

UNIVERSIDAD PERUANA UNION

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

Escuela Profesional de Contabilidad



Una Institución Adventista

Propuesta de Estructura de Costos en la Empresa de Transportes y Servicios 50 S.A.C.

Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público

Autores:

Gaby Thalia Giron Requejo

Michel Huillca Catunta

Asesor:

Mg. Walter Antonio Ugarte Portuondo

Lima, mayo de 2021

DECLARACIÓN JURADA DE AUTORIA DE TESIS

Mg. Walter Antonio Ugarte Portuondo, de la facultad de Ciencias Empresariales, Escuela Profesional de Contabilidad, de la Universidad Peruana Unión.

DECLARO:

Que el presente trabajo de investigación titulado: "PROPUESTA DE ESTRUCTURA DE COSTOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIO 50 S.A.C." constituye la memoria que presentan los bachilleres Gaby Thalía Girón-Requejo e Michael Huilca Catunta conducente a la obtención del título profesional de Contador Público, cuyo trabajo de investigación ha sido realizado en la Universidad Peruana Unión bajo mi dirección.

Las opiniones y declaraciones en este trabajo de investigación son de entera responsabilidad del autor, sin comprometer a la institución.

Y estando de acuerdo, firmo la presente declaración en Lima, a los 06 días de Junio de 2021.



Walter A. Ugarte Portuondo
C.P.C # 23860

Mg. Walter Ugarte Portuondo
Asesor

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En Lima, Ñaña, Villa Unión, adiez.... día(s) del mes demayo.....del año 2021... siendo las.....15:00...horas, se reunieron los miembros del jurado en la Universidad Peruana Unión Campus Lima, bajo la dirección del (de la) presidente(a): Dr.Samuel Fernando Paredes Monzoy., el (la) secretario(a): Mg. Carlos Alberto Vásquez Villanueva..... y los demás miembros: CPC Abrahan Braulio Santos Maldonado..... y el (la) asesor(a) Mg. Walter Antonio Ugarte Portuondo....con el propósito de administrar el acto académico de sustentación de la tesis titulado:..... "Propuesta de estructura de costos de la empresa de Transportes y Servicios 50 S.A.C."..... de los (las) bachilleres:

- a) Gaby Thalia Giron Requejo.
- b) Michel Huilca Catunta

Conducente a la obtención del título profesional de: Contador Público.....

El Presidente inició el acto académico de sustentación invitando al (a la) / a (los) (las) candidato(a)/s hacer uso del tiempo determinado para su exposición. Concluida la exposición, el Presidente invitó a los demás miembros del jurado a efectuar las preguntas y aclaraciones pertinentes, las cuales fueron absueltas por al (a la) / a (los) (las) candidato(a)/s. Luego, se produjo un receso para las deliberaciones y la emisión del dictamen del jurado.

Posteriormente, el jurado procedió a dejar constancia escrita sobre la evaluación en la presente acta, con el dictamen siguiente:

Candidato/a (a): Gaby Thalia Giron Requejo

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
<u>Aprobado</u>	<u>14</u>	<u>C</u>	<u>Aceptable</u>	<u>Bueno</u>

Candidato/a (b): Michel Huilca Catunta...

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
<u>Aprobado</u>	<u>14</u>	<u>C</u>	<u>Aceptable</u>	<u>Bueno</u>

Candidato/a (c):
.....

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	

(*) *Ver parte posterior*

Finalmente, el Presidente del jurado invitó al (a la) / a (los) (las) candidato(a)/s a ponerse de pie, para recibir la evaluación final y concluir el acto académico de sustentación procediéndose a registrar las firmas respectivas.

Presidente/a



Secretario/a

Asesor/a

Miembro

Miembro

Candidato/a (a)

Candidato/a (b)

Candidato/a (c)

Dedicatoria

A mis padres, profesores y sobre todo a Dios por
el apoyo incondicional quienes fueron nuestro
apoyo para el proyecto realizado y logro
académico

Gaby Thalía Girón-Requejo

A mis padres, profesores y sobre todo a Dios por
el apoyo incondicional quienes fueron nuestro apoyo
para el proyecto realizado y logro académico

Michael Huillca Catunta

Agradecimiento

En primer lugar, ante todo, agradecemos a Dios, nuestro guía y salvador, por su amor y apoyo incondicional durante todos los días de nuestras vidas.

A nuestra querida alma máter, la Universidad Peruana Unión, por otorgarnos las herramientas para nuestra formarnos como profesionales bajo nuestros principios íntegros, misioneros e innovadores.

A nuestros docentes de la Escuela Profesional de contabilidad por otorgarnos la motivación y consejo permanente para el logro de esta carrera profesional.

A nuestro asesor, el Mg. Walter Ugarte Portuondo, por su dedicación y tiempo enormemente valioso para la elaboración de la tesis de investigación y consejos necesarios para nuestro logro satisfactorio.

Índice

Dedicatoria	4
Agradecimiento	5
Resumen	7
Abstract	8
Introducción	9
Metodología	14
Resultados	16
Discusión.....	17
Conclusiones	18
Referencias Bibliográficas	20
Figuras y Tablas	23
Tabla 1. <i>Propuesta de la estructura de Costo por Proceso de Transporte</i>	23
Tabla 2. <i>Elaboración de Tabla de Datos para estructura de Costo de Transporte por Procesos Propuesto</i>	24
Tabla 3. <i>Datos adicionales para determinación de los costos.</i>	25
Tabla 4. <i>Resumen cuadro de costos por viaje.</i>	26
Tabla 5. <i>Resumen cuadro de costos por pasajero</i>	27
Tabla 6. <i>Costo por Viaje Unitario</i>	28
Tabla 7. <i>Costo por Pasajero Unitario</i>	29
Tabla 8. <i>Costos Totales Año 2019</i>	30
Figura 1. <i>Costo por viaje mensual expresado en soles (2019)</i>	31
Figura 2. <i>Costo por pasajero mensual expresado en soles (2019).</i>	32
Anexos	33

Propuesta de la Estructura de Costos Por Procesos en la Empresa de Transportes y Servicios 50 S.A.C.

Proposal of Process Cost Framework from The Transport and Service Company 50 S.A.C.

Gaby Thalia Girón Requejo – Michael Huillca Catunta

Escuela Profesional de Contabilidad, Facultad de Ciencias Empresariales, Universidad Peruana Unión, Perú

Resumen

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo buscar una propuesta de estructura de costos de transporte de pasajeros, teniendo en cuenta la problemática actual que la Empresa de Transportes 50 S.A.C. viene afrontando en su ausencia de indicadores de gestión adecuados a medir la gestión en base a los costos que genera. Para ello, se realizó una revisión documentaria de su documentación y análisis de los procesos operativos de transporte, para lo cual se utilizó la metodología de la investigación de procesos sistemáticos, secuencial y sobre todo probatorio, de carácter propositiva, no experimental y de corte transversal. Con toda la recopilación posible de información, se construyó una nueva estructura de costos por procesos de transporte llevada a la obtención del costo por viaje y por pasajero, con lo cual, a su vez, proporciona a la empresa no sólo la posibilidad de un mejor manejo de sus costos, sino también de utilizar los costos como una importante herramienta de gestión para una adecuada toma de decisiones. Con toda la información propuesta levantada y procesada, se adicionaron los comentarios respectivos del trabajo, concluyendo que la Empresa requiere un direccionamiento y soporte adecuado en materia de determinación de los costos por procesos de servicio de transporte, de acuerdo a una nueva propuesta de costeo elaborada a partir de los datos obtenidos, para lo cual dependerá de las decisiones que tomen a nivel gerencial.

Palabras Clave: Costo de Transporte, Costo por viaje, Costo por pasajero

Abstract

This research work aims to find a proposal for a passenger transport cost structure, taking into account the current problem that the Transport Company 50 S.A.C. has been facing in its absence of adequate management indicators to measure management based on the costs it generates. To this end, a documentary review of its documentation and analysis of the operational transport processes was carried out, for which the methodology of the investigation of systematic, sequential and above all evidentiary processes, of a purposeful, non-experimental and cross-sectional nature was used. With all the possible collection of information, a new process costing framework for transport was built to obtain the cost per trip per passenger, providing the company with not only the possibility of better handling its costs, but also of using costs as an important management tool for proper decision-making. With all the proposed information raised and processed, the respective comments of the work were added, concluding that the Company requires adequate redirection and support in terms of determining process costing transport service, according to a new cost proposal developed from the data obtained, for which it will depend on the decisions they make at the managerial level.

Keywords: Transport Cost, Cost per trip, Cost per passenger

Introducción

El sector transporte en el Perú es sin lugar a dudas el sector que permite la comunicación entre ciudades, y que a la vez tienen un efecto multiplicador en la economía, contribuyendo a una interminable lista de actividades económicas, no solo dentro del territorio sino también a nivel internacional. El gobierno central en los últimos años demanda una enorme inversión en estructura vial que de vez en cuando se paralizan y luego se reactivan. Existe un déficit tanto en infraestructura, así como en unidades de transporte adecuadas que permita satisfacer a una demanda insatisfecha de usuarios. En lo que se refiere a inversión en general en el sector transporte, ya se demuestra una caída que está por debajo del 4.5% del PBI Nacional en el período 2010-2019, según el instituto nacional de estadística e informática (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2019).

En lo que se refiere a las empresas de transporte en general, tienen problemas externos e internos relacionados a su sector. En el frente externo están las regulaciones gubernamentales, la demanda del servicio, así como la competencia formal e informal. El incremento de la informalidad en los últimos años ha sido el elemento que más ha perjudicado al sector transporte, debido al deterioro en la calidad del servicio, los riesgos inherentes y de poca cobertura existente, así como la falta de voluntad en los sectores involucrados para afrontar el problema en conjunto.

En cuanto a factores internos que afectan al sector transporte, está en cuanto a una falta de un buen gerenciamiento de los mismos, a fin de atacar problemas de optimización de recursos, así como la ausencia de herramientas financieras y operativas que le permitan no solo mantenerse en el mercado, sino sobrevivir en el mismo.

Para la presente investigación busca realizar una explicación del control de los costos de una empresa de transportes, así como su Incidencia de la misma en los resultados de la Empresa de Transportes y Servicios 50 SAC. La importancia de este estudio radica en la oportunidad que se tiene de presentar una alternativa de solución a la problemática que viene afrontando en la determinación de los costos actuales y sus

inconvenientes en la determinación del costo por unidad en la empresa, partiendo de su situación inicial a fin de describir las razones actuales de una adecuada determinación de costos.

Por otra parte, la justificación obedece a las innumerables literaturas existentes relacionadas con los costos, principalmente con el costo de ventas. Esto tiene un impacto significativo sobre los resultados debido a que los costos de las existencias vendidas se obtienen sobre la base de la determinación de los costos de comercialización o de servicios. Por lo tanto, se sustenta en el hecho de poder transparentar la información de los costos, de tal forma que se pueda, entre otras cosas, obtener una información clara y precisa para efectos de fiscalización y beneficio de los accionistas de las empresas.

En cuanto al caso concreto de la empresa, el presente trabajo se justifica porque no se obtiene en principio documentación de los procedimientos en cuanto a la determinación de los costos de transporte, ya que solo posee controles básicos y de poco análisis, para la cual la alternativa sería la aplicación de un adecuado diseño de una nueva propuesta en la determinación de los costos en mención y la incidencia positiva que tendrá sobre los procesos y funciones de la organización, ya que mediante la implementación de una buena estructura de costos contribuiría a un mejor logro de los objetivos y metas de la empresa.

Se realizó una revisión previa sobre antecedentes de trabajos de investigación similares de los últimos 10 años, tanto a nivel nacional como en el extranjero, encontrando en casi todo los casos, problemas e inconsistencias en otras organizaciones relacionadas con la determinación de los costos en el rubro de transporte, la falta de información o insuficiencia entre los controles físicos vs. Contables, así como una escasez de preparación o competencias en el personal involucrado en el proceso. A todo esto, se suma un déficit en la adecuación de procedimientos bien definidos que se puedan apoyar como guía en la determinación de los costos de transporte.

Así tenemos, por ejemplo, en ciertos estudios relacionados dirigido para el área de transporte, se presentaba disconformidades porque no se conocía el costo unitario de los servicios prestados a los clientes, razón principal del presente trabajo. Para resolver esto, el estudio de alcance descriptivo, elaboró una estructura presupuestal por viaje de acuerdo a la base histórica, entre otras herramientas financieras. Con ello el estudio propone un sistema para la determinación del costo unitario del servicio, con sus respectivas salvedades (Alvarez V. C., 2015).

Por otra parte, en otro estudio del costo de transporte por Km recorrido en empresas de transportes, se obtuvo como conclusión que el costo relacionado a los combustibles es el más significativo, seguido por el costo de depreciación y luego los costos indirectos fijos, así como un análisis de las distancias, en la cual concluye que los costos fijos son significativamente altos en distancias cortas de recorrido (Alvear, 2006).

En otro caso de empresa de transportes, se hace una evaluación de la importancia de los costos en la empresa en estudio, para lo cual se realizó un análisis descriptivo con propuesta de pronosticar un hecho, lo que significa que maneja hipótesis de resultados. De acuerdo a los datos obtenidos en la investigación, se concluyó que la empresa no reconoce los costos fijos de los variables, así como tampoco tiene una contabilidad de costos estructurado, por consiguiente, tampoco puede determinar el costo unitario de transporte. En todos estos puntos señalados la autora recomienda mejorar, tanto en la parte contable, así como en la organización de los datos obtenidos (Maya, 2015).

En otro trabajo de investigación sobre el transporte de carga concluye que existe desconocimiento sobre los márgenes de rentabilidad que se espera obtener en el transporte, por lo que sugiere una mejor identificación en la estructura de costos a implementar, y así obtener una rentabilidad mayor. El autor propuso además la implementación de un sistema de costos ABC para poder establecer una alternativa en el análisis de los costos de transporte por línea de producto, para lo cual realizó un estudio de tipo correlacional, con la

aplicación de un cuestionario dirigido a los trabajadores de la empresa, así como los documentos relacionados con los indicadores de rentabilidad (Velásquez, 2018).

Por otra parte, en otro trabajo de investigación se realizó un estudio de costos de transporte interprovincial y su impacto en la rentabilidad, haciendo un análisis de la estructura de costos actual del negocio y tomando como referencia las dos empresas de transportes existentes en la misma localidad materia de estudio, apoyándose en la observación de las actividades operativas y un cuestionario. El resultado de la investigación fue que una aparente falta de capacitación en temas administrativos del personal de dirección, así como la ausencia de una mayor frecuencia adecuada de transporte que ayude en cubrir los costos fijos existentes (Quispe, 2012).

Desde otra perspectiva nacional, en otra investigación se hizo un trabajo correlacional con una propuesta de implementación de Costos ABC y su impacto en la rentabilidad para una empresa interprovincial de pasajeros, o sea, hizo la manipulación de datos de la variable independiente para ver sus efectos sobre la variable dependiente, haciendo que su sistema tradicional de costeo del servicio sea comparado con el sistema propuesto ABC. Los instrumentos de recolección de datos fueron las consultas a los responsables del proceso de costeo, así como el registro contable de la compañía. El resultado final concluye que la rentabilidad antes y después de la modificación del sistema de costeo propuesto, indica un incremento tanto en la rentabilidad operativa y neta, además de sincerar los costos ya que algunos aspectos no se consideraban, y, por lo tanto, inducía al error en la determinación de tarifas (Holguín, 2018).

En otro aspecto a considerar para el trabajo a desarrollar, se considera dentro de los elementos del costo la materia prima, mano de obra y costos indirectos de fabricación, los cuales intervienen en todas las empresas que tienen algún proceso de transformación, pero también se consideran en algunas empresas de servicio, en línea con la presente.

Por otra parte, en cuanto al costo de materiales, el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad hace un reconocimiento implícito acerca del valor a considerar para efectos del costo, en cuanto a materiales se refiere, los mismos que tienen que ser valuados al Costo o Valor Neto Realizable, las mismas que deberán considerarse de acuerdo a la oportunidad en que se adquieren o que estén a disposición del adquiriente hasta su ubicación y condición actual. Cuando se refiere a ubicación actual, incluye por supuesto todos los costos incurridos hasta que se convierte en producto terminado (NIC, 2003).

Otro enfoque para la determinación de los costos sostiene además que en la estructura de costos de transporte y su respectiva modelación debe considerar además el tiempo de los viajes, los costos internos de operación (los 03 elementos de costos básico), así como otros costos externos, tales como cambio climático y de infraestructura, los cuales son muy difíciles de agregar por ser costos fuera del alcance establecido para su determinación (Marquez,2011).

En consecuencia, la presente investigación hace necesaria realizar un estudio de los costos de la compañía, diseñar la propuesta de sistema de costos por procesos (la cual es la más idónea porque se trata de una sistema de servicio repetitivo, secuencial y que además no se determina sobre una demanda anticipada, sino que se ofrece directamente el servicio), adicionando además indicadores de gestión que permitan un mejor manejo gerencial, haciendo imprescindible un estudio de las causas que afectan a los resultados del negocio, aplicando criterios en provecho de la empresa.

Metodología

En primera instancia se obtuvo información proveniente de documentos y datos recogidos del área de contabilidad y tesorería, así como la información contable existente. Posteriormente se construyó los costos de transportes en base a datos operativos obtenidos del personal operativo y jefe del área correspondiente. En cuanto a la obtención de los resultados se buscó en principio, evaluar la situación actual, para luego elaborar una alternativa de estructura de costos de acuerdo a las fuentes de información mencionadas. La investigación es en principio, propositiva (es decir, propone una nueva estructura de costos de transporte), con un diseño de tipo no experimental debido a que el mismo se basó sobre hechos ya existentes en la empresa. Así mismo es de corte transversal debido a que el estudio tiene una temporalidad o período de tiempo. En cuanto al alcance de la investigación es proposicional porque sugiere un método de determinación de los costos para el negocio. En consecuencia, el presente trabajo determinó los planes de acción a sugerir sobre la base de la explicación actual.

Tomando como referencia la información obtenida, y en función a los resultados, se pudo obtener dos indicadores básicos que la empresa podría adoptar para mejorar su gestión. Los datos o indicadores obtenidos son el costo por viaje por mes, y el costo por pasajero por mes. En este punto, la propuesta de la estructura de costos de transporte a utilizar permitiría conocer no solamente a nivel de elementos del costos, sino también su identificación con respecto a los que se pueden asignar al producto y aquellos que no se pueden asignar de la misma manera. Dicha propuesta es la indicada en la tabla 01.

El siguiente paso fue la elaboración de la data o información para la construcción de la propuesta llevada a datos reales (tabla 2). En principio, se tuvo que hacer un levantamiento de la información utilizada con registros, documentos y consultas al personal involucrado en el proceso operativo. La recopilación de la data permitió clasificar, y en línea con las teorías de clasificación de los costos, en aquellos de carácter fijo y variables, además de discriminar aquellos que corresponden únicamente al área administrativa y de

ventas. La empresa no tenía inicialmente detalle de los gastos y costos por mes, razón por la cual se tuvo que recoger de nuevo la información, con la diferencia de que se agregaron aquellos costos que no estaban registrados o consignados, para luego sumarle a los otros que sí fueron incluidos (como por ejemplo, aquellos que estaban en el registro de compras).

En la siguiente etapa se determinaron los datos adicionales necesarios para la obtención de los costos por unidad y por pasajero. Los datos fueron obtenidos en base a la experiencia, práctica y rutinas realizadas por el personal involucrado en el servicio de transporte. Así tenemos la información el cual se encuentra detallada en la tabla 3.

Resultados

Luego de este paso se procedió a la determinación de los resultados en base a la estructura de costos propuesta. De acuerdo a la forma tradicional, la estructura parte de los datos generales que determinan los costos totales, y a partir de ahí se obtienen los costos unitarios en función a lo que se desea medir no solo como un dato de costos adicionales, sino que sirva para futuros análisis de gestión. En tal sentido, se muestra una tabla resumida, el cual partiendo del costo total, se lleva a un costo por viaje realizado (viaje implica una ida y vuelta), según información proporcionada en la tabla 4. Así mismo, tomando el mismo concepto del párrafo anterior, se pudo determinar la estructura de costos por pasajero, a partir del viaje realizado, según lo mostrado en la tabla 5.

Una vez obtenido los costos unitarios, se obtuvieron los siguientes datos descritos siguientes. En el primer resultado del indicador costo por viaje mensual, se obtuvo como respuesta un rango que oscila entre los S/. 185.00 y S/. 227.00 del costo en mención, lo cual se puede visualizar a través del comportamiento según figura 1, el cual se elaboró a partir de los datos elaborados según lo mostrado en la tabla 6.

En base a los resultados del primer indicador (figura 1), se propuso realizar un segundo indicador que lleve a un costo unitario desde el punto de vista del usuario del servicio. El segundo resultado obtenido resalta aún más los efectos en la reducción del costo en relación directa al número de pasajeros, como se puede apreciar su comportamiento de acuerdo a la figura 2. En este indicador se revela una disminución pronunciada de los costos debido principalmente a la temporalidad del servicio. Esta figura se elaboró en base a la data de costo por pasajero unitario según la tabla 7.

Como se puede apreciar, de acuerdo a los datos obtenidos, es posible que en este caso la empresa tenga otra forma de analizar los costos para evaluar la gestión operativa del negocio, entre otros datos a utilizar.

Discusión

De acuerdo a los resultados obtenidos en el indicador de costos por viaje, según datos de la figura 1, se puede determinar que la empresa ahora sí puede visualizar el número de viajes y su efecto en el costo unitario del mismo, lo que significa que en la medida que aumente el número de viajes, significará un menor costo por viaje realizado. Debido a que el rango de viajes oscila entre tres y cinco vueltas, implica que no hay una disminución dramática en cuanto a los costos obtenidos, y esto nos lleva a concluir que, en definitiva, si se desea obtener una mayor rentabilidad del costo por viaje, el camino a seguir sería que en el mediano plazo la empresa incremente las rutas y las unidades. Sólo de esa forma se podría apreciar una optimización operativa de cada viaje.

En cuanto a los resultados obtenidos del indicador de costos por pasajero, según data mostrada en la figura 2, las fechas festivas como Fiestas Patrias y Navidad son las mejores épocas del año para el sector transporte. Anteriormente, si la compañía tenía obviamente la percepción de esta tendencia, hasta antes de la construcción de la estructura de costos propuesta no existía una forma práctica y analítica de demostrarlo, como sí se puede apreciar en la figura 2. A partir de esto, la empresa cuenta con un segundo indicador de gestión que podría analizar más detalladamente, y con ello tomar las medidas adecuadas que le permita optimizar el servicio.

Por último, parte de la propuesta de una estructura de costos por procesos de transporte de pasajeros desarrollado, permite la posibilidad que la empresa pueda analizar sus costos a fin de determinar su punto de equilibrio, es decir en el momento en que no gana ni pierde, a nivel monetario, o cualquier otro indicador relacionado que apoye la gestión empresarial.

Conclusiones

Con relación a los resultados se obtienen las siguientes conclusiones.

- Obtenido los resultados producto del análisis documental, consultas a personal administrativo y operativo, a la luz de los resultados obtenidos en la figura 1, se puede evidenciar que a mayor incremento de los viajes que realice la empresa, se minimiza la posibilidad de cargar menos costo a distribuir. Por otra parte, debido a otros factores relacionado con distancias, tiempos empleados y número de unidades utilizadas, la forma de cambiar a favor sería en parte, en un incremento de la inversión de nuevas unidades, entre otras alternativas, con el propósito de mejorar el indicador mencionado.
- La Empresa obtiene un buen indicador de gestión favorable a los intereses del negocio, de acuerdo a los resultados obtenidos en la figura 2, orientado a la asignación del costo por pasajero, como una buena práctica a utilizar, razón principal por la que se sugiere también su implementación.
- En cuanto a la determinación de una estructura de costos por procesos, los reportes derivados que se pueden obtener a partir de una estructura de costos por procesos, se pueden generar por ejemplo un estado de costo de producción y a partir de allí un reporte con resultados más confiable. En otras palabras, otras opciones de análisis derivados del desarrollo de una propuesta de costos por procesos ofrecen una alternativa de medir la influencia en la composición de los costos variables y su relación con las ventas, debido a que ambos indicadores están correlacionados. Además de eso, el control de los costos fijos sería una buena política porque los mismos no están directamente relacionados a los volúmenes de producción o de ventas, por lo cual, podría afectar los resultados del negocio si estos no son debidamente monitoreados.

La insostenibilidad del proceso de ejecución de los costos en la forma actual no favorece a las decisiones de la compañía, y debido a ello, no se cuenta con suficiente información organizada para evaluar el

desempeño del negocio. La propuesta de estructura de costos por procesos apoyaría enormemente en una evaluación más exhaustiva y directa sobre los impactos inherentes a los resultados del negocio. Sin embargo, la sola propuesta no tendrá el peso necesario si es que no cuenta con la decisión gerencial para su implementación. En suma, la falta el control de calidad necesario en una adecuación de una estructura de costos por procesos de transporte de pasajeros será más difícil asegurar una buena toma de decisiones en la empresa.

Referencias Bibliográficas

- Alvarez, I. M. (15 de Octubre de 2017). Finanzas y Mercados de Capitales. *Actualidad Empresarial*, 1(384), 1.
- Alvarez, V. C. (2015). *Diseño de una Estructura de Costos del Servicio de Transporte para el cálculo del precio Óptimo en base al Wacc aplicado a la Empresa Ilcotrans SAC*. Universidad de Medellín. Medellín - Colombia: Especialización en Gestión Financiera Empresarial . Obtenido de https://repository.udem.edu.co/bitstream/handle/11407/3514/TG_EGFE_51.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Alvear, V. S. (2006). Estimación del Costo por Kilómetro y de los Márgenes de una Empresa de Transporte de Carga, Industria Agrícola, Región de Maule, Chile. (U. d. Talca, Ed.) *Panorama Socioeconómico*.
- Anaya, F. L. (2019). *Diseño y Análisis de una Estructura de Costos por Ruta Interprovincial de Pasajeros para la Toma de Decisiones Operativas en la Empresa de Servicios Transportes Pasamayo SRL*. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Facultad de Ciencias Empresariales. Chiclayo - Perú: Escuela de Contabilidad.
- Apaza, M. M. (2012). *Finanzas para Contadores Aplicadas al PCGE y a las NIFF*. Lima - Peru: Pacífico Editores S.A.C.
- Chambergó, G. I. (22 de diciembre de 2018). PLaneación Estratégica de los Costos, Herramienta para Incrementar la Rentabilidad. (I. P. SAC, Ed.) *Actualidad Empresarial*(390), 1.
- Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad. (2003). Norma Internacional de Contabilidad 2 - Inventarios. En C. d. Contabilidad. Estados Unidos: IFRS Foundation.
- Economía Simple. (31 de Agosto de 2017). *Economía Simple*. Obtenido de <https://www.economiasimple.net>: <https://www.economiasimple.net/glosario/rentabilidad>

- García, I. (2016). *Glosario de Economía*. Obtenido de economíasimple.net:
<https://www.economiasimple.net/glosario/rentabilidad>
- Gerencie. (2019). *Gerencie.com*. Obtenido de Razones Financieras: <https://www.gerencie.com/razones-financieras.html>
- Holguín, V. S. (2018). *La Implementación del Sistema de Costeo ABC mejora la Rentabilidad en una Empresa de Transporte Interprovincial de Pasajeros del Norte, período Enero-Junio 2017*. Universidad Privada del Norte, Facultad de Negocios. Trujillo - Perú: Carrera de Contabilidad y Finanzas. Obtenido de <https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/13280/Holguin%20Velasquez%20Sara%20Mar%20ada.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Horngrén, C., Datar, S., & Rajan, M. (2012). *Contabilidad de Costos, Un enfoque Gerencial*. Ciudad de México, México: Pearson Educación, Decimocuarta edición.
- Ley del IGV. (y modificatorias). *Impuesto General a las Ventas*. Obtenido de Decreto Supremo N° 055-99-EF: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/tuo.html>
- Marquez, D. L. (01 de Abril de 2011). Estimación de Costos Externos Marginales en los modos de Transporte Carretero, Fluvial y Ferroviario en Colombia. *Ingeniería e Investigación*, 31(1), 08.
- Maya, B. P. (2015). *Mejoramiento de la Rentabilidad mediante la Estimación de Costos en Transporte Unicornio S.A.*: Universidad de Guayaquil. Guayaquil - Ecuador: Facultad de Ciencias Administrativas. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/13214/1/TESIS%20PRISCILA%20MAYA.pdf>
- Mendiola, G. (21 de enero de 2019). El 82% de la Rentabilidad depende de los Colaboradores. *Economía*, pág. 1.

- Mi Triple A. (2018). *Mi Triple A Valores S.I.* Obtenido de Portal Institucional de Acceso al Crowdlending para Empresas. España: <https://www.mytriplea.com/diccionario-financiero/rentabilidad-comercial/>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2019). Anuario Estadístico. *Anuario Estadístico 2019*, 246. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1545560/Anuario%20Estad%20C3%ADstico%202019.pdf>
- Quispe, B. J. (2012). *Determinación de Costos y Rentabilidad de las Empresas de Transporte Interprovincial de Pasajeros en la Ruta de las Provincias de San Román y Lampa, período 2012.* Universidad Nacional del Altiplano de Puno, Puno. Puno: Escuela Profesional de Ciencias Contables. Obtenido de http://tesis.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/2670/Quispe_Bustanza_Johan_Rene.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sampieri, R. H. (2014). *Metodología de la Investigación* (Vol. Sexta Edición). México DF - México: McGraw Hill - Interamericana Editores SA de CV .
- Velásquez, A. M. (2018). *Propuesta de un Sistema de Costos Basados en Actividades y su Impacto en la Rentabilidad de la Empresa de Transporte de Carga Pesada "Paraíso S.A.C."*. Universidad Nacional de San Agustín. Arequipa: Facultad de Ciencias Contables y Administrativas.

Figuras y Tablas

Tabla 1. Propuesta de la estructura de Costo por Proceso de Transporte

Estructura de Costos de Transporte x Viaje	
Costos Directos	
Elementos del Costo	Determinación del Costo
Materiales	
Combustible	Galones x viaje
Mano de Obra	
Choferes	Jornal Chofer x Viaje
Costos Indirectos	
Mantenimiento	Costo Mensual / N° viajes
Seguros	Costo Mensual / N° Unidades de Transporte / N° Viajes
Permiso de Ruta	Costo Mensual / N° Unidades de Transporte / N° Viajes
Electricidad	Costo Mensual * % Área de Patio de Maniobras / N° Viajes
Agua	Costo Mensual * % Área de Patio de Maniobras / N° Viajes
Alquiler	Costo Mensual * % Área de Patio de Maniobras / N° Viajes
Depreciación	Costo Mensual / N° Unidades de Transporte / N° Viajes
Supervisión	Costo Mensual / N° Viajes

Nota:
N° Viajes: El promedio de los viajes mensuales realizados, tomando data de los últimos 12 meses.

Tabla 2. Elaboración de Tabla de Datos para estructura de Costo de Transporte por Procesos Propuesto

Costos 2019	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Dic	Total
mat. varios	155	158	163	161	160	162	164	158	157	150	160	167	1,760
combust.	960	950	955	945	942	948	951	942	944	950	955	958	11,400
choferes	1,650	1,620	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	19,770
mantentto.	620	700	650	550	540	580	600	625	655	555	548	577	7,200
seguros	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1,200
permisos	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	600
alquiler	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2,400
depreciac.	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	9,000
electricidad	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	960
Agua	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	600
Superv.	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	9,600
	5,415	5,458	5,448	5,336	5,522	5,370	5,395	5,405	5,436	5,335	5,343	5,382	64,490

Tabla 3. *Datos adicionales para determinación de los costos.*

2019	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Dic
Galones x día	10	10	11	12	12	11	12	12	11	10	11	12
Días de viajes	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Consumo gls x mes	250	250	275	300	300	275	300	300	275	250	275	300
N° Viajes x día	3	4	5	4	3	4	5	5	4	3	4	5
Días de viajes	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Total viajes x mes	75	100	125	100	75	100	125	125	100	75	100	125
Unidades	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
N° Pasajeros x viaje x unidad	40	42	46	45	51	46	62	63	50	53	52	65

Tabla 4. *Resumen cuadro de costos por viaje.*

Elementos del Costo	Determinación del Costo	Costo x Viaje Ene 2019 (Soles S/.)
Materiales (Comb).	Glns x viaje	32.00
Mano de Obra	Jornal Chofer x Viaje	22.00
Mantenimiento	Costo Mensual / N° viajes	20.67
Seguros	Costo Mens./ N° Unid. de Transporte / N° Viajes	3.33
Permiso de Ruta	Costo Mens. /N° Unid. de Transporte / N° Viajes	1.67
Electricidad	Costo Mens.* % Área Patio Man. / N° Viajes	2.67
Agua	Costo Mens.* % Area Patio de Man./ N° Viajes	1.67
Alquiler	Costo Mens.* % Area Patio de Man./N° Viajes	6.67
Depreciación	Costo Mens./ N° Unid. de Transporte / N° Viajes	25.00
Supervisión	Costo Mensual / N° Viajes	26.67

Tabla 5. Resumen cuadro de costos por pasajero

Elementos del Costo	Determinación del Costo	Costo x Pasajero Ene 2019 (Soles S/.)
Combustible	Glns x viaje	0.80
Choferes	Jornal Chofer x Viaje	0.55
Mantenimiento	Costo Mensual / N° viajes	0.52
Seguros	Costo Mensual / N° Unidades de Transporte / N° Viajes	0.08
Permiso de Ruta	Costo Mensual /N° Unidades de Transporte / N° Viajes Costo Mensual * % Area de Patio de Maniobras / N°	0.04
Electricidad	Viajes Costo Mensual * % Area de Patio de Maniobras / N°	0.07
Agua	Viajes Costo Mensual * % Area de Patio de Maniobras /N°	0.04
Alquiler	Viajes	0.17
Depreciación	Costo Mensual / N° Unidades de Transporte / N° Viajes	0.63
Supervisión	Costo Mensual / N° Viajes	0.67

Tabla 6. Costo por Viaje Unitario

Costo x Viaje Unit.	Ene -19	Feb -19	Mar -19	Abr -19	May -19	Jun -19	Jul- 19	Ago -19	Set- 19	Oct -19	Nov -19	Dic- 19
Combust.	32.0	31.6	28.9	26.2	26.1	28.7	26.4	26.1	28.6	31.6	28.9	26.6
Choferes	6.60	6.48	6.00	5.50	5.50	6.00	5.50	5.50	6.00	6.60	6.00	5.50
Mantto.	20.6	23.3	19.7	15.2	15.0	17.5	16.6	17.3	19.8	18.5	16.6	16.0
Seguros	3.33	3.33	3.03	2.78	2.78	3.03	2.78	2.78	3.03	3.33	3.03	2.78
Perm. Ruta	1.67	1.67	1.52	1.39	1.39	1.52	1.39	1.39	1.52	1.67	1.52	1.39
Electric.	2.67	2.67	2.42	2.22	2.22	2.42	2.22	2.22	2.42	2.67	2.42	2.22
Agua	1.67	1.67	1.52	1.39	1.39	1.52	1.39	1.39	1.52	1.67	1.52	1.39
Alquiler	6.67	6.67	6.06	5.56	5.56	6.06	5.56	5.56	6.06	6.67	6.06	5.56
Depreciac.	25.0	25.0	22.7	20.8	20.8	22.7	20.8	20.8	22.7	25.0	22.7	20.8
Superv.	26.6	26.6	24.2	22.2	22.2	24.2	22.2	22.2	24.2	26.6	24.2	22.2
Gtos. Adm.	98.0	98.1	89.3	81.9	81.9	89.5	82.1	82.2	89.7	98.8	89.9	82.4
Costo x vje mensual	225	227	205	185	185	203	187	188	206	223	203	187

Tabla 7. Costo por Pasajero Unitario

Costo x Pasaj. Unit.	Ene-19	Feb-19	Mar-19	Abr-19	May-19	Jun-19	Jul-19	Ago-19	Set-19	Oct-19	Nov-19	Dic-19
Combustible	0.80	0.75	0.63	0.58	0.51	0.62	0.43	0.42	0.57	0.60	0.56	0.41
Choferes	0.17	0.15	0.13	0.12	0.11	0.13	0.09	0.09	0.12	0.12	0.12	0.08
Mantenimto.	0.52	0.56	0.43	0.34	0.29	0.38	0.27	0.28	0.40	0.35	0.32	0.25
Seguros	0.08	0.08	0.07	0.06	0.05	0.07	0.04	0.04	0.06	0.06	0.06	0.04
Perm. Ruta	0.04	0.04	0.03	0.03	0.03	0.03	0.02	0.02	0.03	0.03	0.03	0.02
Electric.	0.07	0.06	0.05	0.05	0.04	0.05	0.04	0.04	0.05	0.05	0.05	0.03
Agua	0.04	0.04	0.03	0.03	0.03	0.03	0.02	0.02	0.03	0.03	0.03	0.02
Alquiler	0.17	0.16	0.13	0.12	0.11	0.13	0.09	0.09	0.12	0.13	0.12	0.09
Depreciac.	0.63	0.60	0.49	0.46	0.41	0.49	0.34	0.33	0.45	0.47	0.44	0.32
Supervisión	0.67	0.63	0.53	0.49	0.44	0.53	0.36	0.35	0.48	0.50	0.47	0.34
Gtos. Adm.	2.45	2.34	1.94	1.82	1.61	1.95	1.32	1.30	1.80	1.86	1.73	1.27
Costo por pasajero mensual	5.62	5.41	4.47	4.12	3.63	4.42	3.02	2.98	4.11	4.21	3.90	2.88

Tabla 8. Costos Totales Año 2019

Costos 2019	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	No	Dic	Total
Materia	155	158	163	161	160	162	164	158	157	150	160	167	1760
Combust.	960	950	955	945	942	948	951	942	944	950	955	958	11400
Choferes	1650	1620	1650	1650	1650	1650	1650	1650	1650	1650	1650	1650	19770
Mantto.	620	700	650	550	540	580	600	625	655	555	548	577	7200
seguros	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1200
Licencias	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	600
Alquiler	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2400
Electric.	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	960
Agua	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	600
Deprec.	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	9000
Superv.	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	9600
Totales	5415	5458	5448	5336	5322	5370	5395	5405	5436	5335	5343	5382	64490

Figura 1. Costo por viaje mensual expresado en soles (2019)

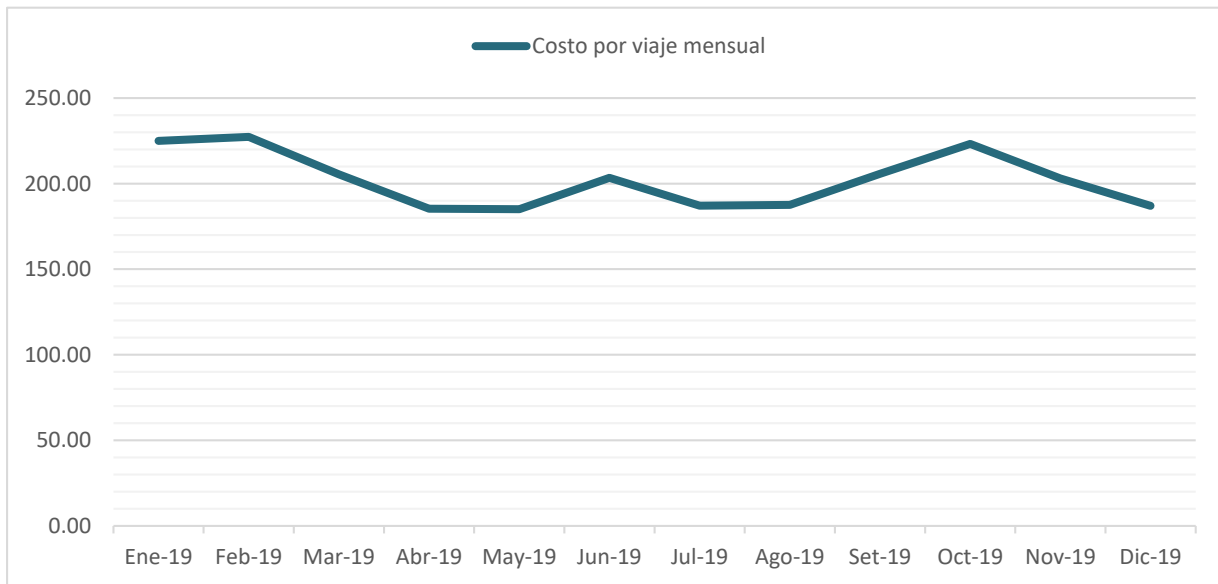
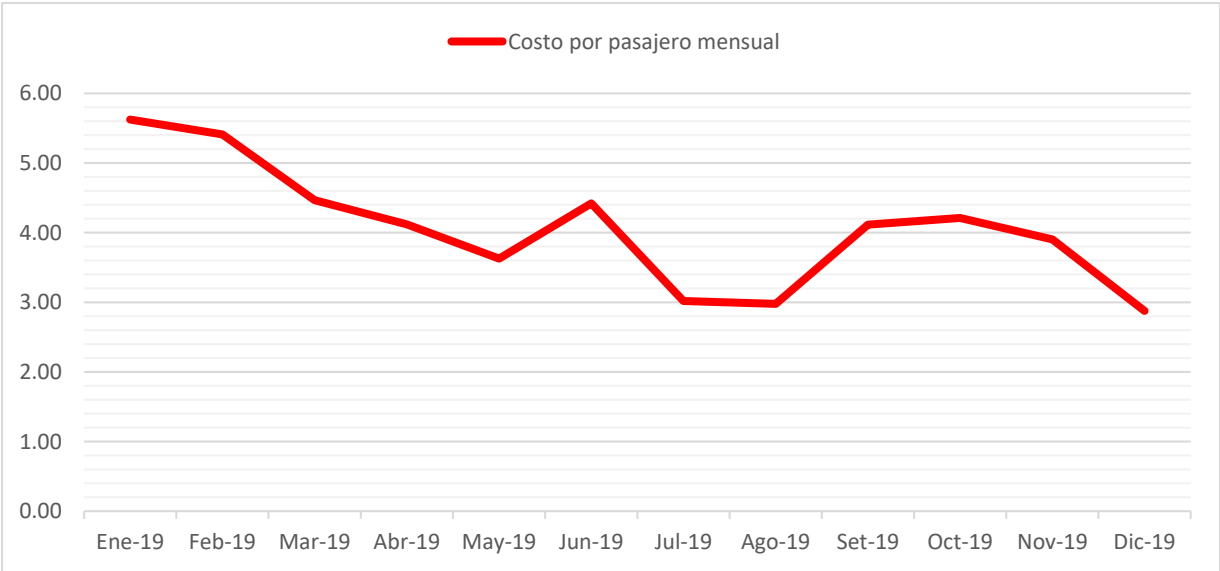


Figura 2. Costo por pasajero mensual expresado en soles (2019).



Anexos

Carta de Autorización



EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS 50 S.A.C.

San Juan de Lurigancho, 15 de marzo de 2020

Empresa de Transportes 50 S

Señores:

Gaby ~~Thalia~~ Giron Bequejo

Michel ~~Huillca~~ Catunta

Asunto

Autorización para el proyecto de Tesis

De nuestra consideración

Es grato dirigirnos a Uds. Para saludarlos cordialmente y mediante la presente hacerles llegar la información requerida para el estudio de los costos de transporte en el proceso de elaboración de su tesis.

Dicha información corresponde a los años 2018 y 2019, autorizándose su uso exclusivamente para fines de investigación.

Cordialmente



*Administración
Empresa de Transportes 50 SAC*