servicio de transporte de carga y el flete en la ya mencionada empresa, el autor concluye:

Primero, la entidad realiza el costeo de servicios empíricamente sin la aplicación de un método específico para ello, sin considerar los costes fijados a los fletes, lo cual da como resultado la sobrestimación de ingresos en 118%, totalmente desfavorable y sin definir adecuadamente los fletes reales en la realización del coste, debido a lo que se debe considerar las experiencias y propuestas de los consumidores a fin de conocer una referencia sobre los costes y fletes correspondientes.

Segundo, el coste de servicios de la mencionada entidad posee ingresos de S/15,000.00, tomando en cuenta la flota de cinco unidades de transporte en cada viaje; sin embargo, es importante recordar que dicho monto no posee una composición de costos confiable, ya que desde el método de costeo y análisis empleado queda demostrado que los ingresos establecidos de forma técnica son S/6,891.30, en tal sentido, existe un 118% de ingresos técnicos comparados a los empíricos. Mediante el empleo de un sistema de costes reales se toman en cuenta diferentes costes que la entidad no suele considerar aunque estos afecten de forma directa a la definición del flete.

Tercero, la determinación de fletes se realiza empíricamente de manera inadecuada por parte del principal gerente sin la información suficiente con relación a los costes del servicio de transporte de carga que otorgan información real y verídica para fijar y determinar los fletes.



**Antecedente N° 03:** Vargas (2021), en su tesis: “**Costos de servicios y rentabilidad financiera en la empresa de transporte público urbano “Imperial S.A.”**”, ciudad del Cusco, periodo - 2017”, cuyo principal propósito fue realizar una descripción del modo de determinación de la rentabilidad y los costes del servicio de la entidad de transporte urbano de personas previamente nombrado. Sus conclusiones principales fueron:

La rentabilidad de naturaleza financiera y los costes del servicio de transporte de personas en Imperial S.A. no son aplicados razonablemente debido a la administración única de la ruta concesionada, el control en cada tramo; en por ellos que la empresa no sabe lo que significan los costes de servicios de transporte urbano de personas.

El coste de suministros no es aplicado porque no resulta necesario en la mencionada entidad, puesto que estos son desarrollados por los dueños del total de 38 vehículos que operan en la ruta. Al mismo tiempo estos no poseen secuencia ni orden alguno; asimismo, no se evalúan a fin de percibir su magnitud o dimensión por los dueños de tales vehículos.

El coste del personal se efectuó en virtud de un par de individuos que conforman la parte administrativa de la entidad, en tanto los dueños de los vehículos no creen que se requiera la colocación en planilla de sus trabajadores, puesto que ello involucra la ejecución de costo innecesario, en tal sentido, aprovechan que los individuos requieren trabajar sin tener en cuenta el reconocimiento de sus beneficios sociales que la ley establece.

Aquellos costos de naturaleza indirecta como las alícuotas de las diferentes remuneraciones, depreciación, energía eléctrica, agua o los alquileres no se consideran en los gastos incurridos por los dueños, aunque sean asumidos



proporcionalmente por ellos. De igual manera, aunque no se controlan los costos de servicios, carecen de importancia para la rentabilidad de naturaleza financiera, que es el vínculo entre los fondos y los resultados que se obtienen en la empresa.

## 2.2 Bases Legales

Reglamento De La Ley Del Impuesto A La Renta Decreto Supremo N° 122-94-EF Que, a través del Decreto Legislativo N° 774 se dicta la normativa para regular el Impuesto a las ganancias, resultando indispensable emitir normativa reglamentaria para la más idónea utilización; usando las atribuciones que el inciso 8 del artículo 118 de la Constitución Nacional contiene.

Decreto Legislativo N° 943 denominada “Ley del registro único de contribuyentes (RUC)”, en su segundo artículo menciona la inscripción obligatoria en el RUC que la SUNAT administra, todo individuo de naturaleza jurídica, sociedad colectiva o de hecho, sucesión indivisa, de índole extranjera o nacional, con domicilio en Perú o no, que presente cualquiera de los supuestos que se mencionan a continuación:

- Responsable o contribuyente de los tributos que administra la SUNAT, de acuerdo a toda ley en vigencia.
- No ser responsable o contribuyente de los tributos administrados por la SUNAT, por lo que se les podrá devolver los impuestos, considerando lo que indica cierta norma o ley. Dicha obligación se debe cumplir a fin de solicitar la devolución deseada.
- Que, debido a operaciones o actos realizados, la SUNAT crea que se requiera su inclusión dentro del registro.

Decreto Legislativo N.º 1269 (Publicado el 20.12.2016, vigente desde el 1.1.2017), respecto a la creación del régimen Mype Tributario y del especial del IR, en el



capítulo 123, que fue sustituido por el Decreto Legislativo N° 968, publicado el 24.12.2006 vigente a partir del año 2007, el primer día de enero para ser exactos.

La Ley N° 31652, la cual define los regímenes particulares de depreciación, de forma específica, establece provisional y excepcionalmente dichos regímenes a fin de que los acogidos en el Mype Tributario y del especial del IR realicen la depreciación de algunos bienes de forma acelerada, consiguiendo así la promoción de la inversión y el otorgamiento de liquidez, necesaria en esta coyuntura.

El Decreto Legislativo N° 1488 (Vigente a partir 1.1.2021), en el cual se define un régimen de depreciación especial para todo sujeto acogido en el régimen general del IR.

## **2.3 Bases teóricas**

### **2.3.1 Costos de servicios**

De acuerdo a Ballena (2017), se trata de costos relacionados de forma directa a la producción o elaboración de servicios y bienes, que sirven para obtener ganancias en una entidad, los mencionados costos son materia prima, costos de naturaleza indirecta y mano de obra directa. Además, este tipo de costes son la utilización de dinero por parte de la entidad cuando se consume cierto servicio. Donde se incorpora las materias directas, como por ejemplo el papel usado para diseñar planos, bolígrafos, entre otros. Asimismo, la mano de obra directa donde se puede mencionar al personal especializado que se encarga de prestar servicios, así como los gastos de naturaleza indirecta para ello.

Para Isidro Chambergo (2018), las empresas de servicio manifiestan que por su naturaleza no cuentan con inventarios; no obstante, pueden tenerlos en cantidades mínimas debido a la producción intangible que realiza. Además, es complicado de elaborar puesto que las entidades dedicadas a brindar servicios hacen uso de mano



de obra en gran proporción, sus almacenes están repletos de suministros, como productos básicos para prestar sus servicios. En entidades de servicios, el cálculo de costes es complicado porque gran parte de ellos suelen ser de naturaleza fija.

Suministros:

### ***2.3.1.1. Suministro***

#### ***2.3.1.1.1. Combustibles***

Según Ballena (2017), el combustible consumido por estas entidades posee gran importancia entre los costos operacionales, ya que:

- a) Se emplean unidades vehiculares comerciales con alta frecuencia con rendimiento bajo en cada kilómetro.
- b) A causa del precio elevado de este combustible que generalmente posee altos impuestos. Para calcular el costo de la gasolina se cuentan los kilómetros recorridos por cada galón. Usar combustible en gran medida podría ser resultado de fugas, mal manejo, desgaste del motor, hurtos, etc.

#### ***2.3.1.1.2. Lubricantes***

Para Sánchez Barros (2019), se trata de un líquido que tiene la capacidad de aminorar el rozamiento entre un par de componentes en contacto, el término surge a partir del latín “Lubricum”, el cual quiere decir veloz y resbaladizo. Además, es una cubierta ligera de líquido, cuyo grosor es menor a la micra interpuesta entre un par de pisos sólidos a fin de no permitir un choque directa y el deterioro acelera. El uso de lubricantes posee las ventajas que siguen:

- Disminuir el choque directo, logrando mejor rendimiento en el motor y uso de menor cantidad de gasolina.



- Brindar protección a los elementos mecánicos ante la corrosión y desgaste, garantizando así la eficiencia y vida útil del motor.
- Ayuda a quitar componentes no deseados mediante un filtro para lograr una limpieza más sencilla de ciertas zonas del motor.
- Evacua eficazmente el calor, nivelando la temperatura del motor para impedir que ciertas piezas del motor se deformen.

#### ***2.3.1.1.3. Neumáticos***

Según Ccoñas Ramos (2018), también se le conoce como llanta o cubierta en ciertos lugares, se trata de piezas hechas con caucho para ser colocadas en cada rueda de diferentes máquinas y vehículos, esencialmente sirven para lograr un contacto idóneo mediante adherencia y el roce contra el suelo que sirve para el frenado, guía y arranque.

#### ***2.3.1.2. Mano De Obra***

Para Callupe (2021), se trata del esfuerzo mental y físico aplicado en la producción de un determinado bien. Bajo la perspectiva de la disciplina contable empresarial, es el coste relacionado a los colaboradores de una empresa, en otras palabras, en ausencia de la mano de obra no existe producción, sin ella lo que satisface nuestras necesidades tampoco existiría, absolutamente todo resulta del trabajo indirecto o directa de colaboradores.

##### ***2.3.1.2.1. Salario del Conductor***

Para Grupo Atico (2020), suele ser un costo de naturaleza fija para gran número de empresas. En este caso, se tendrá un conductor en cada unidad vehicular de la flota, sin considerar si estén siendo operados o no. En este punto se toma en cuenta como parte del salario los impuestos, seguro, cts, pensión y sueldo base.



### ***2.3.1.3. Costos Indirectos De Servicio***

Cervnates López (2018), se trata de las erogaciones complicadas de distribuir, involucradas en la actividad económica de una entidad (luz, seguridad, peajes, entre otros). En tal sentido, es importante tomar en cuenta que el cálculo del costo unitario (por producto) o el nivel de equilibrio (servicios) se realiza con la identificación de todo gasto realizado.

#### ***2.3.1.3.1. Viáticos***

Para Peña Molano (2021), se trata de gastos producidos por el transporte de los colaboradores durante la realización de su trabajo como alijamiento, alimentación, transporte y reconocimiento.

#### ***2.3.1.3.2. Peajes***

Según Madueño Veramendi (2017), es la erogación de dinero por circular o transitar en cierto lugar, como las carreteras.

#### ***2.3.1.3.3. Estiajes***

Para Alvarez Castañed & Pérez Meléndez (2016), se trata de una actividad básica en el rubro de transporte de carga, en tal sentido, es la más idónea forma de distribuir, colocar y descargar el contenido de cierto vehículo transportador.

#### ***2.3.1.3.4. Mantenimiento***

Para Burga Ortega (2021), es el coste de conservar en el mejor estado posible la unidad vehicular, dicha tarea necesita mano de obra, repuestos, entre otros. Los anteriores conceptos pueden variar fácilmente debido a determinados sucesos que atraviese el vehículo y la ruta que cubra en su jornada.



Según Molado (2021), el mantenimiento idóneo se logra con la extensión de la vida útil de un vehículo en el ámbito económico; algunos de los mantenimientos de mayor uso comprenden el predictivo, correctivo y preventivo; un buen mantenimiento influye de forma positiva sobre los costes operacionales de dichos vehículos.

Además, existen otros servicios que la entidad utiliza como son:

- Reparación y mantenimiento operativo de unidades vehiculares.
- Revisión vehicular técnica.
- Mantenimiento de prevención

#### ***2.3.1.3.5. Depreciación***

Para Lambretón Torres & Garza Fernández (2016), existe un desgaste por el uso de cualquier máquina, trayendo como resultado su devaluación progresiva, a ello se le denomina depreciación (horaria, diaria, mensual o anual), la cual debe ser calculada sobre el resultado económico conseguido por el mecanismo durante su uso, al finalizar su vida útil la acumulación realizada deberá ser suficiente para la adquisición de otra. Por otro lado, la depreciación abarca diferentes aspectos, como el tributario, técnico, contable, entre otros; para la contabilidad, la depreciación ayuda a reconocer a medida que pasa el tiempo el empleo dado a determinados activos, es decir, su pérdida o disminución de valor.

Según la Norma Internacional de Contabilidad (NIC 36), para el cálculo de la depreciación de un activo se debe corroborar de forma anual la disminución del valor de los activos de carácter intangible cuya vida útil es indefinida, junto a aquellos que aun no son utilizados, realizando un contraste entre el monto recuperable. Dicho contraste de puede llevar a cabo en todo



momento durante el ejercicio anual, tomando como única regla una fecha igual para todos los años. En cambio, el contraste del deterioro en activos intangibles puede llevarse a cabo en diferentes fechas; sin embargo, si tal activo hubiera sido reconocido por primera vez en el periodo corriente anual, se realizará el contraste de importes antes de finalizar dicho periodo.

#### ***2.3.1.3.6. Fletes***

Para Molado (2021), se trata de un monto pactado entre el consumidor del servicio y el transportista, donde este último da el compromiso de transportar cierto cargamento de un lugar a otro diferente con el pacto previo de ello.

En los fletes, se encuentran los siguientes aspectos:

Distancia: vinculada directamente con el flete.

Viaje de retorno: aspecto sumamente relevante, ya que, en viaje de ida y vuelta con cargamento en un solo sentido, dicha carga debe asumir los costes totales de tal viaje.

#### ***2.3.1.3.7. Costos del personal***

Según Herrera Blas (2018), en este se consideran los beneficios sociales y los costes salariales, es decir, todo coste indirecto que surge en el área de recursos humanos como: gestión de trabajadores, administración, indemnizaciones, permisos, vacaciones, formación, selección, reclutamiento, entre otros.

### **2.3.2 Toma de Decisiones**

De acuerdo a Isidro Chambergo (2018), los datos sobre costes sirven de ayuda para tomar decisiones como la de fijar precios, actividades a realizar, objetos a



comprar, visualización de costes, entre otros. A menudo, los individuos encargados de tales decisiones usan los datos sobre costes externos.

**a) Decisiones programadas**

Según Jara Ayllon, et al. (2021), estas son tomadas conforme a reglas, políticas procedimientos, pueden estar o no escritas y ayudan a decidir en problemas comunes, puesto que excluyen o limitan las opciones.

**b) Decisiones no programadas**

Para Giron Requejo & Huillca Catunta (2021), el volumen de datos además de estar en función de cuán complejo sea el problema, también depende de la incertidumbre de la decisión, debido a ello se suele decidir sobre cuestiones excepcionales o de poca frecuencia.

***2.3.2.1. Toma De Decisiones Financieras***

Según Madueño Veramendi (2017), para la definición de un propósito financiero de una entidad, el criterio más adecuado de valoración, se debe tomar diferentes decisiones para su consecución. De esta manera, los individuos a cargo de las decisiones en el ámbito financiero cumplen el rol de intermediaria entre la cartera de activos y los diferentes mercados de capitales, en los cuales se crean títulos que buscan financiamiento.

***2.3.2.1.1. Decisiones sobre Inversiones***

Para Ballena Alcántara (2017), son materializadas en los activos, se trata del uso de derechos y bienes. Las inversiones presentan un par de subdivisiones, circulantes y en activos de carácter fijo, estos conjuntos poseen dos fases diferentes y reales durante la consecución de liquidez en un grupo social; la fase larga, que cuenta con una duración en función a la vida de uso de los activos de carácter inmovilizado, la explotación o fase corta, la cual



abarca la transformación en dinero de los activos de carácter circulante que posee la entidad, usualmente en tiempo inmediato, donde la entidad tiene la obligación de conservar el equilibrio entre ambas fases.

Para Ballena Alcántara (2017), es así como se observan ambas formas de decisión en una entidad:

- La estratégica, que involucra la gestión a futuro de los activos.
- La táctica, que necesita la gestión inmediata de los activos.

Según Salvador Cardenas (2016), estas decisiones sirven para asignar los recursos de naturaleza financiera en un tiempo futuro, empezando a comprar activos o realizar proyectos de inversión. Dichas decisiones son fundamentales para crear valor en una entidad, ya que ayudan a determinar el rendimiento futuro.

#### ***a) Decisiones sobre financiamiento***

Para Herrera Blas (2018), estas interfieren en la consecución de recursos para la empresa, con el análisis de las alternativas posibles y eligiendo la que represente la mejor, en términos de dinero, plazos de pago y tasas.

- a) Recursos ajenos, otorgados por individuos terceros a la entidad, con un tiempo específico para ser devueltos, a corto o largo plazo. Los intereses representan su forma de retribución.
- b) Recursos propios, correspondientes a aportes realizados por el conjunto de accionistas de la entidad, beneficios no asignados, los cuales se quedan en la entidad como reservas. Su naturaleza es permanente, en otras palabras, no existe fecha de devolución y los dividendos son su retribución.



### ***b) Toma De Decisiones Operativas***

Según Quispe Bustinza (2015), se trata de decisiones que son tomadas para gestionar a la entidad en el día a día, dicho de otro modo, presenta objetivos inmediatos. Además, están a cargo de los colaboradores, en conjunto o de manera independiente.

## **2.4 Marco Conceptual**

### **a) Costos**

Conforme a Santos Leal & Chezpik García (2018), es el valor propio de recursos tanto humanos como materiales, empleados o consumidos en la producción de servicios o bienes, el cual indica el nivel de eficiencia económica de la producción, facilitando la evaluación de resultados conseguidos en cierto ejercicio.

### **b) Costos de servicios**

Conforme a Bustamante & Osorio (2015), resulta de la explotación realizada al usar servicios y bienes requeridos para las actividades respectivas.

### **c) Empresa de servicio**

Conforme a Paredes (2018), es una organización que satisface necesidades de la colectividad para conseguir dinero a cambio. En tal sentido, esta organización posee personería jurídica que otorga servicios para llevar a cabo ciertas aspiraciones y cubrir las necesidades de sus consumidores. (p. 5).

### **d) Gestión gerencial**

Conforme a Suárez (2017), es la organización y administración idónea de cada actividad de una entidad, orienta a su crecimiento económico con el propósito de garantizar el aprovechamiento de la mano de obra y materia prima en bien de los objetivos enmarcados.



**e) Recursos**

Según Plaza Villalva (2013), se trata de bienes financieros o económicos correspondientes a servicios externos, datos, suministros, materias primas, trabajadores y que se adquieren desde afuera de la empresa.

**f) Toma de decisiones**

Según Lambretón Torres & Garza Fernández (2016), puede ser a diferentes plazos y abarca la definición de opciones a seguir.

**g) Peajes**

Para Ballena Alcántara (2017), es el monto cobrado por el uso de vías terrestres, fluviales o marítimos.

**h) Lubricantes**

Para Hartman (2013), se trata de una forma de determinar el costo al consumir aceites, anotando el número de galones que el depósito es capaz de contener, ya sea cárter o aceite para motor, realizar una multiplicación de esta cifra con el costo por galón de aceite, dividir este resultado entre las horas que se recomiendan para realizan el reemplazo pertinente.

**i) Neumáticos**

Según Conexión ESAN (2020), es un objeto conformado de manera toroidal cuya materia prima es el caucho, estas son colocadas en las ruedas de las unidades vehiculares, para lograr su correcta adherencia en el pavimento y permitiendo su respectivo arranque y frenado.

**j) Combustible**

Para Madueño Veramendi (2017), es el componente que permite el funcionamiento de la máquina, puesto que se trata de su fuente de poder. Entre los factores que provocan su variación están el valor elevado, el precio, cantidad,



potencia, ubicación, tipo de labor realizada, serie de máquina, la destreza del operador que se logra con constantes capacitaciones al integrar nuevos trabajadores.

**k) Salario**

Según Paredes (2018) se trata de la erogación periódica o mensual recibida por un individuo debido a la ejecución de una determinada labor.

**l) Transporte de Carga**

Para Madueño Veramendi (2017), consiste en el traslado de cierto cargamento desde un punto de partida hacia uno final de consumo. Dicho traslado tiene un papel importante dentro del sistema logístico de una entidad, puesto que se encarga de movilizar diversos productos en el lugar y tiempo requerido.

**m) Tráiler**

Para Madueño Veramendi (2017), este es un vehículo tracto camión que no está diseñado para cargar, sino para jalar un semirremolque u otro aditamento (camas bajas, plataformas planas, furgones, cajas, etc.), también cuenta con una envergadura mucho mayor que los camiones, por lo que se le emplean generalmente para cubrir rutas más largas.

**n) Costos de Producción**

Según Meléndez Grijalva & Espinoza Monago (2018), son aquellos gastos realizados en una cadena productiva, que incluyen conceptos como gastos indirectos, mano de obra, materia prima. Por otro lado, se dice que es necesario realizar gastos al producir, es decir, producir costes que se conserven en el nivel más bajo posible y aminorar los que carezcan de relevancia.

De forma similar Meléndez Grijalva & Espinoza Monago (2018), menciona que se trata del valor en dinero de los gastos asumidos para obtener cualquier bien.



Donde se incorporan los gastos indirectos, mano de obra y materia prima, necesarios en todo proceso de producción.

**o) Tipos de Costos**

**Costos Fijos:** Para Rodríguez Callupe (2021), toman ese nombre porque son constante en un plazo determinado. Dicho de otro modo, el volumen de producción, los materiales empleados no intervienen en su cálculo. La energía eléctrica de una oficina se considera costo de naturaleza fija.

**Costos variables:** Meléndez Grijalva & Espinoza Monago (2018), se trata de costos que solamente intervienen en la producción de ciertos bienes.

**Costos Total:** Para Meléndez Grijalva & Espinoza Monago (2018), es la sumatoria de costos variables y fijos, todo tipo de gasto necesario para desarrollar cierta labor que busca retribución. Sin tomar en cuenta la cantidad producida.

**Costos reales:** Para Meléndez Grijalva & Espinoza Monago (2018), se trata de costos de índole histórico que fueron aplicados un ejercicio antes o en la fabricación de un producto.

**p) Mejora continua**

Para Cabrear Calva (2016), la mejora continua es cuando se logra centrarse en el funcionamiento del desempeño, que a su vez se centra en las actividades derrochadoras que están creando los costos innecesarios, con el procedimiento se llega a las causas raíz de los costos y, con el tiempo, se eliminan las causas y la necesidad de información detallada de los costos innecesarios.

**q) Riesgos**

Para Cassallo Castilla (2019), surge a raíz de la incertidumbre que requiere decisiones para su resolución. Cualquier empresa es propensa a ser afectada por



aspectos externos e internos, los cuales provocan inseguridad por la posibilidad de conseguir sus objetivos o metas. Dicha inseguridad es denominada riesgo.

Según Cassallo Castilla (2019), las actividades realizadas y las decisiones seguidas son las que provocan la existencia de riesgos. Las fluctuaciones externas imposibles de controlar y las que ocurren dentro de la organización también origina riesgos. Las empresas se desempeñan en espacios internos y externos donde abunda la inseguridad.

### **Aspectos generales de la empresa**

#### **Reseña Histórica**

TRANSPORTES LUIS BELTRAN TUPAYACHI VARGAS, es una organización que presta servicios de transporte de carga pesada, fundada en el 2011, a iniciativa de sus propietarios Luis Beltrán Tupayachi Vargas y Rosario Peralta Paucar, provenientes del distrito de Oropesa, provincia de Quispicanchi; la cual inicia sus operaciones el mismo año prestando servicios a la empresa Backus y Johnston en el departamento de Cusco, cuenta con dos unidades vehiculares; cuya capacidad en conjunto es 30 toneladas, comprometidos con la seguridad, responsabilidad.

#### **Datos generales de la empresa**

Razón social o denominación: LUIS BELTRAN TUPAYACHI VARGAS.

Régimen: MYPE TRIBUTARIO

Actividad económica: Transporte de carga por carretera.

Dirección o domicilio fiscal: Plaza de Armas Nro. 113 Oropesa-Quispicanchi-Cusco.

Registro Único Del Contribuyente (R.U.C.): 10252223075.



Comprobantes a emitir: Facturas, Guías de Remisión Transportista, entre otros.

### **Misión y visión de la empresa**

**Misión:** Proveer un servicio de transporte de carga en todo el país, cumpliendo en forma y tiempo las necesidades de nuestros usuarios, asegurando un servicio puntual, seguro y con calidad, mediante nuestros colaboradores competitivos y calificados, que además cuentan con formación profesional y ética con respeto hacia la naturaleza de los espacios donde nos desempeñamos.

**Visión:** Lograr el liderazgo entre las entidades del mismo rubro, afianzarnos y expandirnos en todo el territorio peruano, con calidad, seguridad y eficiencia

**Filosofía:** La disciplina, el orden, la constancia y el trabajo, constituyen nuestros factores para lograr el éxito. Somos una organización que con mucho esfuerzo intenta dar el mejor servicio a nuestros usuarios.

## **2.5 Hipótesis**

### **2.5.1 Hipótesis General**

Para este caso, no se consignada una hipótesis como suposición, puesto que no existe un determinado fenómeno; para Hernández Sampieri, et al. (2014), una investigación descriptiva solo se encarga de describir las variables estudiadas como normalmente se encuentran. En tal sentido, es de elección del investigador consignar la hipótesis en investigaciones descriptivas, así mismo no corresponde una obligación pronosticar un hecho dado en investigaciones descriptivas.



### **2.5.2 Hipótesis específicas:**

Asimismo, tal como en el anterior caso. se trata de manera obligatoria consignar hipótesis en estudios de alcance descriptivo al no pronosticar un hecho en particular (Hernández Sampieri & Mendoza, 2018).

## **2.6 Variables**

### **2.6.1 Identificación de Variables**

Las variables que vamos a manejar en la tesis son:

**Variable 1:** Costos de Servicios

**Variable 2:** Toma de decisiones



### 2.6.2 Operacionalización De Variables

Variable	Definición Conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Costos de servicios	Los costos de servicios se entienden que son los gastos reales, directos e indirectos, incluyendo un margen razonable de beneficio. Es decir, el costo de servicio es un factor determinante para entender los gastos reales. (Casallo Castilla, 2019)	Los costos de servicios son sumamente importantes para la toma de decisiones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suministros</li> <hr/> <li>Mano de obra</li> <hr/> <li>Costos indirectos de servicio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Combustibles</li> <li>- Lubricantes</li> <li>- Neumáticos</li> <hr/> <li>- Sueldo del conductor (MOD)</li> <hr/> <li>- Viáticos</li> <li>- Peajes</li> <li>- Estibaje</li> <li>- Mantenimiento</li> <li>- Seguro (SOAT)</li> <li>- Depreciación</li> <li>- EPPs</li> <li>- Sueldo del asistente administrativo</li> <li>- Sueldo del contador</li> <li>- Sueldo del mecánico</li> </ul>
Toma de decisiones	Los datos sobre costes sirven de ayuda para tomar decisiones como la de fijar precios, actividades a realizar, objetos a comprar, visualización de costes, entre otros. A menudo, los individuos encargados de tales decisiones usan los datos sobre costes externos. (Isidro Chambergo, 2018)	Es el acto directivo fundamental, porque un directivo lo es en la medida que decide.	Toma de decisiones financieras	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Decisiones sobre inversiones</li> </ul>



## CAPÍTULO III: METODO DE INVESTIGACION

### 3.1 Enfoque de investigación

Esta investigación se desarrolló a partir de un enfoque de naturaleza cuantitativa, puesto que se recolectaron datos para posteriormente analizarlos usando promedios y cifras.

Dicho enfoque tiene características probatorias y secuenciales. Cuenta con fases que deben cumplirse de forma obligatoria, con un orden planificado; no obstante, es posible modificarlo en cualquier momento. Se inicia con una noción que requiere delimitación, surgen preguntas y objetivos, se realiza la revisión de documentos y se elabora la perspectiva o marco (Hernández Sampieri & Mendoza, 2018).

### 3.2 Alcance de investigación

La presente investigación tuvo alcance descriptivo. Es descriptiva puesto que especifica rasgos, caracteres, y atributos trascendentales de cada fenómeno que pueda someterse a análisis. Describe preferencias de una población o grupo (Hernández Sampieri & Mendoza, 2018).

### 3.3 Diseño De Investigación

El estudio desarrollado posee un diseño no experimental transaccional o transversal. El cual, según Hernández Sampieri & Mendoza (2018), es un diseño utilizado en estudios donde solo se observan los fenómenos para emitir un análisis posterior.

Además, Hernández Sampieri, et al. (2017), refieren que en el diseño transeccional se reúnen datos en un determinado instante y por única vez. Tiene la finalidad de analizar y describir la incidencia de las variables y su posible vínculo.

### 3.4 Poblacion y Muestra

#### 3.4.1 Población

Según Hernández Sampieri & Mendoza (2018), hacen referencia a que cada población es el grupo de todo el conjunto de casos que coinciden con ciertas



especificaciones. Es así que dicho conjunto poblacional abarca la literatura contable, libros de anotaciones, comprobantes (facturas, entre otros.); asimismo, información del gerente propietario de la entidad de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas.

### **3.4.2 Muestra**

Para Hernández Sampieri & Mendoza (2018), una muestra está conformada por elementos que tienen características específicas entre sí. Para ello obtenemos la Muestra respecto a la población total; para nuestro estudio la muestra está conformado por libros contables, internos, comprobantes (facturas, entre otros.); asimismo, información del gerente propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas.

## **3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Se trata de las maneras o formas empleadas para la obtención de datos, en este trabajo se recurrieron a las siguientes:

### **3.5.1 Técnicas**

- La Entrevista
- El Análisis documental

### **3.5.2 Instrumentos**

- La Guía de entrevista.
- La Ficha de análisis documental

## **3.6 Procesamiento de datos**

En el presente trabajo se aplicarán las técnicas para procesar datos que se mencionan a continuación:

- a. Revisión documentaria.** Técnica empleada para anotar datos a partir de distintos conjuntos de documentos.



- b. **Entrevista.** Aplicada al dueño de la entidad para conseguir datos necesarios para la elaboración del estudio.
- c. **Proceso computarizado se realizó con el programa Excel.** Empleado en la determinación de cifras matemáticas necesarias para el estudio.



## CAPITULO IV: RESULTADOS DE INVESTIGACION

La serie de resultados son mostrados en diferentes tablas, con la numeración correspondiente, diseñadas de acuerdo a los parámetros considerados en cada variable estudiada, en la investigación denominada: **COSTOS DE SERVICIOS Y LA TOMA DE DECISIONES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA LUIS BELTRAN TUPAYACHI VARGAS, PERIODO 2020**. Asimismo, luego de presentar esta información se realizó la contrastación con la literatura manejada a fin de sustentar los planteamientos del estudio; para luego elaborar conclusiones, recomendaciones y alternativas de solución pertinentes. De este modo, se procede a exhibir las tablas por cada dimensión considerada:

### 4.1 Resultados respecto a los objetivos específicos

Objetivo 1: Describir cómo son los costos de suministros de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.

#### Tabla 1

*Costos de combustible por viaje, de semitrailer moderno (International) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020*  
*- Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	Periodicidad de Consumo	Cant.	Tipo	Costo Unitario	Costo Total	Costo por Viaje
Combustible	Por viaje	140	Galones	S/. 14.74	S/. 2,063.60	S/. 2,063.60

*Nota.* Elaborado según la ficha de análisis documental.



**Tabla 2**

*Costos de combustible por viaje, de semi tráiler antiguo (FH12) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	Periodicidad de Consumo	Cant.	Tipo	Costo Unitario	Costo Total	Costo por Viaje
Combustible	Por viaje	165	Galones	S/. 14.74	S/. 2,432.10	S/. 2,432.10

*Nota.* Elaborado según la ficha de análisis documental.

**Tabla 3**

*Comparación de costos de consumo de combustible por viaje, de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Unidad Transporte	Concepto	Costo Total S/	%
<b>Semi tráiler moderno (International)</b>	Combustible	S/ 2,063.60	45.90 %
<b>semi tráiler antiguo)</b>	Combustible	S/ 2,432.10	54.10 %
<b>TOTAL</b>		<b>S/ 4,495.70</b>	<b>100 %</b>

*Nota.* Elaborado según la ficha de análisis documental.

**Interpretación:**

Según la tabla 1 y la tabla 2 muestra la cantidad de combustible consumido por la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. Según la tabla 1 el semi tráiler moderno (International) consume 140 galones de combustible con un costo de S/2063.60 que representa el 45.90% del total de costo de combustible invertido por la empresa y según la tabla 2 el semi tráiler antiguo (FH12) 165 galones de combustible con un costo de S/ 2,432.10, que representa 54.10% del total de combustible invertido ; lo que significa que el semi tráiler antiguo (FH12), consume 25 galones de más, el cual representa un 8.19% de costo en combustible



en exceso a comparación de la unidad moderna, esto conlleva al aminoramiento de ganancias de la entidad como queda demostrado en la anterior tabla.

**Tabla 4**

*Costos de lubricantes por viaje, de semi tráiler moderno (Internacional) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

**Lubricantes semi tráiler moderno (Internacional)**

Concepto	Periodicidad de Consumo	Cant.	Tipo	Costo Unitario	Costo Total	Costo por Viaje
Aceite de motor	1 mes	12	Galones	S/. 57.00	S/. 684.00	S/. 97.71
Aceite de caja	Anual	4	Galones	S/. 72.00	S/. 288.00	S/. 41.14
Aceite de corona	Anual	4	Galones	S/. 64.00	S/. 256.00	S/. 36.57
TOTAL					S/. 1,228.00	S/. 175.43

*Nota.* Elaborado según la ficha de análisis documental.

**Tabla 5**

*Costos de lubricantes por viaje, de semi tráiler antiguo (FH12) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	Periodicidad de Consumo	Cant.	Tipo	Costo Unitario	Costo Total	Costo por Viaje
Aceite de motor	1 mes	12	Galones	S/. 57.00	S/. 570.00	S/. 81.42
Aceite de caja	Anual	4	Galones	S/. 72.00	S/. 288.00	S/. 3.43
Aceite de corona	Anual	4	Galones	S/. 64.00	S/. 256.00	S/. 3.05
TOTAL					S/. 1,114.00	S/. 87.90

*Nota.* Elaborado según ficha de análisis documental.



**Tabla 6**

*Comparación de costos de consumo de lubricantes por viaje, de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Unidad Transporte	Concepto	Costo Total S/	%
<b>Semi tráiler moderno (International)</b>	Aceites	S/. 175.43	66.62 %
<b>Semi tráiler antiguo)</b>	Aceites	S/. 87.90	33.38 %
<b>TOTAL</b>		<b>S/. 263.33</b>	<b>100 %</b>

*Nota.* Elaborado según datos de tabla 4 y tabla5

**Interpretación:**

Según la tabla 4 el semi tráiler moderno (International) consume S/ 175.43 de lubricantes, equivalente al el 66.62 % y según la tabla 5 el semi tráiler antiguo (FH12) consume de S/ 87.90 de lubricantes que representa es un 33.38%; lo cual significa que la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto invierte un 33.24% de más en lubricantes, en el semitrailer moderno (international), originando una disminución en las utilidades de la empresa, tal como lo demuestra , la tabla 6.

**Tabla 7**

*Costos de filtros de Petróleo, aceite y racord, por viaje de semi tráiler moderno (International) de la entidad dedicada servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	Periodicidad de Consumo	Cant.	Tipo	Costo Unitario	Costo Total	Costo por Viaje
Filtro de petróleo	1 mes	1	Unidad	S/. 125.00	S/. 125.00	S/. 17.86
Filtro de aceite	1 mes	1	Unidad	S/. 130.00	S/. 130.00	S/. 18.57
Filtro de racord	1 mes	1	Unidad	S/. 55.00	S/. 55.00	S/. 7.86
<b>TOTAL</b>					<b>S/. 1,114.00</b>	<b>S/. 44.9</b>

*Nota.* Elaborado según ficha de análisis documental



**Tabla 8**

*Costos de filtros de Petróleo, aceite y racord, por viaje de semi tráiler moderno*

*(International) de la entidad dedicada servicio de transporte de carga Luis Beltrán*

*Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	Periodicidad de Consumo	Cant.	Tipo	Costo Unitario	Costo Total	Costo por Viaje
Filtro de petróleo	1 mes	1	Unidad	S/. 75.00	S/. 75.00	S/. 10.71
Filtro de aceite	1 mes	3	Unidad	S/. 45.00	S/. 135.00	S/. 19.29
TOTAL					S/. 1,114.00	S/. 30.00

*Nota.* Elaborado según ficha de análisis documental.

**Tabla 9**

*Comparación de costos de consumo por viaje de filtros de petróleo aceite y racord de la*

*empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta*

*Cusco-Laberinto.*

Unidad Transporte	Concepto	Costo Total S/	%
<b>Semi tráiler moderno (International)</b>	Filtros de Petróleo, aceite y racord	S/. 44.29	59.62 %
<b>Semi tráiler antiguo)</b>	Filtros de petróleo y aceite	S/. 30.00	40.38 %
TOTAL		S/. 74.29	100 %

*Nota.* Elaborado según datos de tabla 7 y tabla 8.

**Interpretación:**

Según la tabla 9 el semi tráiler moderno (International) consume S/ 44.29 de filtros, equivalente al el 59.62 % y según la tabla 8 el semi tráiler antiguo (FH12) consume de S/ 30.00 de lubricantes que representa un 40.38%; lo cual significa que la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto invierte un 19.24% de más en lubricantes, en el semitrailer moderno



(international), originando una disminución en las utilidades de la empresa, tal como lo demuestra , la tabla 9.

**Tabla 10**

*Costos de neumáticos por viaje, de semi tráiler moderno (International) de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	Periodicidad de consumo	Cant	Tipo	Costo unitario	Costo total	Costo por Viaje
Neumático original	Anual	2	Unidad	S/ 1,700.00	S/ 3,400.00	S/ 40.48
Neumático rencauche	6 meses	6	Unidad	S/ 400.00	S/ 2,400.00	S/ 57.14
<b>TOTAL</b>					<b>S/ 5,800.00</b>	<b>S/ 97.62</b>

*Nota.* Elaborado según la ficha de análisis documental.

**Tabla 11**

*Costos de neumáticos por viaje de semi tráiler antiguo (FH12) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	Periodicidad de consumo	Cant	Tipo	Costo unitario	Costo total	Costo por viaje
Neumático original	Anual	3	Unidad	S/ 1,700.00	S/ 5,100.00	S/ 60.71
Neumático rencauche	6 meses	6	Unidad	S/ 400.00	S/ 2,400.00	S/ 57.14
<b>TOTAL</b>					<b>S/ 5,800.00</b>	<b>S/1,17.85</b>

*Nota.* Elaborado según ficha documental.



**Tabla 12**

*Comparación de costos de consumo de neumáticos originales y de reencauche del Semi tráiler moderno (international) y semi tráiler antiguo (FH) de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

<b>Unidad Transporte</b>	<b>Concepto</b>	<b>Costo Total S/</b>	<b>%</b>
<b>Semi tráiler moderno (International)</b>	Neumáticos originales y de reencauche	S/ 97.62	45.30%
<b>Semi tráiler antiguo (FH12)</b>	Neumáticos originales y de reencauche	S/ 117.85	54.69 %
<b>TOTAL</b>		<b>S/ 215.47</b>	<b>100 %</b>

*Nota.* Elaborado según tabla 10 y tabla 11.

**Interpretación:**

Según la tabla 10 y tabla 11 muestra el costo de neumáticos originales y de reencauche de las dos unidades de transporte, por lo cual en la tabla 12, se muestra un costo total por viaje de neumáticos originales y de reencauche de las 2 unidades de transporte por un costo total de S/ 215.47 equivalente al 100% de los cuales el semi tráiler moderno (International) consume neumáticos originales y de reencauche por viaje un costo de S/ 97.62, equivalente al 45.30%, y el semi tráiler antiguo(FH12), consume un costo de S/ 117.85 equivalente del 54.69%; lo cual significa que el semi tráiler antiguo (FH12) invierte un costo en neumáticos originales más S/20.23, con respecto al semi tráiler moderno (international) tal como lo demuestra , la tabla 12.

Objetivo 2: Describir cómo son los costos de mano de obra por viaje, de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de cusco, periodo 2020.



**Tabla 13**

*Costo de mano de obra directa por viaje (sueldo del conductor), de semi tráiler moderno*

*(International) de la entidad dedicada servicio de transporte de carga Luis Beltrán*

*Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	Periodicidad de Consumo	Cant	Tipo	Costo Unitario	Costo Total	Costo por Viaje
Conductor	Por mes	1	Unidad	S/ 2,400.00	S/ 2,400.00	S/ 342.86
TOTAL					S/ 2,400.00	S/ 342.86

*Nota.* Elaborado según ficha de análisis documental.

**Tabla 14**

*Costo de mano de obra directa por viaje (sueldo del conductor), de semi tráiler antiguo*

*(FH12) de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi*

*Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	Periodicidad de Consumo	Cant	Tipo	Costo Unitario	Costo Total	Costo por Viaje
Conductor	Por mes	1	Unidad	S/ 2,400.00	S/ 2,400.00	S/ 342.86
TOTAL					S/ 2,400.00	S/ 342.86

*Nota.* Elaborado según ficha de análisis documental.

**Tabla 15**

*Comparación de Costos de mano de obra directa (sueldo del conductor) por viaje, de semi*

*tráiler moderno (International) y semi tráiler antiguo (FH12) de la entidad dedicada al*

*servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta*

*Cusco-Laberinto.*

Unidad Transporte	Concepto	Costo Total S/	%
<b>Semi tráiler moderno (International)</b>	Sueldo del conductor	S/ 342.85	50 %
<b>Semi tráiler antiguo)</b>	Sueldo del conductor	S/ 342.85	50 %
TOTAL		S/ 685.70	100 %



*Nota.* Elaborado según tabla 13 y tabla 14.

**Interpretación:**

Conforme a la tabla 13 y la tabla 14 muestra el costo de mano de obra por cada viaje de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto. Según la tabla 15 el semi tráiler moderno (International) eroga un costo de S/ 342.85, que representa el 50% del total de costo de mano de obra invertido por la empresa, el semi tráiler antiguo (FH12) eroga en mano de obra por un costo de S/342.85 por viaje, que representa el 50 % del total de mano obras invertido; lo que significa que las 2 unidades de transporte invierten igual costo en mano de obra, tal como demuestra la tabla 15. se aclara que la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas remunera a sus conductores por recibo de honorarios electrónicos (RH), por tanto, no registra planilla para pago de remuneraciones.

**OBJETIVO 3:** Describir cómo son los costos indirectos de fabricación de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.



**Tabla 16**

*Costos indirectos de servicios, por suministros indirectos y mano de obra indirectas por viaje de **semi tráiler moderno (International)** y **semi tráiler antiguo (FH12)** de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto*

Concepto	Periodicidad de Consumo	Cant.	Tipo	Costo Unitario	Costo Total por 7 Viajes	Costo por Viaje	% Costo por Viaje
Asistente Adm.	Pago mensual	1	-	S/ 830.00	S/ 830.00	S/ 118.57	7.49
Contador	Pago mensual	1	-	S/ 200.00	S/ 200.00	S/ 28.57	1.80
Viáticos	Por mes	2	Personas	S/ 1,050.00	S/ 2,00.00	S/ 300.00	18.94
Peajes	Por viaje	2	Unidades	S/ 72.20	S/ 1,010.80	S/ 144.40	9.12
Estibaje	Por viaje	2	Unidades	S/ 300.00	S/ 4,200.00	S/ 600.00	37.88
Mantenimiento Preventivo	Mensual	2	Unidades	S/ 450.00	S/ 900.00	S/ 128.57	8.12
Mecánico	Mensual	2	Unidad	S/ 500.00	S/ 1,000.00	S/ 142.86	9.02
Seguro Vehicular	Anual	2	Unidad	S/ 165.00	S/ 330.00	S/ 3.93	0.25
<b>Equipo de Protección Personal</b>							
Bloqueador solar	Anual	12	Unidad	S/ 25.00	S/ 300.00	S/ 42.86	2.71



Mangas de protección solar	Anual	4	Unidad	S/ 20.00	S/ 80.00	S/ 11.43	0.72
Chalecos de seguridad	Anual	2	Unidad	S/ 50.00	S/ 100.00	S/ 14.28	0.90
Casco	Anual	2	Unidad	S/ 20.00	S/ 40.00	S/ 5.71	0.36
Lentes de seguridad	Anual	2	Unidad	S/ 5.00	S/ 10.00	S/ 1.43	0.09
Guantes de cuero	Anual	2	Unidad	S/ 25.00	S/ 50.00	S/ 7.14	0.45
Zapatos de seguridad	Anual	2	Unidad	S/ 120.00	S/ 240.00	S/ 34.29	2.16
<b>TOTAL, COSTOS INDIRECTOS POR VIAJE</b>						<b>S/1,584.04</b>	<b>100 %</b>

*Nota.* Elaborado según ficha de análisis documental.



**Interpretación:**

Los costos indirectos por suministros indirectos y mano de obra indirecta, por las dos unidades de transporte de carga es de S/ 1,584.04, significa que por el semitrailer moderno(international) es de S/.792.02 y por el semitrailer antiguo (FH12) es también de S/. 792.02.

**Tabla 17**

*Costos indirectos de servicios por depreciación por viaje de **semi tráiler moderno (International)** de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto,*

Concepto	%	Precio de Adquisición	Depreciación Anual	Depreciación Mensual	Depreciación por Viaje	%
Depreciación Tracto (Vehículo)	20.00%	S/. 151,650.00	S/. 30,330.00	S/. 2,527.50	S/. 194.42	81.82
Depreciación Semiremolque	20.00%	S/. 33,700.00	S/. 6,740.00	S/.561.67	S/. 43.21	18.18
<b>Total</b>					S/. 237.63	100 %

*Nota.* Elaborado según ficha de análisis documental.



**Tabla 18**

*Costos indirectos de servicios por depreciación por viaje de semi tráiler antiguo (FH12) de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

Concepto	%	Precio de Adquisición	Depreciación Anual	Depreciación Mensual	Depreciación por Viaje	%
Depreciación Tracto (Vehículo)	25.00%	S/. 107,160.00	S/. 26,790.00	S/. 2,232.50	S/. 171.73	80.85
Depreciación Semiremolque	25.00%	S/. 25,380.00	S/. 6,345.00	S/. 528.75	S/. 40.67	19.15
<b>Total</b>					S/212.40	100. %

*Nota.* Elaborado según ficha de análisis documental.

**Interpretación:**

Conforme a la tabla 16, la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020, en costos indirectos por suministros indirectos y mano de obra indirecta del servicio de transporte de carga, de las dos unidades de transporte, eroga un costo por cada viaje de S/ 1,584.04, que representa un 100%, aquí el mayor costo que se eroga respecto al costo total, son los costos de estibaje que representa 37.88% , viáticos 18.94%, seguido de costo de peaje con 9.12%, y costo de mecánico con 9.02% y los demás costos indirectos son en menor porcentaje; así mismo la tabla 17 referido otros costos indirectos del servicio por depreciación del semi tráiler moderno (International) muestra S/. 237.63 que es el 100% por depreciación del referido vehículo de transporte de carga, de los cuales, la depreciación del remolcador (tracto vehicular) es S/ 194.42, que representa un 81.82% y la depreciación del semiremolque es de S/ 43.21 que representa un 18.18%, tal como se muestra en la tabla 17. Así mismo la tabla 18 muestra los costos indirectos por depreciación por viaje del semitrailer antiguo (FH12) que asciende a un costo



de S/. 212.40, que significa el 100%, de los cuales la depreciación del remolcador (tracto vehicular) es 171.73 que representa el 80.85 % y la depreciación del semirremolque es S/ 40.67, que representa el 19.15 %. La depreciación se calcula de forma anual, utilizando la técnica de depreciación en línea recta, aplicando el porcentaje (20%). Asimismo, se procede a la obtención de depreciación de forma mensual, para luego obtener la depreciación por viaje. (Son 7 viajes por mes).

**Resultados Respecto Al Objetivo Específico D)**

Describir cómo es la toma de decisiones financieras de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.

**Tabla 19**

*Conocimiento de toma de decisiones gerenciales en la empresa de transporte de carga*

*Luis Beltrán Tupayachi Vargas*

	<b>Sí</b>	<b>No</b>
¿Usted utiliza sistema de costos y tiene conocimiento de toma de decisiones financieras en su empresa?	-	No

*Nota.* Elaboración propia en base a la ficha de entrevista.

**Interpretación:**

El propietario de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas no utiliza sistema de costos ni tiene conocimiento de la decisiones gerenciales tomadas.



**Tabla 20**

*Toma de decisiones gerenciales en la empresa de transporte de carga Luis Beltrán*

*Tupayachi Vargas con apoyo del contador de la empresa*

	<b>Sí</b>	<b>No</b>
¿Requiere de ayuda de sus contador para toma de decisiones sobre los costos invertidos y la utilidad obtenida en su empresa?	-	No

*Nota.* Elaboración propia en base a la ficha de entrevista.

**Interpretación:**

El propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas toma sus decisiones financieras de forma empírica, pese a que la empresa cuenta con un contador Público, no concurre a este profesional al momento de tomar decisiones, es decir, existe un manejo empírico que limita el crecimiento de la empresa.

**Tabla 21**

*Toma de decisiones financieras en la empresa de transporte de carga Luis Beltrán*

*Tupayachi Vargas con apoyo familiar.*

	<b>Sí</b>	<b>No</b>
¿Toma sus decisiones financieras de forma empírica y con ayuda de su familia?	X	

*Nota.* Elaboración propia en base a la ficha de entrevista.

**Interpretación:**

El propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas toma sus decisiones financieras de forma empírica, para lo cual involucra a su familia; lo cual significa una limitación de la empresa para su expansión y por ende acrecentar su utilidad.

Resultados Respecto al Objetivo General



Describir cómo son los costos de servicio y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.

**Tabla 22**

*Costos de servicio por viaje, de semi tráiler moderno (International) de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

<b>Elementos del Costo</b>	<b>Costo</b>	<b>%</b>
<b>Suministros</b>	<b>S/. 2,380.34</b>	<b>63.43 %</b>
Combustible	S/. 2,063.00	
Lubricantes	S/. 175.430	
Filtros	S/. 44.29	
Neumáticos	S/. 97.62	
<b>Mano de Obra Directa</b>	<b>S/. 342.85</b>	<b>9.13 %</b>
Conductor	S/. 342.85	
<b>Costos Indirectos de Servicio</b>	<b>S/. 1,029.65</b>	<b>27.44 %</b>
Suministros indirectos y mano de obra indirecta.	<b>S/. 792.02</b>	
Depreciación de remolcador y semi remolque.	<b>S/. 237.63</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 3,752.84</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Elaboración según ficha de análisis documental.



**Tabla 23**

*Costos de servicio por viaje, de semi tráiler antiguo (FH12) de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

<b>ELEMENTOS DEL COSTO</b>		<b>COSTO</b>	
<b>SUMINISTROS DIRECTOS</b>		<b>S/. 2,667.85</b>	<b>66.46 %</b>
Combustible	S/. 2,432.10		
Lubricantes	S/. 87.90		
Filtros	S/. 30.00		
Neumáticos	S/. 117.85		
<b>MANO DE OBRA DIRECTA</b>		<b>S/. 342.85</b>	<b>8.54 %</b>
Conductor	S/. 342.85		
<b>COSTOS INDIRECTOS DE SERVICIO</b>		<b>S/. 1,004.42</b>	<b>25.02 %</b>
Suministros indirectos y mano de obra indirecta.	S/. 792.02		
Depreciación de remolcador y semi remolque.	S/. 212.40		
<b>TOTAL</b>		<b>S/. 4,015.12</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Elaboración según ficha de análisis documental.

**Tabla 24**

*Comparación de Costos de servicio por viaje, de semi tráiler moderno (International) y semi tráiler antiguo (FH12) de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto.*

<b>Unidad Transporte</b>	<b>Costo Total S/</b>	<b>%</b>
<b>Semi tráiler moderno (International)</b>	S/. 3,752.84	48.31 %
<b>Semi tráiler antiguo)</b>	S/. 4,015.12	51.69 %
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 7,767.96</b>	<b>100 %</b>

*Nota.* Elaboración según tabla 22 y tabla 23.



**Tabla 25**

*Resumen de costo de servicio por viaje de semitrailer moderno (international y semitrailer antiguo (FH12).*

<b>Total costo de servicio de Semi tráiler antiguo (FH12) por viaje</b>	<b>S/ 4,015.12 (-)</b>
<b>Total costo de servicio de Semi tráiler moderno (International) por viaje</b>	<b>(S/ 3,752.84)</b>
Diferencia	S/. 262.28
	=====
<p>Nota. - Diferencia que significa que la empresa eroga mayor costo de transporte de carga con la unidad de transporte Semi tráiler antiguo (FH12), en un viaje, e un mes hace 7 viajes y al año significa un costo de S/22,031.52; lo cual incide significativamente en las utilidades anuales de la empresa.</p>	

*Nota.* Elaborado según tabla 25.

**Interpretación:**

Según la tabla 22 muestra el costo total de servicio por viaje, de **semi tráiler moderno (International)** de la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto, cuyo costo es de S/ 3,752.84 que representa un 100%, de los cuales los costos por suministros directos son de S/ 2,380.34, equivalente al 63.43 %, el costo de mano de obra directa asciende a 342.85, equivalente al 9.13 %, y los costos indirectos de servicio asciende a S/. 1,029.65 equivalente al 27.44%; así mismo los costos de servicio que presta el **semitrailer antiguo (FH 12)** asciende a 4,015.12, que representa el 100%, los costos por suministros directos ascienden a S/ 2,667.85 equivalente al 66.46%, el costo de mano de obra directa asciende a 342.85 equivalente al 8.54 %, y los costos indirectos de servicio asciende a S/ 1,004.42 equivalente al 25.02% tal como se observa en la tabla 23; lo que significa que la unidad de transporte antiguo ocasiona un costo de más de S/ 262.28 por un viaje, si convertimos a un costo anual es S/.22,031.52; lo cual incide significativamente en las utilidades anuales de la empresa.



Cabe aclarar que, por falta de una toma adecuada de decisiones financieras, la empresa pierde la oportunidad de obtener mayor utilidad tal como se demuestra en la tabla 25.



## CAPÍTULO V: DISCUSION

### 5.1 Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos

**Hallazgos relevantes según el objetivo a)** Conforme a la serie de resultados ya mencionados, se entiende que los costos de suministros de la entidad dedicada al de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020, observados en la tabla 3 y 12 fueron:

Comparando el consumo de combustible del semitrailer moderno (international) y el semi tráiler antiguo (FH12), esta unidad antigua, consume 25 galones de más, la cual representa un consumo en exceso de costo en combustible en comparación de la unidad moderna, esto conlleva al aminoramiento de las ganancias en la entidad. Tal como se demuestra en la tabla 3.

Comparando el consumo de neumáticos originales del semitrailer moderno (international) y el semi tráiler antiguo (FH12), esta unidad antigua, consume en neumáticos originales 1 neumático original de más, lo cual representa un decremento en las utilidades de la empresa, Tal como se demuestra en la tabla 12.

**Hallazgos relevantes según el objetivo b)** Conforme a la serie de resultados ya mencionados, se entiende que:

Considerando la misma ruta de recorrido de Cusco a Laberinto del semitrailer moderno (international) y el semi tráiler antiguo (FH12), el costo de mano de obra directa consumido es el mismo costo, tal como se muestra en la tabla 15.

**Hallazgos relevantes según el objetivo c)** Conforme a la serie de resultados ya mencionados, se entiende que los costos indirectos del servicio de transporte de carga fueron:

Los costos indirectos de los materiales indirectos y mano de obra indirecta consumidos por las dos unidades de transporte de carga son de igual costo, tal como se muestra en la tabla 16



Los costos de depreciación del semitrailer moderno International es de mayor costo que el costo de depreciación la del semitrailer antiguo (FH12), debido a que el costo de adquisición de la unidad Moderna es mayor.

**Hallazgos relevantes según el objetivo d)** Conforme a la serie de resultados ya mencionados, se entiende que la toma de decisiones financieras fue:

El propietario de la empresa desconoce el término de toma decisiones financieras, sin embargo, toma decisiones para mejorar el costo de cada unidad de transporte de forma empírica, tal es el caso que hace intervenir a su familia.

**Hallazgos relevantes según el objetivo general** Conforme a la serie de resultados ya mencionados, se entiende que los costos de servicio y toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, periodo 2020 - Ruta Cusco-Laberinto fueron:

Los costos de la entidad dedicada transporte de carga Luis Beltran Tupayachi Vargas, con la unidad Semitrailer antiguo (FH12) son de mayor costo frente a los costos de servicio de transporte de carga del semitrailer moderno (International)

El propietario de la entidad dedicada al transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, desconoce la tomade decisiones gerenciales, lo cual le limita

Optimizar sus utilidades

## 5.2 Limitaciones del estudio

No se determinó limitación alguna durante la elaboración del estudio, puesto que la entidad otorgó todo documento necesario.

## 5.3 Comparación Crítica con la Literatura Existente

De acuerdo al antecedente de índole internacional denominado: **“Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua “realizada por la autora**



**Carla Melissa Sánchez Barros.** Desarrollada a fin de definir cómo afectan los costos operacionales de transporte en la distribución de ingresos de las diferentes cooperativas a lo largo de Tungurahua; mediante ello, establecer formas adecuadas de distribución y costeo. El autor concluyó que los costos operacionales del transporte de carga afectan a la retribución de ingresos de forma incorrecta, ello antes de la estructuración adecuada de costes. Luego de dicha tarea, fue posible evidenciar mejoras en la asignación. En el contraste realizado con nuestro estudio se encontró que la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltran Tupayachi Vargas, no cuenta con una estructura de costos, lo cual conlleva a la falta de un control idóneo de los costos que le permita inferir utilidades reales, para decir adecuadamente.

**Según el antecedente nacional** de la tesis titulada: “**Centro de costos ABC y su impacto en la toma de decisiones en la empresa comercial Lavagna S.A.C., Chiclayo 2018**”, presentado en la Universidad Señor de Sipán. Investigación elaborada a fin de conseguir el título profesional de contador público. El estudio fue desarrollado con el propósito principal de evaluar como impacta el costeo ABC al momento de tomar decisiones en la entidad anteriormente mencionada. El autor concluyó:

La forma de costeo actualmente utilizada no se encuentra adecuadamente estructurada, puesto que fija los costos de manera idónea, debido a ello las decisiones siempre son tomadas con la presencia de riesgos en base a reportes del centro de costeo, los cuales deben emitirse de acuerdo a la actividad que se programe. En el contraste realizado con nuestro estudio se encontró que la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltran Tupayachi Vargas, no clasifica sus costos, los cuales no facilita una estructura técnica de costos, para una toma de decisiones basada en reportes de centro de costos.

**Según el antecedente local** Choquesaca & Lara (2019), en la investigación de su autoría denominada “**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**”, a fin de conseguir el grado de contador público, tuvo como propósito central el definir los costes de servicio de transporte de carga y el flete en la ya mencionada empresa, el autor concluye:

Primero, la entidad realiza el costeo de servicios empíricamente sin la aplicación de un método específico para ello, sin considerar los costes fijados a los fletes, lo cual da como resultado la sobrestimación de ingresos en 118%, totalmente desfavorable y sin definir adecuadamente los fletes reales en la realización del coste, debido a lo que se debe considerar las experiencias y propuestas de los consumidores a fin de conocer una referencia sobre los costes y fletes correspondientes.

Segundo, el coste de servicios de la mencionada entidad posee ingresos de S/15,000.00, tomando en cuenta la flota de cinco unidades de transporte en cada viaje; sin embargo, es importante recordar que dicho monto no posee una composición de costos confiable, ya que desde el método de costeo y análisis empleado queda demostrado que los ingresos establecidos de forma técnica son S/6,891.30, en tal sentido, existe un 118% de ingresos técnicos comparados a los empíricos. Mediante el empleo de un sistema de costes reales se toman en cuenta diferentes costes que la entidad no suele considerar, aunque estos afectan de forma directa a la definición del flete.

Tercero, la determinación de fletes se realiza empíricamente de manera inadecuada por parte del principal gerente sin la información suficiente con relación a los costes del servicio de transporte de carga que otorgan información real y verídica para fijar y determinar los fletes. En el contraste realizado con nuestro estudio se encontró que la entidad dedicada al servicio de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas define el coste del servicio empíricamente, en ausencia de un método específico de costeo, en ello el costo de flete no existe, por lo tanto, las utilidades no se basan en una estructura técnica de costos.



## **5.4 Implicancias del estudio**

Se hallaron ciertas implicancias que se detallan en las siguientes líneas:

### **5.4.1 A nivel académico**

Se logró reunir conjuntos de información que ayudaron a conseguir cada objetivo definido inicialmente, acerca de las variables coste del servicio de transporte de carga y la toma de decisiones, gracias a ello se reforzaron los saberes de asuntos inherentes a las mencionadas variables.

### **5.4.2 A nivel práctico**

Se busca describir los elementos del coste de servicios, para determinar adecuadamente como se estructura el costo, a fin de transparentar el tema, en consecuencia, lograr la obtención de una utilidad real, para la toma de decisiones.

### **5.4.3 A nivel metodológico**

El estudio consigue implicancia y relevancia por la descripción de procesos técnicos que realiza de costos de servicios.



## CONCLUSIONES

1. En cuanto al costo de suministros directos que invierte la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, el consumo de combustible del semitrailer moderno (international) y el semi tráiler antiguo (FH12), esta unidad antigua, consume 25 galones de más, la cual representa un consumo en exceso de costo en combustible en comparación de la unidad moderna, esto conlleva a la disminución de las utilidades de la empresa, Tal como se demuestra en la tabla 3; de la misma forma el consumo de neumáticos originales del semitrailer moderno(international) y el semi tráiler antiguo (FH12), esta unidad antigua, consume en neumáticos originales 1 neumático original de más, lo cual representa un decremento en las utilidades de la empresa, Tal como se demuestra en la tabla 12.
2. En cuanto al costo de mano de obra que invierte la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, en sus dos unidades de transporte de carga es el mismo costo, tal como se observa en la tabla 15.
3. Con respecto a los costos indirectos de servicio, los costos indirectos de los materiales indirectos y mano de obra indirecta consumidos por las dos unidades de transporte de carga son de igual costo, tal como se muestra en la tabla 16; pero los costos de depreciación del semitrailer moderno International es de mayor costo que el costo de depreciación la del semitrailer antiguo (FH12), debido a que el costo de adquisición de la unidad Moderna es mayor.
4. Con respecto a toma de decisiones financieras, el propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, desconoce el término de toma decisiones financieras, sin embargo, toma decisiones para mejorar el costo de cada unidad de transporte de forma empírica, tal es el caso que hace intervenir a su familia, tal como se demuestra en la tabla 19, tabla 20 y tabla 21.



5. De manera general se concluye que la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, con la unidad Semitrailer antiguo (FH12) eroga de mayor costo frente a los costos de servicio de transporte de carga del semitrailer moderno (Iternational); así mismo el propietario de esta empresa desconoce la toma de decisiones gerenciales, lo cual le limita Optimizar sus utilidades, Tal como lo demuestra la tabla 19 y tabla 21.



## RECOMENDACIONES

1. Se recomienda al propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas modernizar el vehículo antiguo para evitar costos innecesarios y así generar una mayor utilidad que beneficie a dicha empresa.
2. Al propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas se le recomienda que debe implementar en el menor corto tiempo posible su estructura de costos en base a los resultados alcanzados en el presente estudio.
3. Se recomienda al propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, solicitar un acompañamiento y asesoramiento de parte de su contador público para toma de decisiones financieras.
4. Se recomienda al propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, solicitar a la empresa (Backus & Johnston S.A.A un incremento por los fletes de carga, ya que no se basa en una estructura de costos reales de la empresa que presta el servicio.
5. Se recomienda al propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas, realizar un financiamiento bancario para la adquisición de una nueva unidad vehicular, para que así se pueda reflejar un mayor incremento en sus utilidades y de esa manera acrecentar la empresa, evidenciando una adecuada toma de decisiones.



## BIBLIOGRAFÍA

- Alvarez Castañeda, M. N., & Pérez Meléndez, C. L. (2016). *Análisis del costo del servicio y su efecto en la utilidad en la empresa Transportes Meléndez S.R.L., de Cajamarca, año 2016*. [Tesis de pregrado, Universidad Privada del Norte]. Obtenido de <https://hdl.handle.net/11537/11014>
- Ballena Alcántara, I. M. (2017). *Costo de servicio y su influencia en la rentabilidad de la Empresa de Transportes Turismo Sánchez Polo de Ecuador; Quito 2016*. [Tesis de pregrado, Universidad de Quito]. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/10173>
- Burga Ortega, G. R. (2021). *Diseño de un modelo de costos de servicios para la toma de decisiones y determinar la rentabilidad y el punto de equilibrio en el colegio JM - 2019*. [Tesis de licenciatura, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo]. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.12423/3785>
- Bustamante, J., & Osorio, R. (2015). *Estructura de Costos en la fijación de la tarifa del servicio de transporte público (colectivo) en la ciudad de Huaraz*. Huaraz: Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo.
- Cabrera Calva, R. C. (2016). *Bases para la Contabilidad Lean {Esbelta, Magra, Ágil}*.
- Casallo Castilla, L. E. (2019). *Gestión de Riesgos de Seguridad en la Empresa de Transporte por Carretera de Materiales Peligrosos en el Callao 2018*. [Tesis de maestría, Universidad Peruana de las Américas]. Obtenido de <http://repositorio.ulasamericas.edu.pe/handle/upa/588>
- Ccoñas Ramos, J. (2018). *Control de desgaste de neumáticos para reducir costos de operación en volquetes Faw – 360 – Empresa Iccgsa – Quinua I – Ayacucho*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Centro del Perú]. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.12894/3209>



- Cervantes López, A. (2018). Teoría de los Costos. En *Análisis de costos*. Sagitario.
- Chimpén Serquén, E. J. (2020). *Centro de costos ABC y su impacto en la toma de decisiones en la empresa Comercial Lavagna SAC, Chiclayo 2018*. [Tesis de pregrado, Universidad del Señor de Sipán]. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12802/6725>
- Conexión ESAN. (24 de Julio de 2020). *Esan: Graduate School of Business*. Obtenido de Salud ocupacional: la prevención como clave de la gestión de riesgos: <https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/salud-ocupacional-la-prevencion-como-clave-de-la-gestion-de-riesgos>
- Elías Barrantes, S. B. (2019). *Costos por procesos y la toma de decisiones en las MYPES industriales productoras de artículos para limpieza en Lima Metropolitana, año 2018*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal]. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.13084/3250>
- Fernández Enríques, J. L., & Carpio Lasteros, D. (2019). *Toma de decisiones y la determinación del costo de oportunidad del capital para los inversionistas operadores de la Empresa de Transporte Multiservicios e Inversiones Rápidos S.A. en la ciudad del Cusco periodo 2016*. [Tesis de pregrado, Universidad Andina del Cusco]. Obtenido de <https://repositorio.uandina.edu.pe/handle/20.500.12557/2647>
- Giron Requejo, G. T., & Huillca Catunta, M. (2021). *Propuesta de Estructura de Costos en la Empresa de Transportes y Servicios 50 S.A.C*. [Tesis de licenciatura, Universidad Peruana Unión]. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.12840/4527>
- Grupo Atico. (12 de Agosto de 2020). *El proceso de toma de decisiones en una empresa*. Obtenido de <https://protecciondatos-lopd.com/empresas/proceso-toma-de-decisiones-en-una->



empresa/#:~:text=Las%20decisiones%20operativas%20son%20aquellas,individual%20o%20los%20departamentos%20correspondientes.

Hartman, J. (2013). *Cómo afinar y mosificar los Sistemas de Control de Motores Automotrices*. México: Lexus editores.

Hernández Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Mexico: Mc Graw Hill Education.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta ed.). Mc Graw Hill Education.

Hernández Sampieri, R., Méndez Valencia, S., Mendoza Torres, C. P., & Cuevas Romo, A. (2017). *Fundamentos de investigación* (Primera ed.). México, México: Mc Graw Hill Education.

Herrera Blas, R. Y. (2018). *Los costos laborales y su impacto en la rentabilidad de la empresa editorial Ozaka Perú S.A. de la ciudad de Lima 2016 - 2017*. [Tesis de pregrado, Universidad Alas Peruanas]. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12990/3452>

Isidro Chambergo, G. (2018). *Costos ABC Presupuesto Empresarial y Estrategias Gerenciales 2020 IP*. Costos ABC Presupuesto Empresarial y Estrategias Gerenciales: Instituto Pacífico.

Jara Ayllón, S. A., Bautista Yataco, L. F., & De la Cruz Serva, A. B. (2021). *Los costos de servicio y la rentabilidad de la empresa de transporte de carga Juan Pablo II SAC, periodo 2017-2020*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Callao]. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.12952/6214>

Lambretón Torres, V., & Garza Fernández, G. (2016). *Costos para la toma de decisiones*. Cusco: Pearson.



- Madueño Veramendi, M. S. (2017). *Costos ABC y Toma de Decisiones Gerenciales en las Empresas de Transporte de Carga de Distrito de Cercado de Lima Año 2016*. [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/2002>
- Meléndez Grijalva, G., & Espinoza Monago, J. G. (2018). *Análisis de la determinación del costo de producción del cultivo de la papa en la rentabilidad y valor agregado en los productores del distrito de Huariaca – Pasco, en el 2017*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Daniel Carrión]. Obtenido de <http://repositorio.undac.edu.pe/handle/undac/787>
- Paredes, C. (2018). *Aplicación teórica y práctica contable de un contrato de arrendamiento financiero*. Obtenido de [http://aempresarial.com/servicios/revista/163\\_5\\_LHAJURPJRL](http://aempresarial.com/servicios/revista/163_5_LHAJURPJRL)  
[YJOSTIIHJZJTOVUZRFMORUOAOGQYJHKHRYZKGS.pdf](http://aempresarial.com/servicios/revista/163_5_LHAJURPJRL)
- Peña Molano, M. T. (2021). *¿Deberían los viáticos ser considerados salario?* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Obtenido de <http://hdl.handle.net/10554/57412>
- Plaza Villalva, E. A. (25 de 05 de 2013). *Propuesta de Costeo mediante ABC para los Programas de la Fundación Alternativas para el Desarrollo periodo 2012*. [Tesis de licenciatura, Universidad Tecnológica Equinoccial]. Obtenido de <http://repositorio.ute.edu.ec/handle/123456789/4184>
- Quispe Bustinza, J. R. (2015). *Determinación de costos y rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en la ruta de las Provincias de San Roman y Lampa, Periodo 2012*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional del Altiplano]. Obtenido de <https://repositorioslatinoamericanos.uchile.cl/handle/2250/3274705>



- Rodriguez Callupe, G. O. (2021). *Identificación del costo de servicio y su reconocimiento del ingreso en los estados financieros en la empresa Halcones Security Selva S.A.C.* [Tesis de pregrado, Universidad Peruana las Américas]. Obtenido de <http://repositorio.ulasamericas.edu.pe/handle/upa/1214>
- Salvador Cardenas, M. I. (2016). *Densidad aparente y contenido de humedad de la madera aserrada de quince especies forestales en el costo de transporte terrestre de Pucallpa a Lima.* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional Hermilio Valdizán]. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.13080/3531>
- Sánchez Barros, C. M. (2019). *Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua.* [Tesis de maestría, Universidad Técnica de Ambato]. Obtenido de <http://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/30114>
- Santos Leal, Y., & Chezpik García, A. (2018). *Gestiopolis*. Obtenido de Teoría de costos: definición, sistemas y su relación con la calidad: <https://www.gestiopolis.com/teoria-de-costos-definicion-sistemas-y-su-relacion-con-la-calidad/>
- Suárez, A. (2017). *Gestión Gerencial*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/andreacorina/gestingerencial>



## ANEXOS



MATRIZ DE CONSISTENCIA

<b>ANEXON°01: Matriz de Consistencia</b>						
<b>TÍTULO:</b> COSTOS DE SERVICIOS Y LA TOMA DE DECISIONES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA LUIS BELTRAN TUPAYACHI VARGAS DE LA PROVINCIA DE CUSCO, PERIODO 2020						
<b>AUTOR:</b> Mayra Stefany Barrientos Crucinta y Eduarda Beredid Tupayachi Peralta						
<b>PROBLEMA</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>HIPOTESIS</b>	<b>VARIABLES E INDICADORES</b>			
<p><b>PROBLEMA GENERAL:</b> ¿Cómo son los costos de servicio y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020?</p> <p><b>PROBLEMAS ESPECIFICOS:</b> a) ¿Cómo son los costos de suministros de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020? b) ¿Cómo son los costos de mano de obra de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la</p>	<p><b>OBJETIVO GENERAL:</b> Describir cómo son los costos de servicios y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.</p> <p><b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</b> a) Describir cómo son los costos de suministros de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020. b) Describir cómo son los costos de mano de obra de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la</p>	<p><b>HIPOTESIS GENERAL:</b> No necesita hipótesis por ser una investigación descriptiva</p>	VARIABLE 1: Costos de servicios:			
			DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGIA	
			Suministros	Combustibles Lubricantes Filtros Neumáticos	<u>Enfoque:</u> Cuantitativo	
			Mano de obra	Sueldo del conductor (MOD)	<u>Diseño de la Investigación:</u>	
			Costos indirectos de servicio	Viáticos Peajes Estibaje Mantenimiento Seguro (SOAT) Depreciación EPPs Sueldo del asistente administrativo (MOI) Sueldo del contador (MOI)	No Experimental, en vista de que no se manipulará las variables. <u>Alcance de la Investigación:</u> Descriptiva. <u>Población:</u> para el presente trabajo de investigación está conformada por la	
			VARIABLE 2: Toma de Decisiones:			



<p>provincia de Cusco, periodo 2020? c) ¿Cómo son los costos indirectos de servicio de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020? d) ¿Cómo es la toma de decisiones financieras de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020?</p>	<p>provincia de Cusco, periodo 2020. c) Describir cómo son los costos indirectos de servicio de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020. d) Describir cómo es la toma de decisiones financieras de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.</p>		<p>Toma de decisiones financieras</p>	<p>documentación contable, documentos internos (cuadernos de anotes), comprobantes (facturas, entre otros.) así mismo como complemento la información del gerente propietario de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas.</p> <p><u>Muestra:</u> Documentación contable, documento interno (cuaderno de anotes), comprobantes (facturas, entre otros) y como muestra intencional o conveniencia en nuestro caso al gerente propietario de la empresa de transporte de carga: Luis Beltrán Tupayachi Vargas; quien nos facilitó los datos necesarios.</p>
---	---	--	---------------------------------------	--



**MATRIZ DE INSTRUMENTOS**

<b>TEMA</b>	<b>COSTOS DE SERVICIOS Y LA TOMA DE DECISIONES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA LUIS BELTRAN TUPAYACHI VARGAS DE LA PROVINCIA DE CUSCO, PERIODO 2020</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Describir cómo son los costos de servicios y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020.		
<b>VARIABLE</b>	<b>DIMENSIONES</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>ITEMS O REACTIVOS</b>
COSTOS DE SERVICIOS	Suministros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Combustibles</li> <li>• Lubricantes</li> <li>• Filtros</li> <li>• Neumáticos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ¿Su empresa cuanto invierte en gastos de consumo de combustible?</li> <li>- ¿Su empresa cuánto gasta en lubricantes para cada mantenimiento mensual que realiza?</li> <li>- ¿Su empresa cuánto gasta en filtros para cada mantenimiento mensual que realiza?</li> <li>- ¿Su empresa cuánto gasta en neumáticos para cada mantenimiento mensual?</li> </ul>
	Mano de obra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sueldo del conductor (MOD)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ¿Su empresa cuanto invierte en los salarios de sus conductores cada mes?</li> </ul>



	<p>Costos indirectos de fabricación</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viáticos</li> <li>• Peajes</li> <li>• Estibaje</li> <li>• Mantenimiento</li> <li>• Seguro (SOAT)</li> <li>• Depreciación</li> <li>• EPPs</li> <li>• Sueldo del asistente administrativo (MOI)</li> <li>• Sueldo del contador (MOI)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ¿Cuánto es el monto que usted invierte para cubrir mensualmente los viáticos de sus conductores que operan en sus unidades?</li> <li>- ¿Cuánto es el gasto en los peajes por cada viaje que realizan sus unidades?</li> <li>- ¿Cuánto es el gasto de cada estibaje que usted realiza para el descargue del producto?</li> <li>- ¿Cuánto se invierte en los manteamientos que realiza a las unidades de su empresa?</li> <li>- ¿Cuánto es la depreciación y amortización de los costos?</li> <li>- ¿Cuánto es el gasto de los EPPs para el personal que labora en su empresa?</li> <li>- ¿Su empresa cuanto invierte en los sueldos de personal administrativo mensualmente?</li> <li>- ¿Su empresa cuánto gasta en el pago mensual de su contador?</li> </ul>
<p>TOMA DE DECISIONES</p>	<p>Toma de decisiones financieras</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ¿Usted utiliza sistema de costos y tiene conocimiento de toma de decisiones financieras en su empresa?</li> <li>- ¿Requiere la ayuda de su contador para toma de decisiones sobre los costos invertidos y la utilidad obtenida en su empresa?</li> <li>- - ¿Toma usted sus decisiones financieras de forma empírica y con ayuda de su familia?</li> </ul>	



**INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

**ENTREVISTA DIRIGIDA AL GERENTE PROPIETARIO DE LA EMPRESA DE  
TRANSPORTE DE CARGA LUIS BELTRAN TUPAYACHI VARGAS PERIODO**

**2020**

**A. COSTOS DE SERVICIOS**

**SUMINISTROS**

**1. ¿Su empresa cuanto invierte en gastos de consumo de combustible?**

.....

**2. ¿Su empresa cuánto gasta en lubricantes para cada mantenimiento mensual que realiza?**

.....

**3. ¿Su empresa cuánto gasta en filtros para cada mantenimiento mensual que realiza?**

.....

**4. ¿Su empresa cuánto gasta en neumáticos para cada mantenimiento mensual?**

.....

**MANO DE OBRA**

**5. ¿Su empresa cuanto invierte en los salarios de sus conductores cada mes?**

.....

**COSTOS INDIRECTOS DE FABRICACION**

**6. ¿Cuánto es el monto que usted invierte para cubrir mensualmente los viáticos de sus conductores que operan en sus unidades?**

.....

**7. ¿Cuánto es el gasto en los peajes por cada viaje que realizan sus unidades?**



.....

8. ¿Cuánto es el gasto de cada estibaje que usted realiza para el descargue del producto?

.....

9. ¿Cuánto se invierte en los manteamientos que realiza a las unidades de su empresa?

.....

10. ¿Cuánto se invierte en seguro contra accidentes de tránsito para las unidades de su empresa?

.....

11. ¿Cuánto es la depreciación y amortización de los costos?

.....

12. ¿Cuánto es el gasto de los EPPs para el personal que labora en su empresa?

.....

13. ¿Su empresa cuanto invierte en los sueldos de personal administrativo mensualmente?

.....

14. ¿Su empresa cuánto gasta en el pago mensual de su contador?

.....

**B. TOMA DE DECISIONES**

**TOMA DE DECISIONES FINANCIERAS**

1. ¿Cree Ud. que su empresa está tomando decisiones financieras adecuadas?

.....



IV. FLETES PARA LAS RUTAS DE CUSCO 2020 BACKUS Y JOHN STON S.A.A

RUTA	PRODUCTO	ENVASES	VACIO
UCP PTA AREQUIPA - UCP PTA CUSCO	1,730.00	1,730.00	1,012.00
UCP PTA CUSCO - UCP PTA AREQUIPA	1,770.00	1,770.00	1,042.00
UCP PTA CUSCO - UCP CD JULIACA	1,193.00	1,168.00	1,117.00
UCP CD JULIACA - UCP PTA CUSCO	1,193.00	1,168.00	1,117.00
UCP CD CUSCO - DA AUSANTA (TINCOC)	85.00	81.00	71.00
DA AUSANTA (TINCOC) - UCP CD CUSCO	85.00	81.00	71.00
UCP CD CUSCO - DA AUSANTA (INAMBAR)	1,494.00	1,393.00	1,138.00
DA AUSANTA (INAMBAR) - UCP CD CUSCO	1,494.00	1,393.00	1,138.00
UCP CD CUSCO - DA INTERVALLE (URUBAMBA)	467.00	444.00	387.00
DA INTERVALLE (URUBAMBA) - UCP CD CUSCO	467.00	444.00	387.00
UCP CD CUSCO - DA DIALSA (QUILLABAMBA)	978.00	906.00	726.00
DA DIALSA (QUILLABAMBA) - UCP CD CUSCO	978.00	906.00	726.00
UCP CD CUSCO - DA DISTR AZURIN (ANDAH)	1,545.00	1,430.00	1,141.00
DA DISTR AZURIN (ANDAH) - UCP CD CUSCO	1,545.00	1,430.00	1,141.00
UCP CD CUSCO - DA DISTR AZURIN (CHALH)	1,723.00	1,620.00	1,360.00
DA DISTR AZURIN (CHALH) - UCP CD CUSCO	1,723.00	1,620.00	1,360.00
UCP CD CUSCO - DA DISTR AZURIN (ABANCAY)	929.00	865.00	702.00
DA DISTR AZURIN (ABANCAY) - UCP CD CUSCO	929.00	865.00	702.00
UCP CD CUSCO - DA DISTR AZURIN (CURAHUASI)	732.00	689.00	581.00
DA DISTR AZURIN (CURAHUASI) - UCP CD CUSCO	732.00	689.00	581.00
UCP CD CUSCO - DA EMCOSUR (ESPINAR)	1,174.00	1,101.00	917.00
DA EMCOSUR (ESPINAR) - UCP CD CUSCO	1,174.00	1,101.00	917.00
UCP CD CUSCO - DA FAG DISTR (SICUANI)	697.00	653.00	540.00
DA FAG DISTR (SICUANI) - UCP CD CUSCO	697.00	653.00	540.00
UCP CD CUSCO - DA FAG DISTR (OCONGATE)	588.00	553.00	465.00
DA FAG DISTR (OCONGATE) - UCP CD CUSCO	588.00	553.00	465.00
UCP CD CUSCO - DA DISTRIB CANDIA	1,799.00	1,678.00	1,373.00
DA DISTRIB CANDIA - UCP CD CUSCO	1,799.00	1,678.00	1,373.00
UCP CD CUSCO - DA MULTISERVI JFK	1,602.00	1,492.00	1,217.00
DA MULTISERVI JFK - UCP CD CUSCO	1,602.00	1,492.00	1,217.00
UCP CD CUSCO - DA TRANS MORALES	2,200.00	2,045.00	1,655.00
DA TRANS MORALES - UCP CD CUSCO	2,200.00	2,045.00	1,655.00
UCP CD CUSCO - DA LUPUNA (LABERINTO)	2,324.00	2,161.00	1,614.00
DA LUPUNA (LABERINTO) - UCP CD CUSCO	2,324.00	2,161.00	1,614.00
UCP CD CUSCO - DA AMANCAES (CUSCO)	282.00	282.00	197.40
DA AMANCAES (CUSCO) - UCP CD CUSCO	282.00	282.00	197.40
UCP CD CUSCO - DA PERU RAIL (PACHAR)	1,131.00	1,131.00	791.70
DA PERU RAIL (PACHAR) - UCP CD CUSCO	1,131.00	1,131.00	791.70
UCP CD CUSCO - DA ESPUMANTE (PUTINA)	2,018.00	1,879.00	1,612.00
DA ESPUMANTE (PUTINA) - UCP CD CUSCO	2,018.00	1,879.00	1,612.00
UCP CD CUSCO - DA ESPUMANTE (JULIACA)	1,693.00	1,582.00	1,368.00
DA ESPUMANTE (JULIACA) - UCP CD CUSCO	1,693.00	1,582.00	1,368.00
PTA HUACHIPA - UCP PTA CUSCO	5,121.00	2,110.00	-
UCP CD CALLAO (CROSS DOCK) - UCP PTA CUSCO	5,798.00	2,376.00	-



## V. EVIDENCIA FOTOGRAFICA





FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Título del trabajo de investigación: “**costos de servicios y la toma de decisiones de la empresa de transporte de carga Luis Beltrán Tupayachi Vargas de la provincia de Cusco, periodo 2020**”

**Instrumento:** Ficha de análisis documental, Guía de entrevista

**Investigador (es):** Bach. Eduarda Beredid Tupayachi Peralta  
Mayra Stefany Barrientos Crucinta

Componente	INDICADORES	CRITERIOS	eficiente	regular	bueno	muy bueno	excelente
			-20 %	1-40 %	1-60 %	1-80 %	1-100%
Forma	1.REDACCIÓN	Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios				X	
	2.CLARIDAD	Está formulado con un lenguaje apropiado.				X	
	3.OBJETIVIDAD	Está expresado en conducta observable.				X	
Contenido	4.ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.				X	
	5.SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y claridad.				X	
	6.INTENCIONALIDAD	El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.				X	
Estructura	7.ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.				X	
	8.CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.				X	
	9.COHERENCIA	Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables				X	
	10.METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.				X	

I. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO

Procede su aplicación **Sí**

**Debe corregir**

**No**

Fecha 20 de diciembre del 2022

Firma

Nombre: Mg. Clotilde Álvarez Marquina

DNI: 23844355