



FACULTAD DE NEGOCIOS

Carrera de **CONTABILIDAD Y FINANZAS**

“EL COSTO DE SERVICIO Y SU INFLUENCIA EN  
LA RENTABILIDAD EN LA EMPRESA DE  
TRANSPORTES INTERRODAC S.A.C. TRUJILLO,  
PERÍODO DE ABRIL-JUNIO 2022”

Tesis para optar al título profesional de:

**Contador Público**

**Autores:**

Jonathan Gerson Sanchez Aguilar

**Asesor:**

Mg. Haydee Roxana Alvarado Lavado  
<https://orcid.org/0000-0002-3328-8528>

Trujillo - Perú

2023

**JURADO EVALUADOR**

Jurado 1 Presidente(a)	TIMOTEO MAZA MONTALVÁN	17820345
	Nombre y Apellidos	Nº DNI

Jurado 2	ANA MARIA DEL PILAR RONCAL MORALES	18072896
	Nombre y Apellidos	Nº DNI

Jurado 3	ROSSANA MAGALLY CANCINO OLIVERA	17818053
	Nombre y Apellidos	Nº DNI

## INFORME DE SIMILITUD

### Reporte Turnitin Tesis Final

#### ORIGINALITY REPORT

<b>11</b> %	<b>11</b> %	<b>0</b> %	<b>8</b> %
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

#### PRIMARY SOURCES

<b>1</b>	<b>repositorio.ucv.edu.pe</b> Internet Source	<b>7</b> %
<b>2</b>	<b>hdl.handle.net</b> Internet Source	<b>2</b> %
<b>3</b>	<b>www.scribd.com</b> Internet Source	<b>1</b> %
<b>4</b>	<b>repositorio.unac.edu.pe</b> Internet Source	<b>1</b> %
<b>5</b>	<b>repositorio.ulasamericas.edu.pe</b> Internet Source	<b>1</b> %
<b>6</b>	<b>Submitted to Universidad Inca Garcilaso de la Vega</b> Student Paper	<b>1</b> %

Exclude quotes Off      Exclude matches < 1%  
Exclude bibliography Off

## **DEDICATORIA**

A Dios, nuestro Padre Celestial por su ayuda divina. A mis abuelos y familia que me apoyaron.

A mi amada esposa por su esfuerzo por ayudarme. Y a mis hijos por ser mi motivo para esforzarme por un buen futuro.

## **AGRADECIMIENTO**

Estoy muy agradecido a mi Dios por su fortaleza y su guía divina.

A mis abuelos que apostaron por ser su nieto, al permitirme estudiar y darme lo necesario.

A mi familia, que son mis padres, mis hermanos, mis tíos y todos los que confiaron y me alentaron a estudiar.

A mi amada esposa e hijos que me ayudaron con su amor y paciencia cada día.

## Tabla de contenido

Jurado calificador .....	2
Informe de similitud .....	3
Dedicatoria.....	4
Agradecimiento.....	5
Tabla de contenido .....	6
Índice de tablas .....	7
Resumen .....	9
Capítulo I: Introducción .....	10
Capítulo II: Metodología .....	21
Capítulo III: Resultados .....	22
Capítulo IV: Discusión y Conclusiones .....	38
Referencias .....	44
Anexos .....	49

## Índice de tablas

<b>Tabla 1</b> Costos que maneja la empresa Interrodac SAC .....	23
<b>Tabla 2</b> Vueltas en el trimestre.....	24
<b>Tabla 3</b> Kilometraje de las unidades .....	24
<b>Tabla 4</b> Combustible .....	25
<b>Tabla 5</b> Alimentación .....	28
<b>Tabla 6</b> Neumáticos.....	26
<b>Tabla 7</b> Repuestos de los vehículos.....	27
<b>Tabla 8</b> Peaje .....	33
<b>Tabla 9</b> Planilla .....	29
<b>Tabla 10</b> Depreciación .....	30
<b>Tabla 11</b> Mano de obra del mantenimiento.....	30
<b>Tabla 12</b> Diagnóstico preventivo .....	31
<b>Tabla 13</b> Lavado y engrase.....	32
<b>Tabla 14</b> SOAT .....	32
<b>Tabla 15</b> Alquileres .....	33
<b>Tabla 16</b> Costo del servicio.....	34
<b>Tabla 17</b> Comparación de costo de servicio de la empresa abril a junio 2022 .....	35
<b>Tabla 18</b> Ventas de Interrodac SAC.....	36
<b>Tabla 19</b> Estado de resultados de comparación, abril a junio 2022.....	36
<b>Tabla 20</b> Influencia de los costos de servicios en la rentabilidad .....	37

Haga clic o pulse aquí para escribir texto.

## RESUMEN

El presente estudio se planteó como objetivo principal determinar la influencia del costo de servicio en la rentabilidad en la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022, en el que se centró en demostrar como el costo de servicio influye en la rentabilidad. Se optó por la metodología explicativa con un enfoque cuantitativo y no experimental pues se observaron y analizaron las situaciones tal y como se presentaron; teniendo como muestra el registro de costos y los estados financieros de la empresa evaluados mediante la guía documental.

En los resultados se encontró que la empresa calcula su costo de servicio de manera empírica e incompleta lo cual reporta un total de S/ 189,462.85, por lo que al costear de acuerdo al costo de servicio se obtuvo un total de S/ 210,640.27, producto de no considerar la depreciación, repuestos, mantenimiento y otros costos; se concluyó que el costo de servicio si influye en la rentabilidad, porque los conceptos de costos identificados impactaron en la rentabilidad con un valor de S/ 21,177.42, ocasionando que el margen neto bajara a 8.78% y exista un pérdida del -0.99% al final del periodo.

**PALABRAS CLAVES:** Costo de servicio, rentabilidad, depreciación, repuestos, mantenimiento.

## **CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN**

### **1.1. Realidad problemática**

Durante los últimos años, dentro de un marco en el cual la economía globalizada impera, las empresas crecen rápidamente; presentándose retos mayores por los mercados más dinámicos. El sector transportes es uno de los que mayores retos a enfrentar, tanto por el aumento poblacional y la insuficiente infraestructura vial, como por los aspectos económicos que se viven; los mismos que determinan que los costos sean más altos y complejos de determinar, especialmente en el transporte de carga (Palomino y Rojas, 2020).

A nivel internacional, el transporte se le considera como una necesidad básica porque promueve el dinamismo empresarial y social, a pesar de ello las empresas tienden a desconocer y no usar el control contable y de costos, ya que predomina solo la cuantificación empírica de los principales materiales y no de la mano de obra empleada o de los costos indirectos (López, 2020). Particularmente en Nicaragua casi todas las empresas padecen problemas en la determinación y deducción de impuestos y ganancias debido a las fallas permanentes de identificar y clasificar los costos y gastos, además, estos mismos tienen falencias en los requisitos de fondo de su documentación (Illescas, 2018). En Ecuador, Calle et al. (2020) encontraron que las compañías de transporte pesado poseen un alto riesgo en la gestión y administración de los costos con un grado de 48% de riesgo, debido al aumento de las erogaciones de dinero por materiales y mano de obra.

En el Perú, Ccahuay et al. (2020) afirman que a pesar de haber aumentado la demanda del transporte de carga con una proyección del 12% anual, este rubro tiende a tener inconvenientes en los costos por la desorganizada programación de los vehículos en conjunto con el mantenimiento, el almacenamiento de la carga, la recepción del personal y con el

despacho y distribución. Es así que, Seminario et al. (2020) hallaron que las empresas de transporte de Metro en Lima tiene problemas con la informalidad de las operaciones como el aumento excesivo de los costos del combustible y los tiempos de viaje; además de no contar con un adecuado estado de las unidades vehiculares, haciendo que los clientes no adquieran su servicio. En Puno, Flores y Blanco (2021) detectaron que los costos operacionales de servicios de las empresas de transporte de pasajeros no están siendo cuantificados adecuadamente, pues omiten algunas salidas, conllevando a una pérdida que llega a visualizar en el estado de resultados, que arrojan indicadores bajos y negativos de rentabilidad y liquidez.

Dentro de la ciudad de Trujillo, la empresas de transporte de carga no llevan a cabo un programa de inducción respecto a los costos que incurren en el envío de carga, lo cual implica un exceso de costos generando reiteradas funciones que resultan inapropiadas ya que ocasionan pérdidas de la carga o en el peor de los casos, destrucción de la misma debido a una mala manipulación; en tal sentido, nace la necesidad de reducir los costos de tal manera que la rentabilidad de las empresas de transporte de carga pueda mejorar y generar un impulso a la economía (Santos, 2019).

Específicamente, en el caso de la empresa de transportes Interrodac S.A.C, es una empresa de servicios de la ciudad de Trujillo dedicada al transporte de carga por carretera, actualmente posee datos imprecisos en los costos del servicio que ofrece, ello porque hay fallas en el control de los recursos de cada actividad, la entidad no tiene un área específica que se encargue de analizar la capacidad de los costes, por lo que no ha realizado una estructura adecuada de costos indirectos, es decir, no tienen una interrelación directa con la unidad del servicio. Esta situación refleja que la empresa no es capaz de reconocer ni cuantificar los elementos que intervienen antes de ofrecer el servicio de transportes, ocasionando que los costos de servicios sean incorrectos, en consecuencia no logra calcular la rentabilidad necesaria para cumplir con sus obligaciones; por tanto, existe la necesidad de que la empresa reconozca

los recursos que emplea durante la producción para llevar a cabo el servicio final y; de igual manera, contar con una mejor asignación de dichos costos.

Se tiene como antecedentes internacionales, Lanchimba (2019) su fin último fue estipular los procesos de costos en la firma para la confección de un diagnóstico. Su metodología fue de enfoque mixto, de tipo descriptivo y de diseño no experimental; teniendo la aplicación de un cuestionario, guía de entrevista y la guía de observación. Su principal resultado fue que la empresa manifiesta ausencia de un sistema de costos en el área de producción, obteniendo un cálculo de costos totales por medio de valores inexactos de los productos elaborados para la venta. Concluye que a razón del insuficiente conocimiento para una efectiva adquisición de insumos se llevó a cabo un estudio de la documentación, para con ello, contribuir positivamente en el manejo de las tarjetas kárdex, donde se tuvo un mejor cálculo de las entradas y salidas de mercancías permitiendo registrar el costo real.

El estudio de Sanmartín (2019) se centra en la evaluación de los costos por servicio y cómo afecta en la rentabilidad de una lavadora y lubricadora ecuatoriana. Por ello, empleó una investigación de carácter descriptivo y enfoque mixto. Como resultado evidencia que no existe un modelo de costos para determinar adecuadamente los costos que existen en cada servicio, por ende, no existe un apropiado reconocimiento de dichos costos. Concluye que, la empresa no realiza la medición de la rentabilidad ya que no aplica indicadores financieros, generando pérdidas durante los periodos al no tener un control rentable sobre sus ingresos, activos y patrimonio.

Hernández (2020) en su artículo tiene como objetivo examinar los costos operativos-financieros de Transporte RESPALFIANZA C.A., para ello hizo uso de una investigación cuantitativa, descriptiva y con revisión documental. Posteriormente, gracias a los hallazgos se evidenció que el costo total fue de Bs.55,931,954.27, el 84.26% fue del costo de venta, el 0.41% del gasto del personal, el 0.30% del mantenimiento, los beneficios sociales con 4.21%, los

seguros con 8.98%, mantenimiento con 1.21% y los salarios de mecánicos con 0.46%. De tal forma, concluye que su estructura de costos está bien definida destacando el costo de venta, de personal, de mantenimiento y servicios externos.

Martínez (2021) se centró en detectar los factores que impacta en la rentabilidad del sector de transporte en Colombia, el enfoque de esta investigación es cuantitativo, de alcance descriptivo y deductivo, la población fueron 10 empresas y la muestra fue la empresa de Valle de Cauca. Según los resultados obtenidos los costos operativos del servicio que más sobresalieron fueron el combustible con \$ 7,547,892 con el 30.15%, llantas y neumáticos con \$ 3,638,383 representando el 14.54%, el mantenimiento y reparación con \$ 3,217,888 con 12.86% y la depreciación con 11.92%. Se concluye que el índice de los costos impacta en la utilidad bruta, pero no se tiene mucha rentabilidad para los propietarios.

En relación a los antecedentes nacionales, Vargas (2018) en su estudio buscó especificar cuáles son los costos que impactan en el rendimiento financiero de Transporte Imperial SAC; para lo cual aplicó una investigación básica con enfoque cuantitativo y el diseño correspondiente al no experimental. Sus resultados manifiestan que los costos correspondientes a los suministros no se toman en cuenta si no son necesarios para la empresa a pesar de costar más de S/ 100.00; el combustible es menos de los 4,000 soles, asimismo, los costos de personal solo se tomaron en cuenta para dos personales administrativos sin incluir de choferes y cobradores. Concluye que la rentabilidad resultó 1% sin incluir algunos costos.

Por consiguiente, Yapó (2020) se encarga de puntualizar la forma en que se determinan los costos y la rentabilidad en transporte público Virgen de Belén Tours SRL. El enfoque de la investigación se considera cuantitativo con un alcance descriptivo y se usó el análisis documental. De acuerdo con los resultados comprobaron que la empresa establece sus costos de manera empírica; asimismo, la rentabilidad de la empresa resulta favorable ya que el ROE

representa un 94% mientras que el ROA equivale a un 87%. Concluye que los costos de la empresa ayudan a mantener un buen índice de rentabilidad.

Safra (2020) se propuso determinar la relación entre los costos con la rentabilidad en empresas de transportes de carga, para lo cual empleó una investigación explicativa con enfoque cuantitativo, utilizando el cuestionario como instrumento para recolectar los datos pertinentes que faciliten los objetivos planteados inicialmente. Como resultados se tuvo que el rendimiento del activo fue de 44.87% durante el año 2017, mientras que para los años 2018 y 2019 fue de 29.80% y 25.84% respectivamente. Finalmente, concluye que la empresa carece sobre conocimientos respecto a la medición de la rentabilidad y que existe una relación alta entre los costos y rentabilidad.

Por otro lado, Huamán (2020) en su estudio planteó como objetivo hallar la incidencia del costo de servicio sobre el rendimiento de TRAMINCO Ingenieros S.A.C, para lo cual emplearon una metodología con diseño no experimental, tipo aplicada, transversal, explicativa; y su técnica es el análisis documental. Según los resultados para el primer periodo el costo de servicios fue de 642,814.78 soles, para el segundo S/ 1,161,919.28 y para el tercero S/ 979,054.67; en la rentabilidad, el margen bruto llegó a 26.03% en el primer ciclo y el margen neto a 6.71%; luego 24.45% y 5.81% respectivamente, terminando con 24.89 de MB y 6.12% de margen neto. Concluyendo que sí existe incidencia entre el costo del servicio y la rentabilidad de TRAMINCO.

Por otro lado, con respecto a las bases teóricas, se define cada una de las variables; iniciando con los costos, según Vallejos y Chiliquinga (2017) es aquel conjunto de valores que llegan a ser recuperados luego de haber intervenido durante todo el proceso de elaboración de un bien o servicio específico durante un periodo determinado. Por otro lado, para Arias et al. (2020) es aquella sumatoria de valores provenientes de materia prima, mano de obra y gastos generales que intervienen en la producción de un bien durante un año determinado. Sin

embargo, Gómez et al. (2018) los definen como el valor ofrecido de unidades monetarias para obtener bienes o servicios con la finalidad de que la empresa logre beneficios a corto o largo plazo.

Cabe hacer mención sobre la contabilidad de costos, la cual de acuerdo con Aguirre (2020) provee información que puede ser utilizada interna o externamente a la empresa ya que se encuentra relacionada con la determinación de cuánto cuesta elaborar u ofrecer un producto o servicio específico. De igual manera, Romero y Torres (2021) manifiestan que surge para brindar la información que requiere la empresa respecto a sus operaciones de producción, dicha información se considera relativa dado que se basa en la transformación de materia prima e insumos en productos o servicios finales para satisfacer las necesidades de los clientes.

La clasificación de los costos con relación al volumen según Vega et al. (2019) existen tres tipos, los cuales son: Costos fijos: Son los costos envueltos por la decisión de iniciar un negocio; permaneciendo en equilibrio pese a que la producción se encuentra detenida, es decir, no varían según la cantidad de unidades vendidas. Los variables: Son costos que se condicionan de acuerdo a las unidades que se lograron vender. Y los costos mixtos, estos costos se conforman por un elemento fijo y otro variable; por tal éstos presentan alteraciones respecto al volumen de ventas; no obstante, en escenarios específicos no lo hacen en proporción directa.

Por lo tanto, de acuerdo con González et al. (2018) los costos de servicio consideran a los costos que incurren el proceso para llevar a cabo la prestación del producto final teniendo en cuenta el margen de ganancia que se desea lograr para fijar el precio de venta. Sin embargo, muchos optan por estimarlos de modo empírico originando que no exista unión directa entre los valores económicos con el precio de venta que se le asigna a dicho servicio, ocasionando que la rentabilidad se vea perjudicada. Asimismo, para llegar a determinar los costos de servicio se tendrá en consideración la inversión que la empresa haya realizado respecto a maquinarias, equipos y tecnologías que contribuyan a la prestación del servicio.

Definiendo a la primera dimensión, los materiales directos son los egresos monetarios vinculados a la obtención final del producto, los mismos que son visualizados de forma rápida en el producto final (Arce, 2020). El Combustible es el producto que requiere un vehículo para recorrer el camino, los neumáticos son los insumos necesarios para que el vehículo se encuentre listo para viajar, y los lubricantes son los líquidos que lubrican las partes metálicas para evitar su deterioro (Aceña, 2017) .

Como segunda dimensión se considera a la mano de obra como la erogación que incluyen a la remuneración periódica, en la que el subordinado recibe por motivo de su prestación de su fuerza o intelecto en la que influye su jornada laboral de acuerdo a sus horas y sus descansos (Cuadros, 2018). La planilla según Rincón et al. (2019) es la nómina que contiene los costos laborales es la carga que posee una empresa como retribución a los subordinados. Y la alimentación cubre y hace referencia las tres comidas del día, que es el desayuno, almuerzo, refrigerio y/o cena (Decreto Supremo N°001-97-TR, 1997).

Y como tercer aspecto, a los CIF que son los costos que no se logran determinar en el producto final (Vega et al., 2019). La depreciación es la totalidad de las erogaciones por amortizaciones en la que se afecta el valor de adquisición del vehículo, la vida útil y el valor residual (Horngren et al., 2012). Los repuestos son los costes de aceites, motor y otros materiales que son utilizados para que los vehículos funcionen correctamente; y el mantenimiento es la erogación originada por el soporte que se le brinda a los vehículos y equipos, el cual depende del kilometraje y/o usanza del bien (Aceña, 2017).

Por otra parte, con respecto a la rentabilidad, de acuerdo con González et al. (2019) indican que es aquel beneficio que se consigue luego de que la empresa ha realizado una inversión para adquirir diversos productos o servicios; además, constituye en qué nivel se encuentra el rendimiento del capital que ha sido ubicado en un periodo mediante el uso de razones financieras que contribuyan a determinar la eficacia de la empresa. Asimismo, presenta

el desempeño financiero de la compañía siendo trascendental para la misma debido a la evaluación que realiza respecto a la gestión empresarial (Aguirre et al., 2020).

La importancia de la rentabilidad radica en que contribuye al análisis exhaustivo que se realiza en la empresa con la finalidad de establecer la capacidad de la empresa para devolver ganancias tanto para la compañía como para los socios; asimismo, teniendo en consideración que la presencia de la rentabilidad simboliza el crecimiento de la empresa; sin embargo, la ausencia de la misma, se entiende por un fracaso empresarial (Apaza et al., 2019).

Respecto a las dimensiones de rentabilidad, Chuquilín et al. (2019) indica que puede ser medida en relación al uso que se le otorga a los activos; en tal sentido, se determina mediante, el margen, el cual a su vez considera al margen neto del cual se podrá hacer determinar el progreso económico que tiene la empresa. Por ello, Correa et al. (2018) consideran como la relación entre dos o más categorías cuya información viene de los estados financieros de la empresa, cuyo resultado equivale al desempeño del negocio; asimismo, los resultados en su mayoría se muestran en términos porcentuales.

Respecto al rendimiento sobre activo: Tiene el propósito de reducir el capital de tal manera que los inventarios tengan un mejor manejo; asimismo, optimizar el manejo de efectivo y cuentas por cobrar; no obstante, en algunos casos busca reducir los activos fijos con la finalidad de mejorar la productividad de la empresa (Morelo y Torres 2021).

$$\text{ROA} = (\text{Utilidad neta} * 100) / (\text{Activos totales})$$

Con lo referente al rendimiento sobre patrimonio: Valencia et al. (2020) expresan que es una medida del rendimiento que se consiguió proveniente de los capitales propios durante un período determinado, también en comparación a la rentabilidad económica puede considerarse como una rentabilidad referenciada hacia los accionistas, por lo cual optan por utilizarlas como el indicador que maximice sus utilidades.

$$\text{ROE} = (\text{Utilidad neta} * 100) / (\text{Patrimonio neto})$$

En tal sentido, ayuda a medir el rendimiento de un negocio, el cual, según Ramírez et al. (2020) estudian los recursos de la empresa y analiza la forma en que pueden ser empleados con el propósito de tener diversas alternativas y reconocer lo efectiva que ha sido las operaciones en periodos anteriores. De igual forma, Morelo y Torres (2021) sostienen que demuestra la capacidad que tiene la empresa para producir recursos los cuales pueden medirse sobre la base de acumulación o devengo, es decir cuando las transacciones de negocio tienen lugar y se representa en el estado de resultados o, cuando dichas transacciones dan lugar a cobros y pagos, lo que se representa en el estado de flujos de efectivo.

En lo que concierne a la dimensión margen bruto, Cueva et al. (2021) manifiestan que mide el beneficio obtenido luego de que cada unidad monetaria haya sido vendida; en otras palabras, la rentabilidad de la venta. Asimismo, Barrera (2021) afirma que este indicador refleja de manera porcentual la totalidad de ventas que producen utilidad para la empresa. Por su parte, Lizarzaburu et al. (2020) sostienen que es el indicador que mide la productividad de una empresa basándose en la clase de productos que están siendo ofertados junto a los costos vinculados al proceso de fabricación.

$$M.B = (\text{Utilidad bruta}) / (\text{Ventas Netas})$$

Como indicador para esta dimensión se tiene al margen neto, el cual se encarga de comprobar las ganancias que obtiene la empresa luego de haber realizado sus ventas a las cuales previamente se le haya disminuido todos los costos y gastos que se presentaron durante los diversos procesos (Peña et al., 2021). Además, muestra la eficiencia con la que se controlan los costos, debido a que determina la capacidad en la que la empresa se encuentra para transformar los ingresos obtenidos por sus ventas en beneficios para la misma, resulta de la relación entre la utilidad neta sobre las ventas netas (Morales y Carhuancho, 2020).

$$M.N = (\text{Utilidad neta}) / (\text{Ventas Netas})$$

El presente trabajo de investigación destaca por el aporte significativo que representa. Su desarrollo tiene una justificación por conveniencia debido a que existe la necesidad de conocer la manera en cómo los costos y la rentabilidad vienen siendo evaluados, esto debido a que son factores primordiales para generar información confiable. Asimismo, tiene una justificación práctica porque su desarrollo beneficia a todo el personal, esencialmente a los directivos al realizar prácticas para un trabajo eficiente. Además, presenta una justificación social porque los beneficiados también son otras empresas del sector transporte que deseen establecer una mejor manera de evaluar los costos y la rentabilidad.

## **1.2. Formulación del problema**

¿Cómo influye el costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022?

## **1.3. Objetivos**

### **Objetivo General**

Determinar la influencia del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.

### **Objetivos Específicos**

Analizar la determinación de los costos en la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.

Determinar cómo debe de ser el costo de servicio de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.

Establecer la influencia de la correcta determinación del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.

## **1.4. Hipótesis**

Los costos de servicios influyen de manera directa en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.

## CAPÍTULO II: METODOLOGÍA

La presente investigación es de enfoque cuantitativo, ya que los datos recolectados lograron ser cuantificados, y posteriormente analizados, con base en las variables determinadas previamente. Al respecto, Hernández y Mendoza (2018) recalcan que se utiliza la recolección de información para dar respuesta a la hipótesis formulada, de manera que se tendrá una valoración para el costeo por servicio y de la rentabilidad, por medio de la operacionalización de la misma.

De acuerdo al alcance o nivel es explicativa ya que busca especificar la causa efecto de la variable independiente sobre la dependiente de un fenómeno sometido a una pesquisa (Hernández y Mendoza, 2018). En tal sentido, el estudio buscará detallar y puntualizar la influencia que tienen los costos de servicio sobre la rentabilidad en la empresa Interrodac S.A.C. De acuerdo al fin de estudio es aplicada, estableciendo un estudio de las variables con la finalidad de solucionar un problema existente que ha existido entre el periodo abril-junio del 2022, que es la medición de la implicancia.

El diseño de investigación es no experimental ya que no habrá manipulación intencionada entre las variables, por ende, solo se observarán los hechos de interés tal y como se presentan en su ambiente natural para posteriormente ser analizados (Hernández y Mendoza, 2018). De tal manera, en la presente pesquisa se realizó el diseño no experimental, con el fin de observar y analizar situaciones ya existentes en concordancia al objeto de estudio, concerniente a diagnosticar la evaluación tanto de los costos que incurren en la producción de la empresa y de cómo estos influyen en su rentabilidad.

La población constituye un agregado de todos los casos que se estudian en concordancia con la naturaleza del problema, donde éstos comparten las mismas peculiaridades (Hernández

y Mendoza, 2018). Es así como, la población de este estudio estuvo constituida por los reportes contables de los costos y los estados financieros de la empresa de transportes Interrodac S.A.C.

Por otra parte, la muestra es considerada como una fracción de la población se define a la muestra, en buena cuenta, es un subgrupo de elementos que comparten características en común de la cual se recolectarán la información pertinente que represente a todo el universo a estudiar (Hernández y Mendoza, 2018). Por tal razón, la muestra para este estudio estuvo conformada por los documentos contables y el estado de resultados de la empresa Interrodac S.A.C. Trujillo, periodo de abril-junio 2022.

En lo que respecta a las técnicas de recolección de datos para este trabajo de investigación, se empleó la técnica del análisis documental para ambas variables, la cual según Winkler et al. (2020) se considera un procedimiento sistemático por el cual el usuario puede examinar diversos documentos interpretando los datos para posteriormente ser registrados de tal manera que puedan dar respuesta a los objetivos planteados por el investigador. Asimismo, en esta investigación mediante el instrumento guía de análisis documental se analizó el registro de costos de servicio y la rentabilidad junto al estado de resultados con el objetivo de recopilar información relevante para el presente trabajo y logran encontrar la influencia.

El procedimiento de recojo de información para la recopilación de información en la presente investigación inició con la reunión correspondiente entre el dueño de la empresa y el investigador en la cual, se precisó el propósito que tenía el estudio y la información que se requería para cumplir cada uno de los objetivos, por lo cual se solicitó la documentación correspondiente, los registros de costos y el estado de resultados de tal manera en que pueda desarrollarse los objetivos específicos realizando la evaluación tanto de los costos que incurren para llevar a cabo la prestación del servicio y la rentabilidad que obtiene la empresa.

Con respecto al análisis de datos, se procedió a ordenar la información proporcionada en el programa Microsoft Excel con el cual se logró realizar las tablas pertinentes, de tal forma que los datos fueron sintetizados; consecutivamente, en el programa Microsoft Word se realizó lo correspondiente a la redacción de los resultados obtenidos con su respectiva interpretación. Finalmente, con lo mencionado anteriormente, se dio cumplimiento a cada uno de los objetivos formulados ya que con los resultados obtenidos y mediante las conclusiones y recomendaciones correspondientes, se dio por finalizado la investigación.

En tal sentido, se consideraron diversos aspectos éticos seguidos a lo largo de la investigación, entre los cuales estuvieron la confidencialidad, dado que la información por parte de la empresa fue utilizada solo con fines de investigación sin su divulgación para otros intereses. También, el consentimiento informado por parte de la empresa y en el presente estudio se parafrasea todo el contenido con el fin de evitar plagio; finalmente se consideró el respeto, que en el progreso del trabajo de investigación se desarrolló los contenidos respetando la normativa vigente de la Universidad y el uso apropiado de las normas Apa.

### **CAPÍTULO III: RESULTADOS**

En el presente capítulo se detallará los resultados de la matriz de instrumento que han sido validados por los expertos, donde se utilizó la técnica guía de análisis documental.

La empresa INTERRODAC SAC tiene como actividad económica principal: El Transporte de carga por carretera con R.U.C. 20601050421, sus oficinas se encuentra ubicadas en Juan Parra del Riego 274 Urb. Palermo Trujillo, Trujillo, La Libertad, inició sus actividades desde el año 2016, pertenece al Régimen MYPE Tributario y se encuentra con acreditación vigente al Régimen Laboral de la micro empresa, cuenta con vehículos propios y alquilados, con los que realizar sus servicios, por lo que carece de un costo real de sus servicios que permita obtener la rentabilidad adecuada, asimismo una vez obtenida la información con referente a nuestros objetivos específicos, se procede al desarrollo para determinar la influencia de los costos de servicios en la rentabilidad de la empresa objeto de estudio.

Durante este periodo de estudio de abril a junio la empresa Interrodac S.A.C., realizó el servicio de traslado de arcilla desde Morropón hasta Piura- Planta de Pacasmayo, de la región Piura. Las unidades con las que presto el servicio son dos unidades juntas el remolque y el semirremolque, ambos necesarios para prestar el servicio, los remolques o tractor son de la misma marca Mack. Las placas de los tractores son BCP-727, BCO-889 y el BEQ-926 y las placas de las carretas son THM-975, THF-987 y TJW-986.

#### **3.1. Analizar la determinación de los costos en la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.**

Para conocer los costos de la firma de servicios, se recurrió a la hoja de Excel que maneja, en que se trabaja realizando la sumatoria de los conceptos que llegan a ser representativos, pero para detalle del estudio se llegó a clasificar por elemento, como se detalla en la siguiente representación:

**Tabla 1**

*Costos que maneja la empresa Interrodac SAC*

<b>Elemento del costo</b>	<b>Costos</b>	<b>Importes (S/)</b>	<b>%</b>
Materiales	Combustible	62,464.00	32.97%
	Neumáticos	3,079.83	1.63%
	Lubricantes	1,265.60	0.67%
	<b>Subtotal</b>	<b>66,809.43</b>	<b>35.26%</b>
Mano de obra	Planilla	23,101.20	12.19%
	Alimentación	9,760.00	5.15%
	<b>Subtotal</b>	<b>32,861.20</b>	<b>17.34%</b>
CIF	Depreciación	44,258.59	23.36%
	Repuestos en general	2,108.63	1.11%
	Servicios	125	0.07%
	Alquiler de local	900	0.48%
	Alquiler de Tractor	15,000.00	7.92%
	Alquiler de Camioneta	3,000.00	1.58%
	Peajes	24,400.00	12.88%
	<b>Subtotal</b>	<b>89,792.22</b>	<b>47.39%</b>
	<b>Total</b>	<b>189,462.85</b>	<b>100%</b>

*Nota:* Para la empresa, el costo del servicio de transporte que ofrece es de S/ 189,462.85, de los cuales el 35.26% les corresponde a los materiales con un subtotal de S/ 66,809.43, la mano de obra corresponde al 17.34% de la planilla y alimentación; y a los CIF le corresponde el 47.39% de total de costo con un subtotal de S/ 89,792.22.

### **3.2. Determinar cómo debe de ser el costo de servicio de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.**

Para la determinación de los costos de servicio que posee la organización, fue necesario conocer la realidad de los procesos que lleva la organización en el cálculo de los costos, teniendo en consideración los datos de demás departamentos y corroborar la información, por lo que, se tiene que tener en consideración los siguientes datos:

**Tabla 2**
*Vueltas en el trimestre*

Unidades	N. ° de vueltas en el trimestre			
	Abril	Mayo	Junio	Total Vueltas
BCO-889 / THM-975	32	34		66
BCP-727 / THF-987	28	28	30	86
BEQ-926 / TJW-986	28	34	30	92
<b>Total</b>	<b>88</b>	<b>96</b>	<b>60</b>	<b>244</b>

*Nota:* Por cada vuelta de las unidades se recorre 210 kilómetros, siendo un total de 244 vueltas de las tres unidades, teniendo mayor operatividad en el mes de mayo y la unidad que trabajó con mayor producción fue la que posee la placa BEQ-926 / TJW-986.

**Tabla 3**
*Kilometraje de las unidades*

Unidades	Km. Recorridos en el trimestre			
	Abril	Mayo	Junio	Total Km
BCO-889 / THM-975	6,720.00	7,140.00	-	13,860.00
BCP-727 / THF-987	5,880.00	5,880.00	6,300.00	18,060.00
BEQ-926 / TJW-986	5,880.00	7,140.00	6,300.00	19,320.00
<b>Total</b>	<b>18,480.00</b>	<b>20,160.00</b>	<b>12,600.00</b>	<b>51,240.00</b>

*Nota:* Como se mencionó en cada vuelta recorría 210 kilómetros, por lo que en total de los Km que recorrieron las unidades en los tres meses fue un total de S/ 51,240.00, que se compuso porque la unidad BCO-889 con la carreta THM-975 recorrieron 13,860 Km, la segunda viajó 18,060 Km y la BEQ-926 con TJW-986 viajó 19,320 Km.

Es así que, para la determinación de los costos de servicio que posee la organización, se tendrá en consideración el conocimiento de investigador, por lo que, para un mayor orden se procede a presentar cada costo del servicio por los elementos en general del costo, encontrando lo siguiente en los materiales:

## Costo de materiales

**Tabla 4**
*Combustible*

Unidades	Abril		Mayo		Junio		Total S/
	Vueltas	S/	Vueltas	S/	Vueltas	S/	
BCO-889 / THM-975	32	8,192.00	34	8,704.00	-	-	16,896.00
BGP-727 / THF-987	28	7,168.00	28	7,168.00	30	7,680.00	22,016.00
BEQ-926 / TJW-986	28	7,168.00	34	8,704.00	30	7,680.00	23,552.00
<b>Totales</b>	<b>88</b>	<b>22,528.00</b>	<b>96</b>	<b>24,576.00</b>	<b>60</b>	<b>15,360.00</b>	<b>62,464.00</b>

*Nota:* En el costo del combustible se tiene que cada vuelta se llega a consumir 16 galones por vuelta y el precio de cada galón es de S/ 16.00m por lo que para cada unidad se debe multiplicar los 16 galones por S/ 16.00 por cada uno y por la cantidad de vueltas por cada mes y por cada unidad vehicular, teniendo un total de S/ 62,464.00, siendo mayo el mes con mayor consumo de combustible con S/ 24,576.00.

**Tabla 5**

*Neumáticos*

Placa	Posición	Cantidad	Precio C/U	Total Costo (S/)	Duración km.	Costo por km.	Abril		Mayo		Junio		Total (S/)
							km. recorridos	Costo mes (S/)	km. recorridos	Costo mes (S/)	km. recorridos	Costo mes (S/)	
BCO-889	Delantera	2	1,025.23	2,050.46	120,000	0.02	6,720	114.83	7,140	122.00	-	-	236.83
	Posterior	8	1,102.43	8,819.44	100,000	0.09	6,720	592.67	7,140	629.71	-	-	1,222.37
THM-975	Posterior	6	1,423.26	8,539.56	80,000	0.11	6,720	717.32	7,140	762.16	-	-	1,479.48
BCP-727	Delantera	2	1,025.23	2,050.46	120,000	0.02	5,880	100.47	5,880	100.47	6,300	107.65	308.59
	Posterior	8	1,102.43	8,819.44	100,000	0.09	5,880	518.58	5,880	518.58	6,300	555.62	1,592.79
THF-987	Posterior	12	1,102.43	13,229.16	80,000	0.17	5,880	972.34	5,880	972.34	6,300	1,041.80	2,986.48
BEQ-926	Delantera	2	1,025.23	2,050.46	120,000	0.02	5,880	100.47	7,140	122.00	6,300	107.65	330.12
	Posterior	8	1,102.43	8,819.44	100,000	0.09	5,880	518.58	7,140	629.71	6,300	555.62	1,703.92
TJW-986	Posterior	12	1,102.43	13,229.16	80,000	0.17	5,880	972.34	7,140	1,180.70	6,300	1,041.80	3,194.84
<b>Total (S/)</b>								<b>4,607.61</b>		<b>5,037.68</b>		<b>3,410.14</b>	<b>13,055.43</b>

*Nota:* Las llantas para el primero mes de las seis se tuvo S/ 4,607.61, para mayo fue S/ 5,037.68 y para junio un importe de S/ 3,410.14, alcanzando un total de S/ 13,055.43 de costo de los neumáticos del segundo trimestre del 2022, por las unidades empleadas en ese tiempo.

**Tabla 6**

*Repuestos de los vehículos*

Vehículo	Sistema	Descripción	Cantidad	Costo por Unidad (S/)	Total (S/)	Periodicidad por Km.	(S/ por Km.	15180	19780	21160
								BCO-889 / THM-975	BCP-727 / THF-987	BEQ-926 / TJW-986
Tractor	Motor	Bidón de aceite 25w50	2	250.00	500.00	15,000	0.033	506.00	659.33	705.33
Tractor	Motor	Filtro de combustible	1	25.00	25.00	15,000	0.002	25.30	32.97	35.27
Tractor	Motor	Filtro de aceite	1	25.00	25.00	15,000	0.002	25.30	32.97	35.27
Tractor	Motor	Pre filtro	1	25.00	25.00	15,000	0.002	25.30	32.97	35.27
Tractor	Motor	Filtro de aire	1	50.00	50.00	15,000	0.003	50.60	65.93	70.53
Tractor	Motor	Secador de aire	1	150.00	150.00	15,000	0.010	151.80	197.80	211.60
Tractor	Refrigeración	refrigerante bidones	2	250.00	500.00	100,000	0.005	75.90	98.90	105.80
Tractor	Caja de Cambios	Bidón de aceite 80w90	1	270.00	270.00	50,000	0.005	81.97	106.81	114.26
Tractor	Caja de Cambios	Filtro de caja	1	25.00	25.00	50,000	0.001	7.59	9.89	10.58
Tractor	Caja de Cambios	Hidrolina especial galones	2	80.00	160.00	50,000	0.003	48.58	63.30	67.71
Tractor	Caja de Cambios	Filtro de caja dirección	1	35.00	35.00	50,000	0.001	10.63	13.85	14.81
Tractor	Corona	Bidón de aceite 80w90	1	270.00	270.00	50,000	0.005	81.97	106.81	114.26
Carretas	Frenos	Grasa especial pote de 5 kg.	2	80.00	160.00	50,000	0.003	48.58	63.30	67.71
<b>Sub Total</b>	(S/)							1,139.51	1,484.82	1,588.41
<b>Total (S/)</b>										<b>4,212.74</b>

*Nota:* Estos están señalados por cada unidad, para los tractores y solo el sistema de frenos fue para una de las carretas, en estos se determinó el kilometraje que debe ejecutar un vehículo para realizar un mantenimiento. Es así que se obtuvo por cada unidad vehicular su costo, como es el BCO-889 / THM-975 que recorrió 15180 km y obtuvo un costo de S/ 1,139.51; el BCP-727/ THF-987 al recorrer 19780 kilómetros alcanzó un costo de S/1,484.82; y para el tractor BEQ-926/ TJW-986 se gastó un total de S/ 1,588.41; llegando a costear una totalidad de S/ 4,212.74.

## Costos de mano de obra

Como se mencionó, para la determinación de los costos de servicio que posee la organización, se tendrá en consideración el conocimiento de investigador, por lo que, para un mayor orden se procede a presentar cada costo del servicio por los elementos en general del costo, encontrando a la alimentación y la planilla en la mano de obra que emplea la empresa Interrodac S.A.C. Trujillo:

**Tabla 7**

### *Alimentación*

Unidades	Conductor	Abril		Mayo		Junio		Total S/
		Vueltas	S/	Vueltas	S/	Vueltas	S/	
BCO-889 / THM-975	Milder Bacilio	32	1,280.00	34	1,360.00	-	-	2,640.00
BCP-727 / THF-987	José Linares	28	1,120.00	28	1,120.00	30	1,200.00	3,440.00
BEQ-926 / TJW-986	Juan Linares	28	1,120.00	34	1,360.00	30	1,200.00	3,680.00
<b>Totales</b>		<b>88</b>	<b>3,520.00</b>	<b>96</b>	<b>3,840.00</b>	<b>60</b>	<b>2,400.00</b>	<b>9,760.00</b>

*Nota:* En los costos se agregó la alimentación de los conductores ya que es un importe fijo que se considera por vuelta, en el cual se tuvo un total de S/ 9,760.00 durante los tres meses, ya que se considera S/ 40.00 por cada vuelta.

**Tabla 8**
*Planilla*

Placa	Nombres	Puesto Trabajo	Reg. Laboral	Sueldo	Essalud	SCTR	Seguro Vida Ley	Vacaciones	Gratificación	CTS	Pago Mensual	Planilla Trimestral
<b>BCO-889 / THM-975</b>	MILDER BACILIO	CHOFER	PEQUEÑA EMPRESA	1,600.00	144.00	29.44	12.50	66.67	133.33	66.67	2,052.61	6,157.82
<b>BCP-727 / THF-987</b>	JOSE LINARES	CHOFER	PEQUEÑA EMPRESA	1,600.00	144.00	29.44	12.50	66.67	133.33	66.67	2,052.61	6,157.82
<b>BEQ-926 / TJW-986</b>	JUAN LINARES	CHOFER	PEQUEÑA EMPRESA	1,600.00	144.00	29.44	12.50	66.67	133.33	66.67	2,052.61	6,157.82
	SUPERVISOR	SUPERVISOR	GENERAL	1,200.00	108.00	22.08	12.50	50.00	100.00	50.00	1,542.58	4,627.74
	<b>Total</b>			<b>6,000.00</b>	<b>540.00</b>	<b>110.40</b>	<b>50.00</b>	<b>250.00</b>	<b>500.00</b>	<b>250.00</b>	<b>7,700.40</b>	<b>23,101.20</b>

*Nota:* En los costos del personal, se considera a los tres conductores y al supervisor, pues son los únicos que poseen tiempo en la empresa y a los que se les ha incluido formalmente, por lo tanto, al incluir los seguros y los beneficios sociales que les corresponde como pequeña empresa para los choferes se tuvo un costo mensual de S/ 2,052.61, que en la planilla trimestral arrojó S/ 6,157.82, y para el supervisor se encuentra en el régimen laboral general se le aplicó los beneficios de acuerdo a ese régimen con un sueldo de S/ 1,200.00, alcanzando un total de los tres meses por S/ 4,627.74; resultando un total de planilla de S/ 23,101.20.

## Costos Indirectos de Fabricación (CIF)

Por consiguiente, para la determinación de los CIF del costo de servicio que posee la organización, se tendrá en consideración los costos que se incluyen en este rubro a pesar que la empresa no los llega a registrar en sus reportes, encontrando lo siguiente en los CIF que emplea la empresa Interrodac S.A.C. Trujillo:

**Tabla 9**

### Depreciación

Placa	Vehículo	Valor Adquisición (S/)	Tasa Depreciación Anual	Depreciación Anual (S/)	Depreciación Mensual (S/)	Depreciación Trimestral (S/)
BCO-889	Tractor	442,585.87	20%	88,517.17	7,376.43	22,129.29
THM-975	Carreta	25,000.00	20%	5,000.00	416.67	<b>1,250.00</b>
BCP-727	Tractor	442,585.87	20%	88,517.17	7,376.43	22,129.29
THF-987	Carreta	50,000.00	20%	10,000.00	833.33	<b>2,500.00</b>
BEQ-926	Tractor	ALQUILADO				-
TJW-986	Carreta	35,000.00	20%	7,000.00	583.33	<b>1,750.00</b>
<b>Total</b>		<b>995,171.75</b>		<b>199,034.35</b>	<b>16,586.20</b>	<b>49,758.59</b>

*Nota:* La empresa considera la tasa de depreciación del 20% de todas sus unidades, la cual se le aplica al valor en libros, logrando una depreciación anual de S/ 199,034.35 y con ello la mensual por S/ 16,586.20, por lo que al estudiar el trimestre se llegó a computar un total de S/ 49,758.59 de depreciación por los cinco vehículos de su propiedad.

**Tabla 10**

### Mano de obra del mantenimiento

Vehículo	Sistema	Periodicidad Km.	Costo (S/)	Km. (S/)	15,180	19,780	21,160
					BCO-889 / THM-975	BCP-727 / THF-987	BEQ-926 / TJW-986
Tractor	Motor	15,000	50.00	0.0033	50.60	65.93	70.53
Tractor	Caja de cambios	50,000	50.00	0.0010	15.18	19.78	21.16
Tractor	Caja de dirección	50,000	50.00	0.0010	15.18	19.78	21.16

Tractor	Corona	50,000	50.00	0.0010	15.18	19.78	21.16
Tractor	Frenos	50,000	60.00	0.0012	18.22	23.74	25.39
Tractor	Refrigeración	100,000	50.00	0.0005	7.59	9.89	10.58
Carreta	Frenos	15,000	60.00	0.0040	60.72	79.12	84.64
<b>Subtotal (S/)</b>					<b>182.67</b>	<b>238.02</b>	<b>254.63</b>
<b>Total (S/)</b>					<b>675.31</b>		

*Nota:* La mano se requiere para los elementos del tractor que son: el motor, caja de cambios, caja dirección, corona y, refrigeración, para estos cobran S/ 50.00 por el mecánico y para los frenos del tractor y de la carreta es S/ 60.00. Es así que para el BCO-889 / THM-975 al recorrer 15,180, obtuvo un costo de S/ 182.67; el carro de placa BCP-727 / THF-987 recorrió 19,780 km; y para la unidad BEQ-926 / TJW-986 por el servicio de 21,160 kilómetro costó S/ 254.63, es decir que la totalidad de la mano de obra de especialistas fue de S/ 675.31.

**Tabla 11**

*Diagnóstico preventivo*

Placa	Abril		Mayo		Junio		Total (S/)
	Vueltas	(S/)	Vueltas	(S/)	Vueltas	(S/)	
BCO-889 / THM-975	32	160.00	34	170.00	-	-	330.00
BCP-727 / THF-987	28	140.00	28	140.00	30	150.00	430.00
BEQ-926 / TJW-986	28	140.00	34	170.00	30	150.00	460.00
<b>Totales</b>	<b>88</b>	<b>440.00</b>	<b>96</b>	<b>480.00</b>	<b>60</b>	<b>300.00</b>	<b>1,220.00</b>

*Nota:* Este egreso se utiliza cada 10 vueltas, el costo por las dos unidades es de S/50.00 y el costo por vuelta es por S/ 5.00. Por lo tanto, en abril los tres vehículos que han realizado 88 vueltas siendo un coste de S/ 440.00; en mayo se dieron 96 vueltas de S/ 480.00; y en junio solo se realizaron 60 vueltas obteniendo un valor de S/ 30.00; teniendo un total de S/ 1,220.00.

**Tabla 12**
*Lavado y engrase*

Placa	Abril		Mayo		Junio		Total (S/)
	Vueltas	(S/)	Vueltas	(S/)	Vueltas	(S/)	
BCO-889 / THM-975	32	384.00	34	408.00	-	-	792.00
BCP-727 / THF-987	28	336.00	28	336.00	30	360.00	1,032.00
BEQ-926 / TJW-986	28	336.00	34	408.00	30	360.00	1,104.00
<b>Total</b>	<b>88</b>	<b>1,056.00</b>	<b>96</b>	<b>1,152.00</b>	<b>60</b>	<b>720.00</b>	<b>2,928.00</b>

*Nota:* Este se emplea cada 10 vueltas de vehículo con un costo de S/ 120.00 por dos unidades, resultando el costo por vuelta de S/ 12.00. De esos datos se tiene que en las 88 retornadas de los vehículos en abril se gastó S/ 1,056.00, para mayo por las 96 idas y vueltas se costó un importe de S/ 1,152.00 y en junio por las 60 vueltas fue S/ 720.00; asumiendo un importe de S/ 2,928.00.

**Tabla 13**
*SOAT*

Vehículos	Costo Anual	Mensual (S/)	Trimestral (S/)
BCO-889	220.00	18.33	55.00
THM-975	No aplica	-	-
BCP-727	220.00	18.33	55.00
THF-987	No aplica	-	-
BEQ-926	220.00	18.33	55.00
TJW-986	No aplica	-	-
<b>Total</b>		<b>55.00</b>	<b>165.00</b>

*Nota:* El SOAT se cancela anualmente, por lo que su cálculo primero se tuvo como costo mensual un total de S/ 55.00, por lo tanto, durante el trimestre evaluado se tuvo un total de este concepto de S/ 165.00.

**Tabla 14**
*Alquileres*

Descripción	Mensual (S/)	Trimestral (S/)
BEQ-926	5,000.00	15,000.00
Camioneta	1,000.00	3,000.00
LOCAL	300.00	900.00
<b>Total</b>	<b>6,300.00</b>	<b>18,900.00</b>

*Nota:* En cuanto a los alquileres, al ser pagos mensuales, se tuvo un subtotal mensual de S/ 6,300.00 y por el vehículo, camioneta y local se tuvo un total de S/ 18,900.00

**Tabla 15**
*Peaje*

Placa	Abril		Mayo		Junio		Total S/
	Vueltas	S/	Vueltas	S/	Vueltas	S/	
BCO-889 / THM-975	32	3,200.00	34	3,400.00	-	-	6,600.00
BGP-727 / THF-987	28	2,800.00	28	2,800.00	30	3,000.00	8,600.00
BEQ-926 / TJW-986	28	2,800.00	34	3,400.00	30	3,000.00	9,200.00
<b>Totales</b>	<b>88</b>	<b>8,800.00</b>	<b>96</b>	<b>9,600.00</b>	<b>60</b>	<b>6,000.00</b>	<b>24,400.00</b>

*Nota:* En los costos se agregó al peaje que pagan las unidades ante el estado por el cruce de territorios, en los cuales se tuvo un total de S/ 24,400.00 al tener para abril un costo de S/ 8,800.00, en mayo con S/ 9,600.00 y junio con S/ 6,000.00.

**Tabla 16**

*Costo del servicio*

<b>Elemento del costo</b>	<b>Costos</b>	<b>Importes (S/)</b>	<b>%</b>
	Combustible	62,464.00	29.65%
	Neumáticos	<b>13,055.43</b>	<b>6.20%</b>
Materiales	Lubricantes	0	0.00%
	Repuestos en general	<b>4,212.74</b>	<b>2.00%</b>
	Sub total	79,732.17	37.85%
Mano de obra	Planilla	23,101.20	10.97%
	Alimentación	9,760.00	4.63%
	Sub total	32,861.20	15.60%
	Depreciación	<b>49,758.59</b>	<b>23.62%</b>
	Mantenimiento-mano obra	<b>675.31</b>	<b>0.32%</b>
	Diagnóstico preventivo	<b>1,220.00</b>	<b>0.58%</b>
	Lavado y engrase	<b>2,928.00</b>	<b>1.39%</b>
	Servicios	0	0.00%
CIF	Alquiler de local	900	0.43%
	Alquiler de Tractor	15,000.00	7.12%
	Alquiler de Camioneta	3,000.00	1.42%
	SOAT	165	0.08%
	Peajes	24,400.00	11.58%
	Sub total	98,046.90	46.55%
	<b>Total</b>	<b>210,640.27</b>	<b>100%</b>

*Nota:* Para la empresa, el costo del servicio de transporte que ofrece es de S/ 210,640.27, de los cuales el 37.85% les corresponde a los materiales con un subtotal de S/ 79,732.17, la mano de obra corresponde al 15,60% de la planilla y a los CIF le corresponde el 46.55% de total de costo con un subtotal de S/98,046.90.

**3.3. Establecer la influencia de la correcta determinación del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.**

Para comenzar se presenta la comparación de los costos, para después de ello analizar cómo estos cambios afectan a la rentabilidad de Interrodac S.A.C., si es negativa y en que magnitud.

**Tabla 17**

*Comparación de costo de servicio de la empresa abril a junio 2022*

Elemento del costo	Costos	Costo de la Empresa (S/)	Costo de Servicio con otros costos (S/)	Diferencia
	Combustible	62,464.00	62,464.00	0.00
	Neumáticos	<b>3,079.83</b>	<b>13,055.43</b>	<b>9,975.60</b>
Materiales	Lubricantes	1,265.60	0	-1,265.60
	Repuestos en general	2,108.63	<b>4,212.74</b>	<b>2,104.11</b>
	<b>Sub total</b>	68,918.06	79,732.17	<b>10,814.11</b>
Mano de obra	Planilla	23,101.20	23,101.20	0.00
	Alimentación	9,760.00	9,760.00	0.00
	<b>Sub total</b>	32,861.20	32,861.20	0.00
	Depreciación	<b>44,258.59</b>	<b>49,758.59</b>	<b>5,500.00</b>
	Mantenimiento-mano obra	0	<b>675.31</b>	<b>675.31</b>
	Diagnóstico preventivo	0	<b>1,220.00</b>	<b>1,220.00</b>
	Lavado y engrase	0	<b>2,928.00</b>	<b>2,928.00</b>
	Servicios	125	0	-125.00
CIF	Alquiler de local	900	900	0.00
	Alquiler de Tractor	15,000.00	15,000.00	0.00
	Alquiler de Camioneta	3,000.00	3,000.00	0.00
	SOAT	0	<b>165</b>	<b>165.00</b>
	Peajes	24,400.00	24,400.00	0.00
	<b>Sub total</b>	87,683.59	98,046.90	<b>10,363.31</b>
<b>Total</b>		<b>189,462.85</b>	<b>210,640.27</b>	<b>21,177.42</b>

*Nota:* La empresa tiene como registro los conceptos e importes de la tabla 13, asumiendo un costo de S/ 189,462.85 como costo de venta, el cual se incluye en el estado de resultados, siendo inferior a los costos reales. Al incluir los otros costos del servicio correctamente, se encuentra que la depreciación fue de S/ 49,758.59, los neumáticos por S/ 13,055.43, el mantenimiento de mano de obra por S/ 675.31, los repuestos por S/ 4,212.74, el diagnóstico preventivo por S/ 1,220.00, SOAT 165.00 y el lavado y engrase por S/ 2,928.00; asumiendo un total de S/ 210,640.27.

**Tabla 18**
*Ventas de Interrodac SAC*

Unidades	Abril		Mayo		Junio		Total Trimestre	
	TM	Total (S/)	TM	Total (S/)	TM	Total (S/)	TM	Total (S/)
BCO-889 / THM-975	1,544.23	27,796.14	1,649.04	29,682.72			3,193.27	57,478.86
BCP-727 / THF-987	1,394.38	25,098.84	1,389.24	25,006.32	1,511.94	27,214.92	4,295.56	77,320.08
BEQ-926 / TJW-986	1,373.00	24,714.00	1,691.55	30,447.90	1,491.50	26,847.00	4,556.05	82,008.90
<b>Total</b>	<b>4,311.61</b>	<b>77,608.98</b>	<b>4,729.83</b>	<b>85,136.94</b>	<b>3,003.44</b>	<b>54,061.92</b>	<b>12,044.88</b>	<b>216,807.84</b>

*Nota:* La empresa Interrodac SAC, durante esos tres meses tuvo como ruta el trayecto de Morropón a Piura y viceversa, lo que cobra por tonelada es un precio fijo de S/ 18.00, es así que, para el mes de abril tuvo ingresos de S/ 77,608.96, para mayo ascendió a S/ 85,136.94 y para junio llegó a S/ 54,061.92. por lo que en el trimestre transportó 12,044.88 toneladas, que al ser multiplicado por los S/18 por cada una, resultó un total de ventas de S/ 216,807.74, siendo un buen importe de ingresos.

**Tabla 19**
*Estado de resultados de comparación, abril a junio 2022.*

	Importes de la Empresa		Costos incluidos		Diferencia
<b>Ventas</b>	216,807.84	100%	216,807.84	100%	-
<b>Costo de Ventas</b>	-189,462.85	-87.39%	-210,640.27	-97.16%	-21,177.42
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>27,344.99</b>	<b>12.61%</b>	<b>6,167.57</b>	<b>2.84%</b>	-21,177.42
Gastos Administrativos	-6,453.00	-2.98%	-6,453.00	-2.98%	
Gastos de Ventas	-1,859.00	-0.86%	-1,859.00	-0.86%	
<b>Utilidad de la Operación</b>	<b>19,032.99</b>	<b>8.78%</b>	<b>-2,144.43</b>	<b>-0.99%</b>	-21,177.42
Otros Ingresos		0.00%		0.00%	
Gastos Financieros		0.00%		0.00%	
Gastos Diversos		0.00%		0.00%	
<b>Resultado antes de Participaciones e Impuestos</b>	<b>19,032.99</b>	<b>8.78%</b>	<b>-2,144.43</b>	<b>-0.99%</b>	-21,177.42
Impuesto a la Renta		0.00%		0.00%	
<b>Utilidad/Pérdida</b>	<b>19,032.99</b>	<b>8.78%</b>	<b>-2,144.43</b>	<b>-0.99%</b>	-21,177.42

*Nota:* Al incluir los costos evaluados que ascendieron a S/ 21,177.42, hizo que la utilidad bruta descendiera, ya que el peso real del costo de venta representa el 97,16%, quedando una ganancia de 2.84% que al pesar los gastos el 3.83%, se tiene una pérdida del -0.99%.

## Tabla 20

### *Influencia de los costos de servicios en la rentabilidad*

Razón financiera	Empresa	Costos incluidos
Margen bruto	12.61%	2.84%
Margen neto	8.78%	-0.99%

*Nota:* Como se determinó y lo detalla la tabla 20, la rentabilidad como margen bruto pasó de 12.61% a 2.84% y la ganancia neta se vio una pérdida de -0.99%. Infiriendo que los costos de servicio si influye significativamente en la determinación de la rentabilidad por arrojar un margen negativo; todo ello por colocar valores inexactos en cuanto a la depreciación, los repuestos y el mantenimiento que se les da a las unidades.

## CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

### Discusión

De acuerdo al objetivo general, que fue determinar la influencia del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022, se valida la hipótesis porque se encontró que al incluir los costos por servicio, la depreciación, repuestos y mantenimiento, no considerados influyen de forma directa y significativa en la rentabilidad, puesto que son reportados por un total de S/ 21,177.42, impactando en el margen bruto que tenía registrado la empresa por 12.61% bajó a 2.84% y el margen neto que tenía era de 8.78% y descendió a -0.99%.

Asimismo, como principal limitación de la investigación fue la demora en la obtención de la información que se necesitaba para la clasificación de los costos, debido a que la empresa solo colocaba como costo de servicios importes menores, sin incluir la mano de obra de los especialistas en mecánica; lo cual implicó tener que recurrir constantemente al establecimiento para visualizar las actividades, procesos y estar con constante comunicación con el personal para la obtención de datos de los kilometrajes, de precios y bases de asignación por cada costo de materiales, mano de obra del mantenimiento y otros, pero finalmente se logró obtener todo lo necesario para la investigación.

Con respecto al primer objetivo específico que fue analizar la determinación de los costos en la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022, se evidenció que según la tabla 1, la empresa maneja un total de costos de S/ 189,462.85, que divide en materiales de combustible, neumáticos, lubricantes, planilla, alimentación, depreciación, repuestos en general, servicios, alquileres y peajes. Estas revelaciones se asemejan a la

investigación de Lanchimba (2019) en el cual halló que los procesos de costos en una firma de confección manifiestan una ausencia de un sistema de costo, manteniendo costos inexactos. Se adiciona la indagación de Vargas (2018) en Transporte Imperial SAC, en que se evidenció que los costos de los suministros no se toman en cuenta si no son necesarios para la empresa a pesar de costar más de S/ 100.00. asimismo, Sanmartín (2019) en la que acotó que en una lavadora y lubricadora ecuatoriana no existe un modelo de costos para determinar adecuadamente los costos que existen en cada servicio. Y Yapo (2020) en transporte público Virgen de Belén Tours SRL, visualizó que la empresa establece sus costos de manera empírica. Por lo tanto, la mayoría de las empresas de servicios estudiadas tienen deficiencias en la inclusión de los costos de servicio, porque dejan de cuantificar los conceptos que sí son significantes para las empresas, haciendo que varíe su rentabilidad de forma negativa. Y la implicancia se presentó como práctica porque representa un valioso aporte del investigador para efectuar un adecuado diagnóstico de los costos de servicio que sirve para esta empresa y otras del rubro de servicios con el que puedan determinar su rentabilidad real y así mejorar sus ganancias.

El objetivo específico 2, fue determinar cómo debe de ser el costo de servicio de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022 se halló que, para determinar el costo de servicio con todos los costos incurridos, se realizó el cálculo en función a los kilómetros recorridos de las unidades del trimestre, en los materiales se tuvo al combustible por S/ 62.464.00, la alimentación por S/ 9,760.00, los neumáticos por S/ 13,055.43, los repuestos por S/ 4,212.74 y el peaje con S/ 24,400.00; la mano de obra de acuerdo a planilla y por cada régimen laboral resultó un total de S/ 23,101.20; y en cuanto a los CIF se incluyó la depreciación por S/ 49,758.59, la mano de obra del mantenimiento por S/ 675.31, el diagnóstico preventivo por S/ 1,220.00, el lavado y engrase por S/ 2,928.00, el SOAT por S/ 165.00 y los alquileres por S/ 18,900.00; arrojando un total de S/ 210,640.27 como se

visualiza en la tabla 16. Estos resultados guardan relación con la averiguación de Hernández (2020) en Transporte RESPALFIANZA C.A., halló que el costo total fue de Bs.55,931,954.27, el 84.26% fue del costo de venta, el 0.41% del gasto del personal, el 0.30% del mantenimiento, los beneficios sociales con 4.21%, mantenimiento con 1.21% y los salarios de mecánicos con 0.46%. También se asemeja a la averiguación de Martínez (2021) al analizar al sector de transporte en Colombia, resultó que al aplicar el costo por servicio, los costos que más sobresalieron fueron el combustible con \$ 7,547,892 con el 30.15%, llantas y neumáticos con \$ 3,638,383 representando el 14.54%, el mantenimiento y reparación con \$ 3,217,888 con 12.86%. Asimismo, Huamán (2020) también encontró que en TRAMINCO Ingenieros S.A.C, se reportó como costo de servicios para el primer periodo por 642,814.78 soles, para el segundo S/ 1,161,919.28 y para el tercero S/ 979,054.67 y Arias et al. (2020) aseveran que el costo del servicio permite reconocer los valores en el proceso producto de forma exacta y específica. Es así que, este estudio, permite reconocer y cuantificar correctamente los repuestos necesarios para la operatividad de las empresas de transporte, reflejando una influencia en el rendimiento de las ventas y del ejercicio de la organización. Como implicancia teórica que este trabajo investigativo formará como parte del amplio repositorio de la universidad y de la literatura para próximos estudiantes e investigadores que deseen enfocarse en los dos temas.

Finalmente, con el tercer objetivo que fue establecer la influencia de la correcta determinación del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022, se demostró que los costos determinados de forma empírica e incompleta por parte de la empresa con el costo del servicio como debe ser, se tiene una diferencia de S/ 21,177.42, ocasionado por los conceptos de los neumáticos, la depreciación, mantenimiento y demás CIF no incluidos que fue el diagnóstico y el lavado y engrase; lo que conllevó a pasar de tener una ganancia de 8.78% a -0.99%, siendo una pérdida de la empresa

por S/ 21,177.42 del costo de venta; esto significa que si hay una influencia significativa en la rentabilidad por reportar un margen negativo; todo ello por colocar valores inexactos en cuanto a la depreciación, los repuestos y el mantenimiento que se les da a las unidades. Estos descubrimientos tienen un parecido con el trabajo investigativo de Martínez (2021) en el sector de transporte en Colombia, en que se concluyó que el índice de los costos impacta en la utilidad bruta. Igualmente, Vargas (2018) en Transporte Imperial SAC; la rentabilidad resultó 1% sin incluir algunos costos. Asimismo, Yapó (2020) en transporte público Virgen de Belén Tours SRL, la rentabilidad de la empresa resulta favorable. Además, Huamán (2020) en TRAMINCO Ingenieros S.A.C, margen bruto llegó a 26.03% y el margen neto a 6.71%. Y Safra (2020) en empresas de transportes de carga, el rendimiento del activo fue de 44.87%. Por ende, esta indagación ayudó a detallar de forma específica los costos incurridos en el mantenimiento de las unidades vehiculares, siendo un concepto significativo que modifica el margen de las ventas y de la utilidad neta.

Como implicancia metodológica de los hallazgos se tiene que este estudio empleó una metodología descriptiva y sin experimentación, por lo que servirá a otros investigadores que realicen otras investigaciones similares.

## **Conclusiones**

En relación al objetivo general, se determinó que el costo de servicio influye directa y significativamente en la rentabilidad de Interrodac S.A.C., durante abril-junio 2022, porque se encontró que al incluir los costos de la depreciación, repuestos y mantenimiento, reportó un total de S/ 21,177.42, lo que generó una disminución del margen bruto del 12.61% que figuraba como ganancia de las ventas llegó a significar el 2.84% y también la rentabilidad antes de participaciones e impuestos reportó de 8.78% a -0.99%.

En función al primer objetivo específico, se analizó que la empresa calcula de forma incompleta haciendo que su rentabilidad sea errónea, es así que, los costos que maneja llegaron a S/ 189,462.85, el cual está compuesto por los materiales, teniendo al combustible, neumáticos, lubricantes con S/ 66,809.43, la mano de obra corresponde al 17.34% y a los CIF le corresponde el 47.39% de total de costo con un subtotal de S/ 89,792.22.

En cuanto al segundo objetivo, al determinar el costo de servicio como debe ser, se incluyó costos como combustible por S/ 62,464.00, la alimentación por S/ 9,760.00, los neumáticos por S/ 13,055.43, los repuestos por S/ 4,212.74 y el peaje con S/ 24,400.00; la planilla por S/ 23,101.20; y en cuanto a los CIF se incluyó la depreciación por S/ 49,758.59, los mecánicos por S/ 675.31, el diagnóstico preventivo por S/ 1,220.00, el lavado y engrase por S/ 2,928.00, el SOAT por S/ 165.00 y los alquileres por S/ 18,900.00; llegando a reportar un total de costo de servicio de S/ 210,640.27.

Finalmente, se estableció la influencia con la correcta determinación del costo de servicio en la rentabilidad, lo cual reportó que existe una diferencia del costo de venta por / 21,177.42, ocasionado por el costo real de la depreciación en el cual se omitió un importe de S/ 5,500.00, los repuestos con S/ 10,814.11, mantenimiento por S/ 675.31, diagnóstico preventivo con S/ 1,220.00, el SOAT con S/ 165.00 y lavado y engrase con S/ 2,928.00; asimismo el margen de las ventas pasó de S/ 27,344.99 que representaba el 12.61% de ganancia a S/ 6,167.57 lo cual representa un 2.84% y el margen neto de S/ 19,032.99 a -S/ 2,144.43, mostrando la disminución del 8.78% a -0.99%.

## Recomendaciones

Se le sugiere a la empresa Interrodac S.A.C., revise esta investigación para que amplíe sus conocimientos de cómo llevar el costeo de todos los elementos que no se han evaluado en la presente investigación, pues como se ha visualizado, es importante valorizar la utilización de los recursos físicos y humanos, para determinar el costo real exacto de cada servicio prestado.

Además, se le recomienda que realice los cálculos de su rendimiento económico y financiero de forma mensual para que en base a ello mejore la vista del panorama de la situación económica de la empresa, y en base a ello tome decisiones asertivas en función a la disminución de costos o de estrategias para aumentar sus ingresos y cubra sus egresos para tener más lucro.

Finalmente, se le sugiere que considere formatos para la determinación de los costos y de la rentabilidad, para llevar un control mensual de las operaciones de producción de los vehículos para un mayor detalle de las erogaciones monetarias y aplique un plan preventivo ante los desgastes de depreciación y mantenimiento de los vehículos.

## Referencias

- Aceña, M. (2017). *Gestión de costes y calidad del servicio de transporte por carretera: UF0922*. Editorial CEP, S.L.  
[https://elibro.bibliotecaupn.elogim.com/es/lc/upnorte/busqueda\\_avanzada?as\\_all=costo\\_de\\_servicio&as\\_all\\_op=unaccent\\_\\_icontains&prev=as](https://elibro.bibliotecaupn.elogim.com/es/lc/upnorte/busqueda_avanzada?as_all=costo_de_servicio&as_all_op=unaccent__icontains&prev=as)
- Aguirre, C., Barona, C., & Dávila, G. (2020). La rentabilidad como herramienta para la toma de decisiones: Análisis empírico en una empresa industrial. *Revista Científica Valor Contable*, 7(1), 50-64. [https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/ri\\_vc/article/view/1396](https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/ri_vc/article/view/1396)
- Aguirre, R. (2020). Contabilidad de costos en organizaciones empresariales. *Revista Científica Global Netgotium*, 3(1), 3-5. <https://doi.org/10.53485/rgn.v3i1.116>
- Apaza, E., Salazar, E., & Lazo, M. (2019). Apalancamiento y rentabilidad: Caso de estudio en una empresa textil peruana. *Revista Científica Valor Contable*, 6(1), 9-16. <https://doi.org/10.17162/rivc.v6i1.1253>
- Arce, S. (2020). Análisis comparativo de precios y costos de producción de hortalizas cultivadas de manera orgánica y convencional. *Agronomía Costarricense*, 44(2), 81-108. <https://doi.org/10.15517/rac.v44i2.43091>
- Arias, I., Vallejo, M., & Ibarra, M. (2020). Los costos de producción industrial en el Ecuador. *Revista Espacios*, 41(7), 8. <https://www.revistaespacios.com/a20v41n07/20410708.html>
- Barrera, J. (2021). Análisis de correlación entre los indicadores financieros de eficiencia administrativa y margen de utilidad neta en las empresas de Colombia. *Revista científica Quantica*, 2(2), 42-62. <https://doi.org/10.56747/rcq.v2i2.8>
- Calle, B., Quevedo, M., Ayala, S., & Álvarez, J. (2020). Evaluación de riesgos y gestión administrativa para las compañías de transporte pesado. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 5(3), 318-344. <https://doi.org/10.35381/r.k.v5i3.901>
- Ccahuay, J., Jara, K., & Vásquez, M. (2020). Plan de mejora en la gestión operativa para reducir costos de la empresa Shalom Empresarial SAC Chiclayo. *Revista Tzhoecoén*, 12(3), 348-359. <https://doi.org/10.26495/tzh.v12i3.1332>

- Chuquilín, Y., Reyna, T., & Ugaz, C. (2019). Costos de producción y rentabilidad de la empresa Rutsbel dedicada a la fabricación de calzado, El Porvenir 2016. *Revista YACHAQ*, 1(2), 51-71. <https://doi.org/10.46363/yachaq.v1i2.69>
- Correa, J., Gómez, S., & Londoño, F. (2018). Indicadores financieros y su eficiencia en la explicación de la generación de valor en el sector cooperativo. *Revista Facultad de Ciencias Económicas*, 26(2), 129-144. <https://doi.org/10.18359/rfce.3859>
- Cuadros, F. (2018). Perú: Estructura de costos laborales salariales y no salariales e ingreso disponible de los trabajadores en el país. *Organización Internacional del Trabajo - OIT*, 65-80. Remuneraciones, costos extrasalariales y renta imponible en los países andino.
- Cueva, Y., Martínez, L., & Oblitas, R. (2021). Control interno y la rentabilidad de la empresa Albis Perú E.I.R.L. de Jaén - 2020. *Revista Multidisciplinar Ciencia Latina*, 5(6), 1-20. [https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v5i6.1093](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i6.1093)
- Decreto Supremo N°001-97-TR. (27 de febrero de 1997). *Texto Único Ordenado de la Ley de Compensación por Tiempo de Servicios*. Trabajo y Promoción Social: [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/9FA02BD0B2DE872705257E2200539E31/\\$FILE/3\\_DECRETO\\_SUPREMO\\_001\\_26\\_1\\_1996.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/9FA02BD0B2DE872705257E2200539E31/$FILE/3_DECRETO_SUPREMO_001_26_1_1996.pdf)
- Flores, L., & Blanco, J. (2021). Determinación de costos operativos y su incidencia en la rentabilidad económica y financiera de las empresas de transportes urbano de pasajeros de la ciudad de Puno - Perú. *Revista Actualidad Contable*(43), 76-92. <https://doi.org/10.53766/ACCON/2021.43.04>
- Gómez, J., Loor, D., & Pérez, J. (2018). Gestión estratégica de costos vista desde una perspectiva contable. *Revista Polo del Conocimiento*, 3(1), 164-190. <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/rt/printerFriendly/708/html>
- González, G., Suárez, K., Alejandro, M., & Alejandro, C. (2018). Incidencia del costo de servicio en el precio de venta de las pymes de la provincia de Santa Elena. *Revista de Estrategias del Desarrollo Empresarial*, 4(14), 19-26. [https://www.ecorfan.org/spain/researchjournals/Estrategias\\_del\\_Desarrollo\\_Empresarial/vol4num14/Revista\\_de\\_Estrategias\\_del\\_Desarrollo\\_Empresarial\\_V4\\_N14\\_3.pdf](https://www.ecorfan.org/spain/researchjournals/Estrategias_del_Desarrollo_Empresarial/vol4num14/Revista_de_Estrategias_del_Desarrollo_Empresarial_V4_N14_3.pdf)

- González, H., Narváez, C., Lituma, M., & Erazo, J. (2019). Sistema de gestión de costos ABC/ABM para la industria de textiles. Caso empresa Vatex. *Revista Visionario Digital*, 3(2.1), 260-283. <https://doi.org/10.33262/visionariodigital.v3i2.1.555>
- Hernández - Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta* (Primera ed.). Santa Fe: McGraw - Hill. [http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales\\_de\\_consulta/Drogas\\_de\\_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf](http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf)
- Hernández, L. (2020). Análisis de los gastos operativos-financieros y su incidencia en la rentabilidad de empresa transporte. *Ñeque Revista de investigación en Ciencias Administrativas y Sociales*, 3(5), 18-27. <https://doi.org/10.33996/revistaneque.v3i5.26>
- Horngren, C., Datar, S., & Rajan, M. (2012). *Contabilidad de costos. Un enfoque gerencial*. Pearson Educación de México, S.A. de C.V. <https://profefily.com/wp-content/uploads/2017/12/Contabilidad-de-costos-Charles-T.-Horngren.pdf>
- Huamán, L. (2020). *Costo del servicio y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Traminco Ingenieros S.A.C., 2016 - 2018 [Tesis de pregrado]*. Universidad César Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/56367>
- Illescas, R. (2018). Costos y gastos deducibles en el Impuesto sobre la Renta: Caso Nicaragua. *Negotium Revista Científica Electrónica de Ciencias Gerenciales*, 39(13), 80-100. <http://ojs.revistanegotium.org/index.php/negotium/article/view/252>
- Lanchimba, J. (2019). *Diseño de un sistema de costos por órdenes de producción para la Empresa Cascada, del Cantón Otavalo [Tesis de pregrado]*. Ibarra: Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra. <http://dspace.pucesi.edu.ec/bitstream/11010/399/1/Trabajo%20de%20grado.pdf>
- Lizarzaburu, E., Burneo, K., Gómez, G., & Poma, H. (2020). Estructura de capital y la utilidad en las empresas cementeras en Perú. *Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas*, 70-84. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7610228>
- López, A. (2020). Uso de la estimación de costos como herramienta de evaluación. *REVISTA ERUDITUS*, 1(3), 33-45. <https://doi.org/10.35290/re.v1n3.2020.365>

- Martínez, M. (2021). *Factores determinantes de la rentabilidad empresarial del sector transporte en Colombia [Tesis de maestría]*. Universidad EAFIT. <https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/30556>
- Morales, K., & Carhuacho, I. (2020). Estrategias Financieras para mejorar las cuentas por cobrar en la Compañía Aquasport SAC. *Revista Espiritu Emprendedor TES*, 4(2), 21-40. <https://doi.org/10.33970/eetes.v4.n2.2020.195>
- Morelo, D., & Torres, D. (2021). Técnicas e indicadores de rendimiento financiero aplicados al estado de resultados en empresas comerciales y de servicios colombianas. *Cuadernos de Contabilidad*, 22, 1-21. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cc22.tirf>
- Palomino, F., & Rojas, K. (2020). Costos y gastos, su relación con los resultados financieros en una empresa de transporte. *Revista de Investigación Valor Contable*, 5(1), 9-17. <https://doi.org/10.17162/rivc.v5i1.1245>
- Ramírez, Á., Rojas, M., & Vallejos, J. (2020). Endeudamiento y el rendimiento financiero en las empresas mineras que cotizan en la bolsa de valores de Lima, período 2017 - 2019. *Revista Balance's*, 8(11), 33-47. <https://revistas.unas.edu.pe/index.php/Balances/article/view/199>
- Rincón, C., Molina, F., & Villarreal, F. (2019). *Contabilidad de Costos I. Componentes del costo con aproximaciones a las NIC 02 y NIIF 08* (Segunda ed.). Bogotá: Ediciones de la U. <https://elibro.net/es/ereader/bibsipan/127106>
- Romero, R., & Torres, F. (2021). Gestión de costos en las cadenas productivas: reflexiones sobre su génesis. *Revista Retos*, 11(21), 131-146. <https://doi.org/10.17163/ret.n21.2021.08>
- Safra, V. (2020). *Costo de servicio y rentabilidad en las empresas de transporte de carga distrito La Victoria - Lima metropolitana, 2017 - 2019 [Tesis de pregrado]*. Lima: Universidad César Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/57705>
- Sanmartín, N. (2019). *Costos por servicios y la rentabilidad de la lavadora y lubricadora adelita del cantón Santa Elena, provincia de Santa Elena, año 2017 [Tesis de pregrado]*. La Libertad, Ecuador: Universidad Estatal Península de Santa Elena. <https://repositorio.upse.edu.ec/handle/46000/4958>

- Santos, C. (2019). Gestión logística y su influencia para reducir costos operacionales en la empresa de transportes Ave Fénix SAC. *Revista Ciencia y Tecnología*, 15(3), 97-108. <https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/2526>
- Seminario, R., Quiñones, J., & Pillaca, R. (2020). Calidad de servicio durante la pandemia Covid-19, en usuarios en línea 1 del Metro de Lima, 2020. *Ágora*, 7(2), 120-126. <https://doi.org/10.21679/arc.v7i2.154>
- Valencia, E., Caiza, E., & Bedoya, M. (2020). Decisión de inversión y rentabilidad bajo la valoración financiera en las empresas industriales grandes de la provincia de Cotopaxi, Ecuador. *Revista Universidad y Empresa*, 22(39), 1-29. <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/empresa/article/view/8099>
- Vallejos, H., & Chiliquinga, M. (2017). *Costos. Modalidad Órdenes de Producción*. Ibarra, Ecuador: Editorial UTN 2017 - Universidad Técnica del Norte. <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/7077>
- Vargas, R. (2018). *Costos de servicios y rentabilidad financiera en la empresa de transporte público urbano "Imperial S.A.", ciudad del Cusco, período - 2017 [Tesis de pregrado]*. Cusco: Universidad Andina del Cusco. <https://hdl.handle.net/20.500.12557/3138>
- Vega, V., Pinda, B., Paredes, R., & Domínguez, J. (2019). *Contabilidad de costos y gestión*. Quito: Uniandes. [https://www.researchgate.net/publication/332288965\\_CONTABILIDAD\\_DE\\_COSTOS\\_Y\\_GESTION](https://www.researchgate.net/publication/332288965_CONTABILIDAD_DE_COSTOS_Y_GESTION)
- Winkler, M., Jorquera, C., Cortés, M., & Vargas, V. (2020). ¿Cómo se incorpora el cuidado en las políticas públicas educacionales? Un análisis documental: 1991 - 2019. *Psicoperspectivas. Individuo y Sociedad*, 19(3), 1-13. <https://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-Vol19-Issue3-fulltext-1935>
- Yapo, R. (2020). *Los costos de servicio y la rentabilidad de la Empresa de Transporte Público Virgen de Belén Tours S.R.L. Sicuani, 2017 [Tesis de pregrado]*. Cusco: Universidad Andina del Cusco. <https://hdl.handle.net/20.500.12557/4134>

## **Anexos**

## ANEXO 01. Matriz de consistencia

LOS COSTOS DE SERVICIO Y SU INFLUENCIA EN LA RENTABILIDAD EN LA EMPRESA DE TRANSPORTES INTERRODAC S.A.C. TRUJILLO, PERÍODO DE ABRIL-JUNIO 2022					
AUTOR: Jonathan Gerson Sánchez Aguilar					
Formulación del problema	Objetivos	Hipótesis	Variables	Metodología	Población y muestra
	<b>OBJETIVO GENERAL:</b>  Determinar la influencia del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.				
	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</b>  Analizar la determinación de los costos en la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.  Determinar cómo debe de ser el costo de servicio de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.  Establecer la influencia de la correcta determinación del costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.		<b>VARIABLE INDEPENDIENTE:</b>  Costos de servicio		<b>Población:</b> documentos del área contable de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.  <b>Muestra:</b> registro de costos y estado de resultados de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril – junio 2022.
¿Cómo influye el costo de servicio en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022?		Los costos de servicios influyen de manera directa en la rentabilidad de la empresa de transportes Interrodac S.A.C. Trujillo, abril-junio 2022.	<b>VARIABLE DEPENDIENTE:</b>  Rentabilidad	<b>Tipo:</b> alcance explicativo; enfoque cuantitativo.  <b>Diseño:</b> no experimental  <b>Técnica:</b> análisis documental  <b>Instrumento:</b> guía de análisis documental	

## ANEXO 02. Matriz de operacionalización

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición				
<b>Variable Independiente: Costo de servicio</b>	Son los costos que incurren el proceso para llevar a cabo la prestación del producto final teniendo en cuenta el margen de ganancia que se desea lograr para fijar el precio de venta (González et al., 2018).	En el costo de servicio se aplica la técnica de análisis documental, mediante el uso de la ficha de análisis documental.	Materiales	Combustible	Razón				
				Neumáticos					
				Lubricantes					
			Mano de obra	Planilla					
				Alimentación					
				Depreciación					
				CIF		Repuestos			
			Mantenimiento						
			<b>Variable Dependiente: Rentabilidad</b>	Consiste en el rendimiento que se origina posterior a la inversión que realizó la empresa durante un período específico (Chuquilín et al., 2019).		Para evaluar la rentabilidad se utilizó la técnica de análisis documental mediante el uso de la ficha de análisis documental.	Margen bruto	$\frac{Utilidad\ bruta}{Ventas\ Netas}$	Razón
							Margen Neto	$\frac{Utilidad\ neta}{Ventas\ Netas}$	







**ANEXO 04. Validación de expertos**

**FICHA DE ANALISIS DOCUMENTAL**

Ficha de análisis documental para el área de contabilidad de la empresa INTERRODAC S.A.C.

**Datos de la Aplicación**

**Observador:**

\_\_\_\_\_

**Fecha de aplicación:** \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Miembros de la comisión que participaron:**

**Documentos de la Entidad**

DOCUMENTOS	Tiene		Se revisó	
	Sí	No	Sí	No
Registro de Costos				
Registro de Ventas				
Registro de Compras				
Estados Financieros				
Manual de Organización y Función				



Validado por Mg. Carola Salazar Rebaza

DNI 18110438

Contadora y Docente de Investigación

FICHA DE ANALISIS DOCUMENTAL

Ficha de análisis documental para el área de contabilidad de la empresa INTERRODAC S.A.C.

Datos de la Aplicación

Observador:

\_\_\_\_\_

Fecha de aplicación: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

\_\_\_\_\_

Miembros de la comisión que participaron:

Documentos de la Entidad

DOCUMENTOS	Tiene		Se revisó	
	Sí	No	Sí	No
Registro de Costos				
Registro de Ventas				
Registro de Compras				
Estados Financieros				
Manual de Organización y Función				

  
Validado por Doctor C.P.C Timoteo Maza Montalván

Matrícula 02 - 2862

DNI 17820345

MATRIZ DE EVALUACIÓN DE EXPERTOS									
Título de la investigación:		LOS COSTOS Y LA RENTABILIDAD EN LA EMPRESA DE TRANSPORTES INTERRODAC S.A.C. TRUJILLO, ENERO-MARZO 2021.							
Línea de investigación:		DESARROLLO SOSTENIBLE Y GESTIÓN							
Eje temático		GESTIÓN Y SISTEMAS ADMINISTRATIVOS DE COSTOS							
Tipo de instrumento (Marcar con X)	Cuestionario		Guía de entrevista		Guía de Observación		Ficha de análisis Documental	X	Otro instrumento: _____
<p>Mediante la matriz de evaluación de expertos, Ud. tiene la facultad de evaluar cada una de las preguntas marcando con una "x" en las columnas de SÍ o NO. Asimismo, le exhortamos en la corrección de los ítems, indicando sus observaciones y/o sugerencias, con la finalidad de mejorar la coherencia de las preguntas sobre la variable en estudio.</p>									
Ítems	Preguntas	Aprecia		Observaciones					
		SÍ	NO						
1	¿El instrumento de medición presenta el diseño adecuado?	X							
2	¿El instrumento de recolección de datos tiene relación con el título de la investigación?	X							
3	¿En el instrumento de recolección de datos se mencionan las variables de investigación?	X							
4	¿El instrumento de recolección de datos facilitará el logro de los objetivos de la investigación?	X							
5	¿El instrumento de recolección de datos se relaciona con las variables de estudio?	X							
6	¿El diseño del instrumento de medición facilitará el análisis y procesamiento de datos?	X							
7	¿La redacción de las preguntas tienen un sentido coherente y no están sesgadas?		X						
8	¿Cada una de las preguntas del instrumento de medición se relaciona con cada uno de los elementos de los indicadores? (Sólo cuestionario)		X						
9	¿Son entendibles las alternativas de respuesta del instrumento de medición? (Sólo cuestionario)		X						
10	¿El instrumento de medición es claro, preciso y sencillo de responder para, de esta manera, obtener los datos requeridos?	X							
<p>Sugerencias:</p>									
<p>Nombre completo: <i>Timoteo Maza Montalván</i></p> <p>DNI: <i>17820345</i></p> <p>Especialidad y Grado: <i>DOCTOR EN CONTABILIDAD Y FINANZAS</i></p> <div style="text-align: right;">               Firma del Experto           </div>									

ANEXO 05. Carta de autorización de la empresa

**CARTA DE AUTORIZACIÓN DE USO DE INFORMACIÓN DE EMPRESA PARA EL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN, TESIS O INFORME DE SUFICIENCIA PROFESIONAL**



Yo Melissa Katherine Cruzado Luis  
(Nombre del representante legal o persona facultada en permitir el uso de datos)

identificado con DNI o CE N° 48691228, como representante legal de la empresa/institución: Interrodac SAC

\_\_\_\_\_ con R.U.C. N° 20601050421

ubicada en la ciudad de Trujillo

OTORGO LA AUTORIZACIÓN A:

1) Jonathan Gerson Sánchez Aguilar, con DNI/CE 70364924

2) \_\_\_\_\_, con DNI/CE \_\_\_\_\_

Egresado/s de la ( Carrera profesional o ( ) Programa de Posgrado de Contabilidad y Finanzas para que utilice la siguiente información de la empresa: estados financiero, registro costo  
(Detallar la información a entregar)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

con la finalidad de que pueda desarrollar su ( ) Trabajo de Investigación, ( Tesis o ( ) Trabajo de suficiencia profesional para optar al grado de ( ) Bachiller, ( ) Maestro, ( ) Doctor o ( Título Profesional. Para su validez tomar en cuenta los documentos que deberán adjuntar, según los siguientes casos:

- Para el caso de empresas privadas y formalizadas, se deberá adjuntar:
  - La vigencia de Poder o la consulta RUC (con fecha no mayor a 90 días a partir de la fecha del acta de aprobación del asesor en el caso de Tesis y a partir de la solicitud de la carpeta en el caso de Suficiencia Profesional).
  - En el caso de presentar consulta RUC, adjuntar copia del DNI vigente o Ficha Reniec del Representante Legal.
- Para el caso de entidades públicas u organizaciones sin fines de lucro (ONGs y similares), se deberá adjuntar:
  - Resolución u otro documento oficial que evidencie que la persona que autoriza es la autoridad competente en ejercicio.
  - Copia del DNI vigente o Ficha Reniec del Representante Legal.
- Para el caso de personas naturales, personas naturales con negocio, pequeñas y microempresas empresas, se deberá adjuntar:
  - Ficha RUC 10 o 15 o 17 de ser el caso (fuerzas armadas, extranjeros, etc.)
  - Copia del DNI vigente o Ficha Reniec / Camet de extranjería del representante Legal.

Indicar si el Representante que autoriza la información de la empresa, solicita mantener el nombre o cualquier distintivo de la empresa en reserva, marcando con una "X" la opción seleccionada.  
( ) Mantener en Reserva el nombre o cualquier distintivo de la empresa; o  
() Mencionar el nombre de la empresa.

\* INTERRODAC S.A.C



Melissa Katherine Cruzado Luis  
APODERADO

Firma del Representante Legal o Autoridad  
DNI o CE: \_\_\_\_\_

El Egresado/Bachiller declara que los datos emitidos en esta carta y en el Trabajo de Investigación, en la Tesis son auténticos. En caso de comprobarse la falsedad de datos, el Egresado será sometido al procedimiento disciplinario correspondiente; asimismo, asumirá toda la responsabilidad ante posibles acciones legales que la empresa, otorgante de información, pueda ejecutar.



Firma del egresado (1)  
DNI: 70364924

Firma del egresado (2)  
DNI: \_\_\_\_\_

CÓDIGO DE DOCUMENTO	COR-F-REC-VAC-05.04	NÚMERO VERSIÓN	08	PÁGINA	Página 1 de 1
FECHA DE VIGENCIA	xx/01/2023				

 Toda copia descargada o impresa de este documento, que no tenga sello de copia controlada, será considerada como documento no controlado por el Sistema de Gestión Documental.

## ANEXO 06. Unidades vehiculas de Interrodac SAC



