



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

**COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE Y LA RENTABILIDAD DEL
CONSORCIO CARDIO, AÑO 2021**

Línea de investigación:

Finanzas, modelación financiera, finanzas en Pymes

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Costos y Presupuestos

Autor

Vargas Farias, Eddie Alberto

Asesor

Sánchez Camargo, Mario Rodolfo

ORCID: 0000-0002-3368-9102

Jurado

Reyna Dávila, Silvia

Pajuelo Camones, Carlos Heraclides

Tejada Estrada, Gina Coral

Lima - Perú








2024



Document Information

Analyzed document	1A_VARGAS_FARIAS_EDDIE_ALBERTO_MAESTRÍA_2022.docx (D150625917)
Submitted	2022-11-22 21:54:00 UTC+01:00
Submitted by	Johnny
Submitter email	jastete@unfv.edu.pe
Similarity	24%
Analysis address	jastete.unfv@analysis.arkund.com

Sources included in the report

SA	Universidad Nacional Federico Villarreal / 1A_YARLEQUE_YARLEQUE_MARIA_ELIZABETH_MAESTRÍA_2022.docx Document 1A_YARLEQUE_YARLEQUE_MARIA_ELIZABETH_MAESTRÍA_2022.docx (D144402370)  3 Submitted by: jastete@unfv.edu.pe Receiver: jastete.unfv@analysis.arkund.com
SA	Universidad Nacional Federico Villarreal / 1A_Noriega_Gutierrez_Adriana_Esmeralda_Maestria_2020.doc Document 1A_Noriega_Gutierrez_Adriana_Esmeralda_Maestria_2020.doc (D85745432)  4 Submitted by: jobregon@unfv.edu.pe Receiver: jobregon.unfv@analysis.arkund.com
SA	Universidad Nacional Federico Villarreal / 1A_CHAVEZ_SORIANO_ROXANA_MAESTRÍA_2022.docx Document 1A_CHAVEZ_SORIANO_ROXANA_MAESTRÍA_2022.docx (D147548885)  2 Submitted by: jastete@unfv.edu.pe Receiver: jastete.unfv@analysis.arkund.com
SA	Formato para Tesis Llapa.docx Document Formato para Tesis Llapa.docx (D142451882)  4
SA	Universidad Nacional Federico Villarreal / 1A_ESTEVEZ_RAMIREZ_CARLOS_ALFONSO_MAESTRÍA_2022.docx Document 1A_ESTEVEZ_RAMIREZ_CARLOS_ALFONSO_MAESTRÍA_2022.docx (D147548908)  12 Submitted by: jastete@unfv.edu.pe Receiver: jastete.unfv@analysis.arkund.com
SA	Archivo 1. 1A, Jara Ayllon, Shirley Abigail- De la Cruz Serva, Anyela Berenicce- Bau tista Yataco, Luz Fabiola- Título Profesional-2021.doc..docx Document Archivo 1. 1A, Jara Ayllon, Shirley Abigail- De la Cruz Serva, Anyela Berenicce- Bau tista Yataco, Luz Fabiola- Título Profesional-2021.doc..docx (D112154639)  1
SA	Archivo1: 1A, Huarcaya Rios, Edilberto-Paredes Cabrera, Jajayra Indira-Fernández Rojas, Richard Paul-Título-2021.doc..docx Document Archivo1: 1A, Huarcaya Rios, Edilberto-Paredes Cabrera, Jajayra Indira-Fernández Rojas, Richard Paul-Título-2021.doc..docx (D108320038)  1



Universidad Nacional
Federico Villarreal

VRIN | VICERRECTORADO
DE INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO
COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE Y LA RENTABILIDAD DEL CONSORCIO
CARDIO, AÑO 2021

Línea de investigación:

Finanzas, modelación financiera, finanzas en pymes

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Costos y Presupuestos

Autor:

Vargas Farias, Eddie Alberto

Asesor:

Sánchez Camargo, Mario Rodolfo

(ORCID: 0000-0002-3368-9102)

Jurado:

Reyna Dávila, Silvia

Pajuelo Camones, Carlos Heraclides

Tejada Estrada, Gina Coral

Lima-Perú

2024

Índice

Resumen.....		VII
Abstrac.....		VIII
I. INTRODUCCIÓN		9
1.1. Planteamiento del problema		10
1.2. Descripción del problema.....		11
1.3. Formulación del problema		13
□ <i>Problema general</i>		13
□ <i>Problemas específicos</i>		13
1.4. Antecedentes		14
1.5. Justificación de la investigación.....		19
1.6. Limitaciones de la investigación.....		20
1.7. Objetivos		21
□ <i>Objetivo general</i>		21
□ <i>Objetivos específicos</i>		21
1.8. Hipótesis.....		21
II. MARCO TEÓRICO.....		23
2.1. Marco conceptual		23
III. MÉTODO.....		38
3.1. Tipo de investigación		40
3.2. Población y muestra		40

3.3.	Operacionalización de variables.....	41
3.4.	Instrumentos	42
3.5.	Procedimientos	43
3.6.	Análisis de datos.....	43
IV.	RESULTADOS.....	45
V.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	59
VI.	CONCLUSIONES.....	61
VII.	RECOMENDACIONES.....	62
VIII.	REFERENCIAS.....	63
IX.	ANEXOS.....	69

Índice de tablas

Tabla 1	<i>Determinación del costo del producto en los sistemas tradicionales</i>	23
Tabla 2	<i>Operacionalización de la variable 1. Costos de servicios de transporte.....</i>	41
Tabla 3	<i>Operacionalización de la variable 2. Rentabilidad</i>	42
Tabla 4	<i>Contrastación de la hipótesis general.....</i>	45
Tabla 5	<i>Contrastación de la hipótesis específica 1</i>	46
Tabla 6	<i>Contrastación de la hipótesis específica 2</i>	47
Tabla 7	<i>Contrastación de la hipótesis específica 3</i>	47
Tabla 8	<i>Contrastación de la hipótesis específica 4</i>	48
Tabla 9	<i>Distribución de la frecuencia de la variable 1: Costos de servicios de transporte</i>	49
Tabla 10	<i>Distribución de la frecuencia de la dimensión costos directos.....</i>	50
Tabla 11	<i>Distribución de la frecuencia de la dimensión costos operativos.....</i>	51
Tabla 12	<i>Distribución de la frecuencia de la dimensión costos administrativos.....</i>	52
Tabla 13	<i>Distribución de la frecuencia de la dimensión sobre costos.....</i>	53
Tabla 14	<i>Distribución de la frecuencia de la variable rentabilidad.....</i>	54
Tabla 15	<i>Distribución de la frecuencia de la dimensión utilidad</i>	55
Tabla 16	<i>Distribución de la frecuencia de la dimensión ganancia obtenida.....</i>	56

Tabla 17	<i>Distribución de la frecuencia de la dimensión índices de rentabilidad....</i>	57
Tabla 18	<i>Expertos durante la evaluación de los instrumentos de la variable 1. Costos de servicios de transporte</i>	70
Tabla 19	<i>Expertos durante la evaluación de los instrumentos de la variable 2. Rentabilidad</i>	70
Tabla 20	<i>Confiability del instrumento de la variable 1. Costos de servicios de transporte</i>	71
Tabla 21	<i>Confiability del instrumento de la variable 2. Rentabilidad.....</i>	71
Tabla 22	<i>Prueba de normalidad - Kolgomorov Smirnov</i>	74

Índice de figuras

Figura 1	<i>Diagrama de barras de costos de servicios de transporte.....</i>	50
Figura 2	<i>Diagrama de barras de costos directos</i>	51
Figura 3	<i>Diagrama de barras de costos operativos</i>	52
Figura 4	<i>Diagrama de barras de costos administrativos</i>	53
Figura 5	<i>Diagrama de barras de sobrecostos</i>	54
Figura 6	<i>Diagrama de barras de la variable rentabilidad.....</i>	55
Figura 7	<i>Diagrama de barras de la dimensión utilidad</i>	56
Figura 8	<i>Diagrama de barras de la dimensión ganancia obtenida.....</i>	57
Figura 9	<i>Diagrama de barras de la dimensión índices de rentabilidad.....</i>	58

Resumen

Objetivo: Es determinar qué relación existe entre los costos de servicios de transporte y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021. **Método:** Se utilizó el enfoque cuantitativo, de tipo correlacional y de diseño no experimental. La población de estudio está conformada por 100 trabajadores y la muestra se determinó en 80 trabajadores (muestreo probabilístico). **Resultados:** El 25% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que los costos de servicio de transporte son óptimos en el Consorcio Cardio. Asimismo, el 46.3% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que tengan conocimientos satisfactorios sobre los costos directos en el servicio de transporte del Consorcio Cardio. El 36.3% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que tengan conocimientos satisfactorios sobre los costos operativos en el servicio de transporte del Consorcio Cardio. El 28.8% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que la ganancia obtenida del Consorcio Cardio sea satisfactoria en la actualidad y el 40% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que los índices de rentabilidad no son óptimos en el Consorcio Cardio. **Conclusiones:** Finalmente se concluye que, según los resultados obtenidos por medio del Rho de Spearman, se obtuvo una correlación de 0.771 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Los costos de servicios de transporte se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Palabras clave: Costos de servicios de transporte, costo de ventas, rentabilidad.

Abstract

Objective: To determine the relationship between the costs of transportation services and the profitability of the Cardio Consortium, year 2021. **Method:** The quantitative, correlational-type approach and non-experimental design were used. The study population is made up of 100 workers and the sample was determined in 80 workers (probability sampling). **Results:** 25% of the people surveyed indicated that they totally disagree that the costs of transportation services are optimal in the Cardio Consortium. Likewise, 46.3% of the people surveyed indicated that they totally disagree that they have satisfactory knowledge about the direct costs in the Consorcio Cardio transport service. 36.3% of the people surveyed indicated that they totally disagree that they have satisfactory knowledge about the operating costs in the Consorcio Cardio transport service. 28.8% of the people surveyed indicated that they totally disagree that the profit obtained from the Cardio Consortium is currently satisfactory and 40% of the people surveyed indicated that they totally disagree that the profitability indexes are not optimal in the Cardio Consortium. **Conclusions:** Finally, it is concluded that according to the results obtained by means of Spearman's Rho, a correlation of 0.771 was obtained, that is, a high relationship and a Sig. (bilateral) of 0.00, which is less than the theoretical one, therefore, the hypothesis is accepted. alternative hypothesis, therefore: The costs of transportation services are related to the profitability of the Cardio Consortium, year 2021.

Keywords: Costs of transportation services, cost of sales, profitability.

I. INTRODUCCIÓN

El transporte de mercaderías representa un mercado muy dinámico y competitivo con altos requisitos de confiabilidad, tiempo de entrega, costo, flexibilidad y visibilidad del servicio de transporte.

La racionalización del servicio de transporte, la reducción de los tiempos de viaje y los tiempos de entrega fiables representan los principales requisitos previos para reducir los costos del servicio y aumentar la rentabilidad de toda la cadena de transporte.

En el sector del transporte de mercaderías, la alta exigencia y demanda del actual mercado ha provocado que ese sector está en la búsqueda constante de mejorar su competitividad y un factor que debe ser evaluado y constantemente actualizado es su estructura de costos, de no tenerlo se tendría consecuencias negativas como mayores costos de servicio, entrega u otros.

El sector de transporte de mercaderías necesita actualmente un conjunto de indicadores claves en la optimización de su desempeño para evaluar las posibles mejoras en los costos operativos, ambientales y sociales de los flujos integrados de la carga, en comparación con los esquemas de transporte actuales.

Las empresas dedicadas al transporte de mercaderías se enfrentan a desafíos cada vez mayores, como las tendencias de urbanización, la creciente complejidad de la escena de las partes interesadas, el comercio electrónico y la creciente fragmentación del transporte de carga.

Algunas empresas dedicadas al transporte de carga para la mejora de sus costos desarrollan su red a su empresa, donde muchas veces, los operadores de carga pueden resolver de manera efectiva la carga fiscal, la liquidación del flete y las preocupaciones de seguros en el campo de la distribución y el recuento. El transporte de mercaderías en red no solo puede ayudar a las empresas

a lograr una asignación eficiente de los recursos de capacidad de transporte, sino que también puede ayudar a las empresas a lograr realmente una reducción de costos y un aumento de la eficiencia y de su rentabilidad.

El objetivo estratégico del desarrollo del sistema de transporte es la satisfacción de las necesidades del desarrollo socialmente orientado de la economía y la sociedad en servicios de transporte competitivos y de alta calidad para los clientes y para la empresa el logro de una mejor rentabilidad.

1.1.Planteamiento del problema

En los últimos años, siempre el servicio de transporte genera un importante impacto en la economía mundial, y es uno de los indicadores que mayor influencia poseen en los precios del bien y del servicio que es comercializado generalmente en un mercado nacional o internacional. Las empresas que gestionen eficientemente el servicio de transporte tienen una ventaja competitiva en el mercado, pues garantizarán cumplir los plazos establecidos para la entrega de mercancías a un mejor precio.

Otro de los aspectos importantes a valorar en el transporte de mercaderías es el crecimiento desmedido que ha tenido la población mundial y específicamente la población que habita en zonas urbanas, por lo que se hace necesario organizar de manera eficiente el servicio de transporte y las estructuras de los costos.

En Colombia, en las empresas que se dedican al servicio de transporte de carga casi siempre se aplica el costeo basado en las actividades, siendo una alternativa al sistema tradicional del costeo, y ya no se considera a métodos de costeo como el costo de oportunidad o de la no calidad (Arbeláez y Marín, 2012). Asimismo una gran parte de las empresas dedicadas a la transportación

de mercaderías no utilizan mecanismos ni modelos para el mejoramiento de las rutas de transporte, lo que trae consigo que los costos de este proceso sean elevados, atentando contra la competitividad del sector empresarial.

En Ecuador, las empresas de servicio de transporte de carga siempre la administración está encargada de la obtención de los mejores resultados que son apreciados en el aumento de las ventas y con precios competitivos en relación a sus competidores. (Tenesaca et al., 2019)

En Lima, existen empresas de transporte que carecen de estructuras reales sobre su costo del servicio y son determinados según la experiencia del administrador o en algunos casos del chofer de la unidad, por ello no pueden establecer un costo y rentabilidad seria de su servicio (Ballena, 2017). Finalmente, con lo expuesto se concluye que, para calcular el costo de servicio, se requiere la realización de interpretar previamente la condición de procesos técnicos organizativos y con ello contar con la definición del modelo de costo que otorga el aval técnico del costo específico que se logre aplicar a la entidad.

1.2.Descripción del problema

El servicio de transporte, actualmente es un sector que necesita una gran transformación en su dirección y administración, y que los cambios puedan impulsar la competitividad, la efectividad y una adecuada productividad, con la finalidad de conseguir un óptimo servicio hacia el cliente.

El Consorcio Cardio Empresa de Capital Nacional se dedica a los servicios de importaciones y venta de productos de carácter medico en todo el Perú; incursionando con productos de Empresas reconocidos a nivel Mundial como Bardt international, Merit medical, Boston scientific, DLG entre otros.

La responsabilidad del consorcio Cardio es brindar productos con altos estándares de Calidad, con productos con altos estudios y especificación técnicas aprobados por la Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas (DIGEMID - PERU) ya nivel mundial OMS (Organismo Mundial de la Salud).

Los problemas recurrentes son el sobre costo en el reparto de mercadería que son considerados como gastos que afectando la rentabilidad de los productos. Los niveles altos de competitividad demandan mantener costos y gastos eficientemente determinados para tener capacidad y eficiencia adecuada en la utilización de cada recurso.

El consorcio Cardio opera en el mercado peruano por más de 30 años; no cuenta con un área de costos que le permita identificar los sobrecostos del servicio que, se ha otorgado a sus clientes, y de ese modo determinar que le asegure un mayor margen de rentabilidad y además le permitirá reconocer el nivel de gastos en los que se encuentra involucrado, como el exceso que pueden marcar de manera negativa los resultados financieros y su existencia en el mercado.

Dentro de las problemáticas de la empresa se señala en los párrafos anteriores de la investigación sus costos y gastos que son identificados en forma empírica, sin considerar el total de las partidas que intervienen en la realización del servicio del reparto de la mercadería; saliendo de control y la asignación inadecuada de sus costos a gastos.

Cumpléndose con mejorar el recurso indispensable para prestar servicios que tienen como relevancia cuantitativa en los trámites y permisos, peajes, impuestos, mantenimiento y cambio de repuestos entre otros que son muy frecuentes, sin embargo, estas cifras están registradas en la contabilidad. Por otro lado, cuenta con excesivo consumo de combustible para el mismo tramo,

que vienen tratando de controlar, no cuentan con asesoramiento de sistemas de costos adecuados para este procedimiento.

Si se mantiene estas causas los costos seguirán siendo mal determinados, no se logrará niveles de eficiencia y se plantea la necesidad de conocer la relación entre los costos y gastos con los resultados financieros, en el consorcio Cardio, dentro del periodo, con la finalidad de analizar los costos, gastos y resultados para plantear soluciones y estrategias de planeamiento para controlar el costo y gasto de la empresa en mención y a fin de que las empresas en situación similares y problemática, tomen decisiones acertadas al respecto. Finalmente es necesario que el consorcio Cardio conozca acerca de los costos de servicios de transportes que logre permitir un adecuado manejo y mejor control de sus recursos de manera eficiente, porque en los últimos años es necesario que la empresa se encuentre preparada para la cuantificación de su costo de servicio con criterio razonable y equidad en la distribución de su costo.

1.3. Formulación del problema

– Problema general

¿Qué relación existe entre los costos de servicios de transporte y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021?

– Problemas específicos

¿Cuál es la relación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021?

¿Cómo los costos operativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021?

¿De qué manera los costos administrativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021?

¿Qué relación existe entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021?

1.4. Antecedentes

– Antecedentes internacionales

Aquilano (2021) en su tesis “Modal shift in freight transportation : a model to assess internal and external costs for intermodal and road transportation”, concluye que se necesita en una empresa de transporte de carga promover cambios totales hacia un modo de transporte más rentable y sostenible económicamente, es necesario comprender el proceso de toma de decisiones que subyace a la elección del costo del servicio del transporte, para ello es necesario que se incluya los costos del transporte y el valor del tiempo de tránsito, junto con los costos externos. La aplicación del modelo a un conjunto de rutas italianas confirmó el potencial del transporte para reducir los costos tanto internos como externos, con importantes ahorros monetarios.

Qihuang et al. (2021) en su estudio “Freight transportation planning in platform service supply chain considering carbon emissions”, concluye que los parámetros del mercado, como el tamaño potencial del mercado y la elasticidad del precio, tienen una influencia más significativa en la decisión del precio que los parámetros logísticos, como son el costo de mantenimiento por unidad de volumen y por unidad de tiempo.

Tenesaca et al. (2019) en su artículo “Costos y gastos de la empresa de servicios de transporte Transullomor S.A., Ecuador”, el enfoque metodológico fue el cualitativo, de diseño no experimental. Se concluye que en las empresas de transporte los que manejan su administración

creen que un sistema de costos es básicamente para empresas industriales, dejando de lado que en la actualidad un servicio de transporte eficiente y que apunta a ser competitivo requiere un costo de servicio.

Jácome (2018) en su tesis “Determinación del pedido mínimo para cubrir costos de transporte de productos de empresas de consumo masivo, Ecuador”, tuvo como objetivo general determinar el pedido mínimo y su relación con los costos de transporte de productos de consumo masivo, caso empresa TESALIA CBC en la zona Oriente. La población de estudio son 18 colaboradores. El instrumento de medición es el cuestionario. Finalmente se recomienda aplicar el método justo a tiempo con la finalidad de reducir costos en la distribución de productos de control de inventario y las rutas establecidas para la visita a los 2130 clientes se encuentran distribuidas de forma equitativa a los tres vendedores porque lo que se recomienda la aplicación de la propuesta, motivo por el cual garantiza una reducción en el costo de transporte.

Sánchez (2019) en su tesis “Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua, Ecuador”, tuvo como objetivo general establecer la afectación que los costos operativos de transporte tienen en la redistribución de los ingresos de las Cooperativas de Transporte de Carga Pesados de la provincia de Tungurahua para la definición de métodos adecuados de costeo y distribución. La presente investigación adoptará un enfoque o ruta de investigación cuantitativa. El tipo de investigación fue explicativa. La población de estudio se encuentra estructurada por 15 cooperativas de transporte pesado de la provincia Tungurahua. Se concluye que, al comparar los costos establecidos históricamente con los nuevos costos determinados, se evidenció que los costos que ahora se muestra a raíz de la nueva medición, han disminuido, producto del monto empírico

(cálculo no fiable) que se está manejando actualmente. A pesar de que se esté sincerando el monto real de los costos, en este caso del servicio de transporte (Ambato/Guayaquil), la utilidad que se podría generar es menor a lo esperado por los asociados. Se sugiere a pesar de que se conocen de primera mano los principales factores que influyen en los costos operativos de transporte, hay que realizar una profundización sobre los mismos, buscando nuevas posibles características que influyan en los costos mencionados. El mercado del transporte es un mercado dinámico y variante, al cual la empresa debe adaptarse y conectarse de manera específica, buscando minimizar las posibles afectaciones económicas.

Lucero (2018) en su tesis “Los costos ocultos y su impacto con la rentabilidad de las compañías de servicios complementarios de alimentación del Cantón Ambato, Ecuador”, la investigación está vinculada al enfoque cuantitativo y de tipo correlacional. La muestra fueron 32 personas. Se pudo medir que los costos ocultos no son adecuadamente considerados para la determinación real de la composición financiera, generando que no cuenten con información real de cada uno de sus servicios, ya que no tienen herramientas necesarias para poder controlar sus procesos. Debido a que establecer el precio de venta no considera una estructura adecuada y controlada de costos para la ejecución de contratos con los clientes, adicional a que no se cuenta con procesos y procedimiento financieros en el departamento se propone una serie de estrategias para contrarrestar la deficiente planificación presupuestaria, así como una herramienta indispensable para proyecciones de ingreso, costos, gastos; para una visualización futura acerca de las empresas de este sector con un presupuesto consolidado.

Orjuela et al. (2016) en su artículo “Costos logísticos y metodologías para el costeo en cadenas de suministro: una revisión de la literatura, Colombia”, se concluye que el método de costo

por cada actividad casi siempre es de mucha utilidad para contar con un costo logístico integral, dejando de lado diversos métodos que pueden ser aplicados. La gran parte de investigaciones sugieren la aplicación del costo por cada actividad, y en paralelo el estudio de la cadena de valor está en pleno crecimiento, en relación con las atenciones de cada actor en la creación de una obtención de una ventaja competitiva y de la percepción de los clientes para ajustar sus precios, y queda claro en mantener la consigna de la entrega de productos de calidad a menos costo.

Coque (2016) en su tesis “La gestión administrativa y su impacto en la rentabilidad de la empresa mega micro S.A. de la ciudad de Ambato”, el investigador concluyo que la empresa posee una pésima rentabilidad que es ocasionada por una inadecuada gestión administrativa, entonces se requiere un análisis económico de la empresa, por medio de una toma de decisiones seria y correcta, acompañado de un estudio de todo el mercado, que es importante para contar con información real y clara del entorno de la empresa y también internamente, con la idea de conseguir que la empresa mejore en sus ventas y sea más rentable.

– **Antecedentes nacionales**

Perca y Tacuri (2021) en su tesis “Costo de servicios y su influencia en la rentabilidad en pequeñas empresas de transporte Turístico, distrito de Cusco”, concluyeron que para la realización de su costo es de manera empirica muchos de ellos trabajan años y deducen los costos según su criterio y la mayoría de empresas dedicadas a este sector no cuentan con ninguna instrucción contable y no ven cuan rentable es este negocio. Además, la empresa no evidencia los gastos que realiza, para tener una información más clara sobre la rentabilidad de la empresa, y se necesita la regulación de los márgenes de utilidad en base al uso preciso de los costos de servicio, generando que la utilidad se incremente y la rentabilidad aumente.

Chipana (2020) en su tesis “Incidencia de los costos de servicios en la rentabilidad de la empresa Andes Express SAC de Lince - Lima en el año 2019”, se sugiere en contar con asesoramiento de un contador especialista en costos con la finalidad de determinar de manera técnica los costos de los servicios de transportes, para transparentar la rentabilidad. Además, a corto plazo posible se debe aplicar un sistema de costos variables teniendo en cuenta los resultados logrados para mejorar la rentabilidad

Asunción (2018) en su tesis “Análisis económico financiero y su influencia en la rentabilidad de las cooperativas de ahorro y crédito del Perú: Caso cooperativa COOPAC NSR, Cajabamba, 2017”, se concluye que la entidad analiza su economía y su finanza, con el objetivo de controlar mejor su gestión, pero presenta serias deficiencias como un grupo de personas que puedan tomar mejores decisiones en la empresa, en relación a estrategias que pretendan mejorar la rentabilidad en el periodo presente y en los siguientes. Se sugiere que exista un comité que se encargue de la emisión de un informe trimestral para poder ver el aumento o disminución de la rentabilidad.

Vidaurre (2017) en su tesis “Gestión financiera y la rentabilidad de la empresa San José inversiones S.R.L., Jaén, 2017”, su metodología se asocia con la tipología correlacional. La población estará conformada por los 7 colaboradores y la muestra se consideró el 100% de la población. El instrumento de medición fue el cuestionario. Se concluye que debe existir una estrecha asociación entre la gestión en las finanzas y la mejora de la rentabilidad en una organización porque es muy importante para crecer y posicionarse en un exigente mercado. Se considera eficiente la gestión financiera en el momento que se maximiza el valor de la empresa, lo cual se ve reflejado en el aumento de la rentabilidad.

Flores (2017) en su artículo “Gestión del talento humano y su incidencia en la calidad de servicio y rentabilidad de las empresas de transporte terrestre de pasajeros interregional del sur del Perú, periodo 2015- 2016”, se concluye que la gestión del talento en el trabajador tiene deficiencias, entonces el problema está radicando en la selección del personal para poder integrarlos a la empresa de transportes, los actuales trabajadores están presentando una falta de habilidades y conocimientos que está generando un impacto negativo en la calidad del servicio de transporte y una inadecuada productividad.

1.5. Justificación de la investigación

Justificación metodológica

La justificación metodológica se presenta en el aporte del cuestionario que fue debidamente revisado y validado por expertos, y después se pudo demostrar su confiabilidad, con la clara idea de ser replicado por otros tesis que compartan o que se relacionan con las variables de costo de servicios de transportes y la rentabilidad.

Justificación práctica

Los resultados obtenidos permitirán determinar el nivel de relación entre los costos y gastos del Consorcio Cardio en relación a su estado actual de resultados obtenidos, ello permitirá brindar información importante para la empresa, a fin de que los actores que intervienen dentro de la empresa como objeto de estudio puedan tener una visión más específica de reducir aquellos factores que no originan ningún valor para la misma, y de esta manera se contribuya a maximizar la rentabilidad de la empresa; por lo tanto las empresas con similares características en el manejo de los costos y gastos tendrán acceso a tomar mejores decisiones en base a los resultados, brindando un aporte científico a la sociedad

La mayoría de los empresarios desconocen y descuidan los costos, gastos y la rentabilidad financiera con respecto al valor real de los servicios que ofrecen, por tal motivo es de necesidad implementar un área de costos en sus empresas para la respectiva gestión, control y análisis de costos y gastos incurridos en la realización del servicio y lograr la eficiencia idónea. La empresa presenta dificultades porque sus costos de servicios de transporte que se encuentran mal determinados y a sus veces los gastos de servicios de transporte no están siendo controlados adecuadamente, por no contar con un área de costos y personal capacitado para tal fin.

Justificación teórica

La justificación teórica radica en que se investigara, ampliara y aportara nuevos conocimientos actualizados sobre los costos de servicios de transportes y a la rentabilidad. Además, en la discusión de resultados se contrastará las teorías con los hallazgos producto del trabajo de campo.

1.6.Limitaciones de la investigación

El estudio tiene pocos antecedentes sobre costos de servicios de transporte, sobre costo y rentabilidad en empresas de servicios de transporte, asimismo, otra limitación es el tiempo que se dispone para la aplicación de las encuestas porque hay personal de la empresa Cardio que realiza labores fuera de la oficina es decir trabajo de campo, con todo ello se supera las limitaciones con el objetivo de culminar con un trabajo de investigación de calidad.

1.7.Objetivos

– *Objetivo general*

Determinar qué relación existe entre los costos de servicios de transporte y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

– *Objetivos específicos*

Establecer cuál es la relación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Determinar cómo los costos operativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Establecer de qué manera los costos administrativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Determinar qué relación existe entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

1.8.Hipótesis

Hipótesis general

Los costos de servicios de transporte se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Hipótesis específicas

Existe relación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Los costos operativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Los costos administrativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Existe relación entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

II. MARCO TEÓRICO

2.1.Marco conceptual

Enfoque teórico de los costos de Servicios de transporte

Sistemas de costeo.

Según Tenesaca et al. (2019) un sistema de costos en los últimos tiempos posee un rol importante en generar informaciones que son requeridas y útiles para analizar de manera periódica el grado de rentabilidad para poder diferenciar si existe o no una adecuada rentabilidad. Cuando se realiza la identificación de una actividad que no sea de carácter rentable, es considerado como alternativa reducir el costo. Las organizaciones que requieren un sistema de costo para la realización de series de actividades o funciones que esta incluido:

- Asignar el costo entre los costos del bien que se vendió y el inventario para el periodo interno de ingresos externos.
- Otorgar informaciones del costo relevante para la administración del costo y combinar cada actividad existente y otorgar una adecuada retroalimentación de corte económico a la alta dirección sobre el costo y la mejora de la efectividad de la operación que ya existe.
- Se presenta la tabla 1 sobre la determinación del costo de productos en los sistemas tradicionales, relacionados a los centros contables, de servicio, producción y productos.

Tabla 1

Determinación del costo del producto en los sistemas tradicionales

Centros contables	Centros de servicio	Centros de producción	Productos
----------------------	------------------------	--------------------------	-----------

Acumulan sus costos específicos y los distribuyen entre los centros de servicio y de producción.	Acumulan sus costos directos, absorben costos de centros contables y reparten todos sus costos a los centros de producción.	Acumulan sus costos directos y absorben costos de los centros contables y de servicio. Reparten todos sus costos entre los productos.	Acumulan sus costos directos y absorben los costos de los centros de producción.
---	--	--	---

Nota: Fuente: (Nevado et al., 2007).

Costeo tradicional.

El objetivo de esta distribución consiste en imputar a cada producto el costo de los recursos consumidos para fabricarlos. Los sistemas tradicionales, en su versión más sencilla, aplican la siguiente secuencia de cálculo:

- Inicialmente, se desglosa la organización de producción por centros de costo a fin de asignar a cada uno sus costos directos, es decir, los que generan en exclusiva su actividad.
- El siguiente paso consiste en imputar a los centros de producción aquellos costos que pertenecen a centros de servicio y contables.
- La última etapa reparte los costos generales del centro de producción (directos y absorbidos de los otros dos tipos de centro), entre los productos que elabora. El caso más sencillo es cuando todos los productos son iguales, pues basta dividir el costo total del centro entre el número de unidades fabricadas.

Se concluye que el sistema tradicional tiene relación con las áreas responsables, además sirve no solo para calcular el costo del producto sino también para efectuar el control de la gestión de costos de sus responsables respectivos.

Costeo por órdenes de trabajo.

Rojas (2015) señala que el coto por orden de trabajo tiene la acción de acumular el costo del trabajo, el contrato o una orden de carácter específico. La metodología del costo de la orden del trabajo es adecuada cuando el producto es fabricado en un lote o lotes que son factibles en su identificación. Calcular el costo en la orden de trabajo es aplicable por el fabricante personalizado como en labores de impresión, reparaciones de autos o prestación de servicios profesionales.

El sistema de costo por orden de trabajo se asocia cuando los productos son fabricados de acuerdo a la especificación del cliente y los valores de la venta relacionado a los costos estimados. Los costos que fueron incurridos en elaborar la orden de trabajo deben ser asignado a productos o artículos que se hayan producido. (Rivero, 2013)

Se concluye que el costeo por órdenes de trabajo se aplica en productos y prestación de servicios en base a los requerimientos de los clientes, se aprecia que el costeo por órdenes de trabajo será de utilidad en una empresa de servicio de transportes, donde se debe ser objeto de análisis y de acuerdo a las necesidades de la empresa.

Costeo basado en actividades.

Cuervo y Osorio (2013) señalaron que el costo basado en actividades es una metodología de corte contable que logra identificar y asignar el costo a actividades generales y después realizar su asignación al costo del producto. El sistema de costeo basado en actividad (ABC) logra reconocer la asociación entre el costo, la actividad general y el producto manufacturado, por medio de esta asociación, se necesita la asignación del costo indirecto al producto de manera menos arbitraria que la metodología tradicional.

Con lo expuesto se concluye que el costeo por actividades tiene como fina el acercamiento de la imputación de costos a la realidad de las operaciones, evitando el distanciamiento de los

sistemas tradicionales. Finalmente permite la evaluación el costo por actividades y la identificación de aquellos que no añaden valor al producto, lo que será factible su eliminación.

Definición de costos

El costo es la acción de invertir dinero de parte de una organización, con la finalidad de la producción de bienes, su comercialización y también la prestación del servicio. No se encuentra involucrados en el gasto de operación, representado por el gasto administrativo y de la venta, y diversos gastos. (Choquesaca y Lara , 2017)

Para Mallo et al. (2000), sobre el costo señala que hay varias versiones sobre el costo, y su definición es valiosa y es de interés a diversas materias como son el derecho, la contabilidad, el ámbito de ingeniería, está constituido como para de la vida de una empresa.

El costo como medida monetaria del consumo de recursos, es un componente básico de la estrategia de cualquier empresa, pues en su relación con el precio de venta condiciona su posición competitiva. (Nevado et al., 2007)

El costo, son todos los recursos empleados en la producción de un bien en una empresa industrial. Es un decir, si por ejemplo se producen unas zapatillas Nike, el nailon, el plástico, el trabajo del zapatero y otros rubros relacionados con la (Rivero, 2013).

Con lo explicado se concluye que en la actualidad para obtener una rentabilidad óptima es valioso tener un adecuado costo de servicios de transporte en la empresa Cardio, es decir un conocimiento de la estructura de costos y comunicación de la contabilidad interna, que se requiere, ya que la información de costos y de gestión es utilizada a diario. Finalmente, lo que la empresa invierte y lo recupera a corto o largo plazo, es costo.

Costos de Servicios de transporte

Para Chambergo (2012), lo define como el gasto que se incurre con el objetivo de otorgar un servicio establecido, y es intangible, además, no se puede realizar un acto de almacenamiento, y debe ser considerado que en la producción interviene la mano de obra y el material indirecto.

El costo de servicio es un indicador importante, la característica tecnológica de una organización es poco usual que se aprecie en una real perspectiva a menos que sea considerado en su base económica. A nivel, global el costo de otorgar el servicio de transporte establece la elección de la tipología del transporte, y logra prevalecer la condición tecnológica restrictiva. (Choquesaca y Lara, 2017)

Por otra parte, Choy (2012) señala que para establecer el costo de servicio, se requiere tener en cuenta la característica propia de cada organización, a nivel general, una empresa de servicios esta caracterizado por:

- El servicio producido no logro ser inventariado para su venta en el futuro, de forma que el sistema contable de gestion de gran parte de las empresas de servicios no logran preocuparse en la elaboracion de manera periodica en un informe de valoracion del inventario, como lo realizan diversas empresas industriales.
- La norma tradicional de elaborar el informe financiero esta limitada, las estrcuturas del informe del costo en la organización de servicios, donde cada una de ellas debe determinar su propio modleo de informe.

Con lo expuesto queda claro la importancia del costo de servicio de transportes, comenzando que la empresa cuente con un centro de costos, para así determinar los costos del servicio de transporte reales y evitar sobrecostos que puedan afectar de forma negativa la rentabilidad de una organización.

Objetivos del costo en el sector transportes

Según Torres (2013) los objetivos del costo en el sector de transportes son:

- Establecer el costo del servicio de los pasajeros, también el peso vs el kilómetro que alcance el viaje.
- El costo del servicio es útil para determinar los márgenes de utilidad de cada actividad que se ha desarrollado.
- Se debe realizar informes a la alta dirección sobre el costo del servicio para poder tomar mejores decisiones.

Se concluye que los objetivos del costo del servicio de transporte se vinculan a la determinación del costo por pasajero, peso, rutas, con ello se determina el margen de utilidad por servicio prestado y es una información clave para que gerencia general tome decisiones.

Costos Directos

Según Chambergó (2012) indica que está conformado por diversas variedades de suministros, el cual permite la operatividad de los equipos en una condición adecuada para otorgar el servicio.

Impuesto Vehicular. Para Torres (2013) es un tributo que es cobrado al dueño del transporte de carga y es calculado en la 1ra. Inscripción del registro de la propiedad del vehículo, la tasa actual es del 1% que se aplica al valor del vehículo.

Seguro Vehicular. Es considerado la tasa por año que es pagado al propietario de una entidad de seguros para la protección de la maquina contra algún riesgo que pueda existir, el presente costo está establecido por el valor de la póliza que protege a la maquinaria, el mencionado monto debe ser convertido a un costo horario, de la maquinaria, por el concepto se considera el

porcentaje que puede variar entre el 2 y 3% de la inversión media del año. (Choquesaca y Lara, 2017)

Se concluye que, en el servicio de transportes, están compuestos por costos directos propios del giro de la empresa, por ello es necesario contar con un centro de costos para que realice esa labor por cada prestación de servicio, y obtener información económica sobre las actividades del servicio.

Costos Operativos

Los costos operativos son propios del giro o actividad comercial de la empresa son:

Mantenimiento y Repuestos. En esta parte se considera el costo que es mantener todo en un óptimo estado de conservación y utilizar de manera inmediata la maquinaria, requiriendo la mano de obra en el mantenimiento, la reparación y la adquisición de repuestos. (Choquesaca y Lara, 2017)

Peajes. Es la tasa que se cobra a los transportes terrestres, fluviales o marítimos como un derecho de transitar, y en la utilización de las diversas infraestructuras de las vías de comunicación. (Choquesaca y Lara, 2017)

Lubricantes. Está referido en la toma de datos de la capacidad de la maquinaria en asumir los galones de aceite para su respectivo motor y también del aceite hidráulico, se tiene que realizar la multiplicación con los datos por el valor del galón del aceite y la división de todas las horas sugeridas por cada cambio respectivo. (Choquesaca y Lara, 2017)

Los neumáticos. Son piezas de corte toroidal que son realizados con el caucho, el cual están dispuestos en cada rueda de variedades de transportes, por lo tanto, el transporte esta adherido al pavimento y logra permitir el arranque y el freno del mismo. (Choquesaca y Lara, 2017)

El combustible. Es muy valioso para el correcto funcionamiento de cada unidad de transporte, siendo su principal fuente de energía de la misma, y las cantidades y los precios del combustible que se consumen varía con la potencia, ubicación y el tipo del transporte que se utilizara, asimismo, depende también de las habilidades de los choferes. (Choquesaca y Lara, 2017)

Salarios. Son los pagos mensuales que recibe un colaborador o trabajador por una actividad de corte específico. (Choquesaca y Lara, 2017)

Se concluye que un centro de costos tiene que tener definido y separado los costos directos y los costos operativos propios del giro de la actividad o del negocio, casi siempre en una empresa de servicio de transporte los costos operativos están vinculados a repuestos, combustible, peajes, entre otros.

Transporte de Carga

El servicio de transporte de carga realiza la función del transporte de un sitio a otro de un determinado inventario. El servicio es parte de una cadena logística, que se encarga de la colocar uno o varios insumos en el lugar y hora establecida con el cliente. (Choquesaca y Lara, 2017)

Fijación de Flete

Son valores monetarios asignados hacia bienes o servicios, el precio depende de la utilización de cada servicio, cabe agregar, indicadores que intervienen en fijar el precio relacionados con los costos, las competencias, demanda y la oferta. (Choquesaca y Lara, 2017)

Se concluye con lo mencionado que en la actualidad el servicio de transporte es importante para una empresa que desea transportar sus productos y también a nivel nacional, es un componente importante en la dinámica económica del país.

Costos Administrativos

Según Baca (2010) son costos que vienen de la realización de funciones administrativas de la organización, se considera el sueldo de cada gerente, directores, área contable, auxiliar o secretaria, hay que agregar el costo asociado al área del trabajo y las actividades que se están realizando, como reclutar y seleccionar nuevos colaboradores.

Servicios Básicos. Se define como la prestación que necesita la persona para obtener un mínimo de calidad de vida en el lugar que está residiendo o aportar a un desarrollo personal. (Choquesaca y Lara, 2017)

Alquileres. Son los contratos donde el dueño de un inmueble está cediendo su utilización y logre disfrutarlo como persona natural o jurídica según el contrato estipulado. (Choquesaca y Lara, 2017)

Se concluye que los costos administrativos en una empresa se relacionan con los sueldos del personal administrativo, servicios básicos como luz y agua, alquiler del inmueble en donde se está laborando entre otros.

Los sobrecostos

El sobrecosto a veces no se identifica en operaciones de manera directa, ello influye en la estructura del costo del transportista y del cliente, al margen de quien influye de manera primaria, son trasladados al cliente y genera un impacto en la competitividad de la organización.

Asimismo, el sobrecosto, es un incremento o aumento del costo que sobrepasa el presupuesto planificado en el servicio de transporte, es un costo inesperado incurrido sobre una cantidad asignada o presupuestada. Finalmente, en la empresa Cardio, genera por cada servicio de transporte sobre costos en el reparto de mercadería y el pago de comisiones de los vendedores.

Enfoque teórico de la rentabilidad

Teoría de carteras de inversión para la diversificación del riesgo. La teoría señala que generar una adecuada cartera de inversiones está suponiendo en una combinación que se desea entre los riesgos y las ganancias del activo que lo compone, lo más valioso es la realización es analizar de manera meticulosa la asociación entre ellos. (Conti et al., 2005)

Se concluye que la presente teoría explora cómo los inversionistas construyen carteras para optimizar el riesgo contra los rendimientos esperados, es decir, mide como la cartera de un inversionista puede beneficiarse por medio de la diversificación.

Teoría de Portafolios. La teoría está basada en la diversificación, que está relacionada con la construcción de los portafolios eficaces, es decir estructurar combinaciones del activo con la mejor asociación de riesgos y rendimientos. El mencionado riesgo ya se encuentra implícito en su portafolio, está en evaluación mediante la estimación de la varianza del rendimiento esperado relacionado con el activo que lo está conformando. (Betancourt et al., 2013)

Definición de la rentabilidad

Dentro del contexto empresarial, el término rentabilidad ha evolucionado en el tiempo; siendo considerado en la actualidad como un indicador del éxito organizacional; su resultado afecta el desarrollo, así como el fortalecimiento empresarial. Como elemento interviniente, se encuentra la política de dividendos con uno de sus elementos el cual es reinvertir las utilidades en el fortalecimiento tecnológico, infraestructura u arquitectura organizacional, capacidad instalada, capital de trabajo, entre otros aspectos presentes en el complejo, así como dinámico proceso financiero. Es por ello, que el nivel de rentabilidad mide tanto la eficacia como la eficiencia bajo la cual la gerencia organizacional planifica, desarrolla, controla y evalúa objetivos para concebir

utilidades; donde el beneficio obtenido se asocia al monitoreo en las erogaciones, así como a las estrategias aplicadas al maximizar los ingresos. (Belloso et al., 2021)

La rentabilidad es la capacidad que posee una organización para la generación de utilidades. Se encuentra reflejado en resultados de operaciones de la empresa que está reportando en su estado de resultados de corte integral. El índice de rentabilidad tiene la acción de medir la asociación entre la utilidad neta, inversiones que son utilizados para su obtención, asimismo, logra permitir establecer la asociación que pueda existir entre la utilidad de la entidad y diversos estados de esta, como la venta, activo, acciones, entre otros. (Flores, 2017)

Es importante analizar la rentabilidad, y que está vinculada con cumplir metas, sustentado en resultados y altos rendimientos, en toda organización el punto principal de atracción es la solvencia y la rentabilidad en las actividades económicas. (Apaza, 2017)

Por otra parte, la rentabilidad se refleja en el nivel de utilidad obtenida y evalúa la facilidad que tiene un elemento para generar resultados económicos positivos, por ello se considera que contribuye con el buen funcionamiento de la empresa. (Ortega, 2017)

La rentabilidad puede considerarse, a nivel general, como la capacidad o aptitud de la empresa para generar un excedente partiendo de un conjunto de inversiones efectuadas. Por lo tanto, se afirma que la rentabilidad es una concreción de un resultado obtenido a partir de cualquier tipo de actividad económica, ya sea de transformación, de producción o de intercambio, considerando que el excedente aparece en la parte final del intercambio. (Daza, 2016)

La utilidad

Según Zeballos (2014) la utilidad es la manera principal que es de suma utilidad para la evaluación del desempeño de carácter económico de las personas u organizaciones. Asimismo, la utilidad posee dos clases y son:

- Rendimiento: Aquí se realiza la evaluación de la totalidad de las áreas de una empresa, en sus colaboradores como de las inversiones efectuadas.
- Eficiencia: Es realizar las cosas de manera correcta junto con la adecuada utilización de los recursos. (Lecuona, 2013)

Finalmente se concluye que se considera a la utilidad como un instrumento que mide el rendimiento en una entidad mediante su ingreso y gasto.

Ganancia Obtenida

Se refiere a la rentabilidad que posee una organización después del cumplimiento de su proceso de agregar valor. Con la finalidad de la obtención de beneficios o ganancias, las organizaciones están ofreciendo un bien o servicio en el mercado que está regulado por la oferta y la demanda. (Definición, 2019)

Aportes

Los aportes son entregados por los socios en una sociedad, siempre con fines de lucro y/o obtener una utilidad económica. (Definición., 2019)

La utilidad bruta

Es el resultado de la resta de la venta y el costo, se encuentra como un porcentaje en relación a la cifra de ventas, permitiendo la realización de un análisis, de acuerdo a las características del sector, perteneciendo la organización al margen de la utilidad, debe ser mayor o menor,

dependiendo diversos factores como cuantificar las inversiones, la competencia y la importancia sobre el mercado potencial. (Apaza, 2017)

La utilidad operativa.

La utilidad operativa está referida únicamente al ingreso y gasto operacional, al margen del gasto e ingreso no operacional. Las utilidades operacionales son los resultados de la toma del ingreso operacional y la diferencia del costo y gasto operacional. (Gerencie, 2019)

La utilidad Neta.

Para Apaza (2013), es la resta entre la utilidad antes de la participación e impuesto a la renta, junto a la tasa de participación del trabajador y el impuesto a la renta, indicando que la empresa genero ganancias si el saldo es positivo o negativo si existe perdidas.

Índices de Rentabilidad.

Según Flores (2017) es aquel índice financiero que es útil para la medición de la eficiencia de la gestión administrativa de la organización, para su control del costo y gasto, de tal forma, la conversión de la venta en utilidad. También, se expresa los rendimientos de las organizaciones asociadas con la venta, activo o capital. (Flores, 2013)

La rentabilidad patrimonial.

Para Flores (2017), se deduce la rentabilidad con el fondo aportado por el inversionista. Asimismo, calcula el rendimiento de la utilidad que se logró en función a la propiedad total del socio o del accionista.

$$\frac{\text{Utilidad Neta o ingreso neto}}{\text{Patrimonio}}$$

La rentabilidad sobre la inversión.

Según Flores (2017) se refiere que la organización es altamente rentable, más efectiva es la organización en la utilización del capital para la generación de la utilidad y si es menor a cero, se refiere que la inversión pierde dinero.

$$\frac{\text{Utilidad Neta o ingreso neto}}{\text{Activo total}}$$

La rentabilidad de ventas netas.

La rentabilidad de ventas netas es obtenida de la utilidad neta del ejercicio antes de los impuestos y la venta neta del periodo económico, también permite el conocimiento de la utilidad por cada sol que se venda y cuando este es mayor significa que está representando un aumento de su rentabilidad. (Flores, 2017)

$$\frac{\text{Utilidad Neta o ingreso neto}}{\text{Ventas}}$$

La rentabilidad operativa.

Es considerado como la consecuencia de una determinada ratio de mayor rigurosidad, porque una disminución del margen de utilidad hasta que es capaz de que la organización pueda seguir realizando sus actividades en el mercado. (Zeballos, 2013)

$$\frac{\text{Utilidad operativa}}{\text{Ventas}}$$

Margen bruto de utilidad.

Se puede reflejar en porcentajes, que está representado por la utilidad bruta hacia el ingreso, porque si se logra obtener un mayor porcentaje de la utilidad bruta señala un aumento del nivel de fondo disponible para los requerimientos de la organización. (Flores, 2017)

$$\frac{\text{Utilidad bruta}}{\text{Ingreso}}$$

Ventas netas

Tipos de rentabilidad

Rentabilidad financiera. Indica que es una medición que se realiza contablemente, la cual demuestra que las utilidades obtenidas fueron positivas de acuerdo a las decisiones de inversiones y financiamientos tomadas. La entidad al ser incapaz de generar el rendimiento indicado, es correcto decir que sus inversiones están tomando rumbos desconocidos es por ello no elevan sus activos. La rentabilidad mide a razón de la eficacia con orientación a las utilidades sobre las ventas. La cual indica el activo total más significativos y las inversiones de los asociados. (Fernández, 2016)

Rentabilidad económica

Nos indica que es una medición de la inversión es base a un periodo determinado, la cual mide el rendimiento del activo independientemente de su financiación, la cual nos hace factible realizar comparaciones de la rentabilidad sin afectar los valores encontrados La rentabilidad económica es capaz de crear recursos con el activo total, la cual se ve reflejado en el BAI al obtener resultados con márgenes positivos. (Fernández, 2016)

III. MÉTODO

El presente estudio se relaciona con el paradigma positivista, en su obra *La estructura de las revoluciones científicas*, (Kuhn, 1964) define paradigma como un conjunto de suposiciones interrelacionadas respecto al mundo social que proporciona un marco filosófico para el estudio organizado de este mundo. Esta perspectiva ubica al paradigma como una estructura de índole conceptual, fundamentada en creencias y supuestos teóricos y metodológicos, que, tal y como lo afirma el autor, orienta a una determinada comunidad científica dentro de su cosmovisión sobre el mundo, lo cual afianza los valores y saberes que comparten como colectivo. (Miranda y Ortiz, 2020)

Así pues, el paradigma se confirma como una estructura conceptual que, como lo respalda Najmanovich el 19 de octubre del año 1991, permite desarrollar la investigación en áreas determinadas a partir de entidades que las fundamentan y que, a través de diferentes técnicas, procuran buscar soluciones a determinados problemas (Miranda y Ortiz, 2020). En otras palabras, el paradigma provee al investigador la teoría y los referentes metodológicos para acceder al fenómeno objeto de estudio.

La investigación está relacionada al enfoque cuantitativo (la primera vía) según Hernández y Mendoza (2018) es adecuada cuando se espera la estimación de la magnitud del fenómeno y la prueba de la hipótesis.

El enfoque cuantitativo de acuerdo a Valderrama (2019) está caracterizado porque logra recolectar y analizar el dato para poder dar respuesta al problema del estudio que se formuló, utiliza, además, los métodos o técnicas estadísticas para contrastar la verdad o falsedad de las hipótesis. Se concluye que la presente investigación que se encuentra enmarcada en el enfoque cuantitativo

y se utilizara la estadística inferencial y descriptiva (obtenida por medio del trabajo de campo en la aplicación del cuestionario) y el contraste de las hipótesis.

Como bien explican Torres (2016) en el enfoque cuantitativo parte de identificar y formular un problema científico, y a seguidas una revisión de la literatura afín al tema, con la que se construye un marco teórico-referencial; posteriormente sobre la base de esos dos aspectos se formulan hipótesis de investigación; en estas últimas se precisan las variables de la investigación, las que son definidas conceptual y operacionalmente. De ese último proceso resultan un conjunto de indicadores con los que se construyen los reactivos que dan lugar a los instrumentos de investigación, siempre de carácter estructurado. Con ellos se obtienen datos, los que son procesados con recursos estadísticos potentes con la intención de confirmar o refutar las hipótesis inicialmente establecidas.

El presente estudio se relaciona con el método hipotético deductivo, de acuerdo con el método hipotético deductivo, la lógica de la investigación científica se basa en la formulación de una ley universal y en el establecimiento de condiciones iniciales relevantes que constituyen la premisa básica para la construcción de teorías. De igual manera, el principio fundamental del método hipotético-deductivo es el establecimiento de hipótesis. (Hernández, 2008)

El método hipotético deductivo, consiste en la generación de hipótesis a partir de dos premisas, una universal (leyes y teorías científicas, denominada: enunciado nomológico) y otra empírica (denominada enunciado entimemático, que sería el hecho observable que genera el problema y motiva la indagación), para llevarla a la contrastación empírica (Sánchez, 2019). En suma, en el modelo hipotético-deductivo se parte de premisas generales para llegar a una conclusión particular, que sería la hipótesis a falsar para contrastar su veracidad.

3.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación es correlacional, según el autor Hernández et al. (2017) señala que se determinara la relación o asociación entre las variables, en el presente estudio los costos de servicios de transporte y la rentabilidad, mas no la causalidad de ambas variables planteadas. Asimismo, el diseño no experimental es aquel donde no existe manipulación de la variable de estudio (Amiel, 2014). Asimismo es de corte transversal porque se aplicara el instrumento de recolección de datos en un único momento del tiempo.

3.2. Población y muestra

Población

La población se refiere a la asociación de elementos que tienen una característica común que es observable y acerca del cual queremos realizar determinados estudios (García, 2016). La población de estudio está conformada por 100 trabajadores, donde 45 trabajadores son del área de almacén y 55 trabajadores son del área de reparto, y están vinculados con las variables que se pretenden medir.

Muestra

La muestra de estudio está conformada por 80 trabajadores donde 35 trabajadores son del área de almacén y 45 trabajadores son del área de reparto y se determinó mediante fórmula (Sánchez 2010).

$$n = N \frac{(Z^2) (P) (Q)}{(N-1) e^2 + (Z^2) (P) (Q)} = \frac{100 (1.96)^2 (0.5) (0.5)}{99 (0.05)^2 + (1.96) (0.5) (0.5)} = \frac{96.04}{1.20} = 80.03$$

n = 80 trabajadores

3.3.Operacionalización de variables

Definición conceptual de la variable 1. Costo de servicio de transporte

Según Chambergo (2012) lo define como el gasto que se incurre con el objetivo de otorgar un servicio establecido, y es intangible, además, no se puede realizar un acto de almacenamiento, y debe ser considerado que en la producción interviene la mano de obra y el material indirecto.

Definición operativa de la variable 1. Costos de servicios de transporte

Los costos de servicios de transporte se definen operativamente según sus dimensiones planteadas que son costos directos, costos operativos, costos administrativos y sobrecostos.

Tabla 2

Operacionalización de la variable 1. Costos de servicios de transporte

Nota: elaboración propia

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
Costos directos	Impuesto vehicular	1	Ordinal
	Seguro vehicular	2	
	Depreciación	3	
Costos operativos	Mantenimiento y Repuestos	4	
	Viáticos y Peajes	5	
	Aceites, lubricantes, neumáticos, filtros, frenos, baterías.	6	
	Combustible	7	
	Salario del conductor	8	
Costos administrativos	Servicios básicos – internet y teléfono	9	
	Sueldo del administrador y contador	10	
Sobrecostos	Sobrecosto en el reparto de mercadería	11	
	Pago de comisiones de los vendedores	12	

Definición conceptual de la variable 2. Rentabilidad

El índice de rentabilidad tiene la acción de medir la asociación entre la utilidad neta, inversiones que son utilizados para su obtención, asimismo, logra permitir establecer la asociación que pueda existir entre la utilidad de la entidad y diversos estados de esta, como la venta, activo, acciones, entre otros. (Flores, 2017)

Definición operativa de la variable 2. Rentabilidad

La variable rentabilidad se define operativamente según sus dimensiones planteadas que son la utilidad, la ganancia obtenida y los índices de rentabilidad.

Tabla 3

Operacionalización de la variable 2. Rentabilidad

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
Utilidad	Rendimiento	1, 2	Ordinal
	Eficiencia	3, 4	
Ganancia Obtenida	Aportes	5	
	Utilidad bruta	6	
Índices de Rentabilidad	Utilidad neta	7	
	Rentabilidad patrimonial	8	
	Rentabilidad sobre la inversión	9	
	Rentabilidad de las ventas netas	10	
	Rentabilidad operativa	11	
	Margen bruto de utilidad	12	

Nota: elaboración propia.

3.4. Instrumentos

Para la recolección de datos será de utilidad y se aplicara el cuestionario, que son una asociación de preguntas que son elaboradas para la generación de datos necesarios, con la finalidad de alcanzar las metas de la tesis. (Bernal, 2016)

Con lo expuesto la presente investigación plantea la variable costos de servicios de transporte y la variable rentabilidad, el cual se contruye las preguntas cerradas eb base a sus dimensiones y indicadores y con el sustento teorico respectivo.

3.5.Procedimientos

El procedimiento en la presente investigación radica en conocer la problemática de la empresa Cardio asociadas a las variables costos de servicios de transporte y la rentabilidad, entonces se llega a plantear hipotesis que mediante la estadistica inferencial se constrastara las hipotesis para determinar su falsedad (H_a) o su aceptacion (H_o), para asi tomar decisiones, y conclusiones.

3.6.Análisis de datos

Los analisis de datos se realizara por medio del software estadistico SPSS version 25, y estara conformado por lo siguiente:

Distribucion de frecuencias. Es la mas sencilla y consigna datos de una sola variable (cualitativa o cuantitativa). Este tipo de cuadro contiene estructuralmente dos o mas columnas.

La primera, indica las categorias o valores de clasificación de la variable y las que siguen, las frecuencias asignadas. (Valenzuela et al., 2018)

Se concluye que con las tablas de frecuencias se conocerá la percepción de las personas encuestadas en relación a cada variable planteada.

Asimismo, las variables propuestas, por ser variables cualitativas o categoricas (escala ordinal – Likert), esta enmarcada en la estadistica no parametrica, donde:

La estadística no paramétrica son procedimientos estadísticos relativamente sencillos de aplicar, con los cuales se hacen contrastes de hipótesis para una o varias poblaciones. (Caycho et al., 2019)

Por lo tanto, la estadística no paramétrica no exige que los datos recopilados tengan una distribución normal o una distribución específica. Finalmente, para determinar la relación entre las variables servicios de transporte y la rentabilidad se aplicará el Coeficiente de correlación de Spearman, porque cuando se desea evaluar la relación entre dos variables, se mide con el coeficiente de correlación y, en cierto modo, se espera conocer si la relación entre las dos variables es directa o indirecta. Tiene que ser variables cualitativas ordinales. (Caycho et al., 2019)

IV. RESULTADOS

Contraste de hipótesis

Hipótesis general

Ha: Los costos de servicios de transporte se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Ho: Los costos de servicios de transporte no se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Tabla 4

Contrastación de la hipótesis general

		Costos de servicios de transporte (agrupado)	de	Rentabilidad ad (agrupado)
Rho de Spearman	de Costos de servicios de transporte (agrupado)	Coeficiente de correlación	de	1,000 ,771
		Sig. (bilateral)		. ,000
		N		80 80
	Rentabilidad (agrupado)	Coeficiente de correlación	de	,771 1,000
		Sig. (bilateral)		,000 .
		N		80 80

Nota: elaboracion propia

Los resultados obtenidos son por medio del Rho de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.771 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Los costos de servicios de transporte se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Hipótesis específica 1

Ha: Existe relación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Ho: No existe relación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Tabla 5

Contrastación de la hipótesis específica 1

					Costos de servicios de transporte (agrupado)	Rentabilidad (agrupado)
Rho Spearman	de Costos (agrupado)	directos	Coefficiente de correlación	de 1,000	,568	
			Sig. (bilateral)	.	,000	
			N	80	80	
	Rentabilidad (agrupado)		Coefficiente de correlación	de ,568	1,000	
			Sig. (bilateral)	,000	.	
			N	80	80	

Nota: elaboración propia

Los resultados obtenidos son por medio del Rho de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.568 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Existe relación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Hipótesis específica 2

Ha: Los costos operativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Ho: Los costos operativos no se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Tabla 6*Contrastación de la hipótesis específica 2*

				Costos de servicios de transporte (agrupado)	Rentabilidad (agrupado)
Rho Spearman	de Costos (agrupado)	directos	Coefficiente de correlación	de 1,000	,444
			Sig. (bilateral)	.	,000
			N	80	80
	Rentabilidad (agrupado)		Coefficiente de correlación	de ,444	1,000
			Sig. (bilateral)	,000	.
			N	80	80

Nota: elaboración propia

Los resultados obtenidos son por medio del Rho de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.444 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Los costos operativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2020.

Hipótesis específica 3

Ha: Los costos administrativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Ho: Los costos administrativos no se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Tabla 7*Contrastación de la hipótesis específica 3*

		Costos administrativos	Rentabilidad (agrupado)

(agrupado)						
Rho Spearman	de	Costos administrativos (agrupado)	Coefficiente de correlación	de	1,000	,595
			Sig. (bilateral)		.	,000
			N		80	80
		Rentabilidad (agrupado)	Coefficiente de correlación	de	,595	1,000
			Sig. (bilateral)		,000	.
			N		80	80

Nota: elaboracion propia

Los resultados obtenidos son por medio del Rho de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.595 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Los costos administrativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Hipótesis específica 4

Ha: Existe relación entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Ho: No existe relación entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Tabla 8

Contrastación de la hipótesis específica 4

				Sobrecostos (agrupado)	Rentabilidad (agrupado)	
Rho Spearman	de	Sobrecostos (agrupado)	Coefficiente de correlación	de	1,000	,407
			Sig. (bilateral)		.	,000
			N		80	80
		Rentabilidad (agrupado)	Coefficiente de correlación	de	,407	1,000
			Sig. (bilateral)		,000	.
			N		80	80

Nota: elaboracion propia

Los resultados obtenidos son por medio del Rio de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.407 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Existe relación entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

Análisis e interpretación

Tabla 9

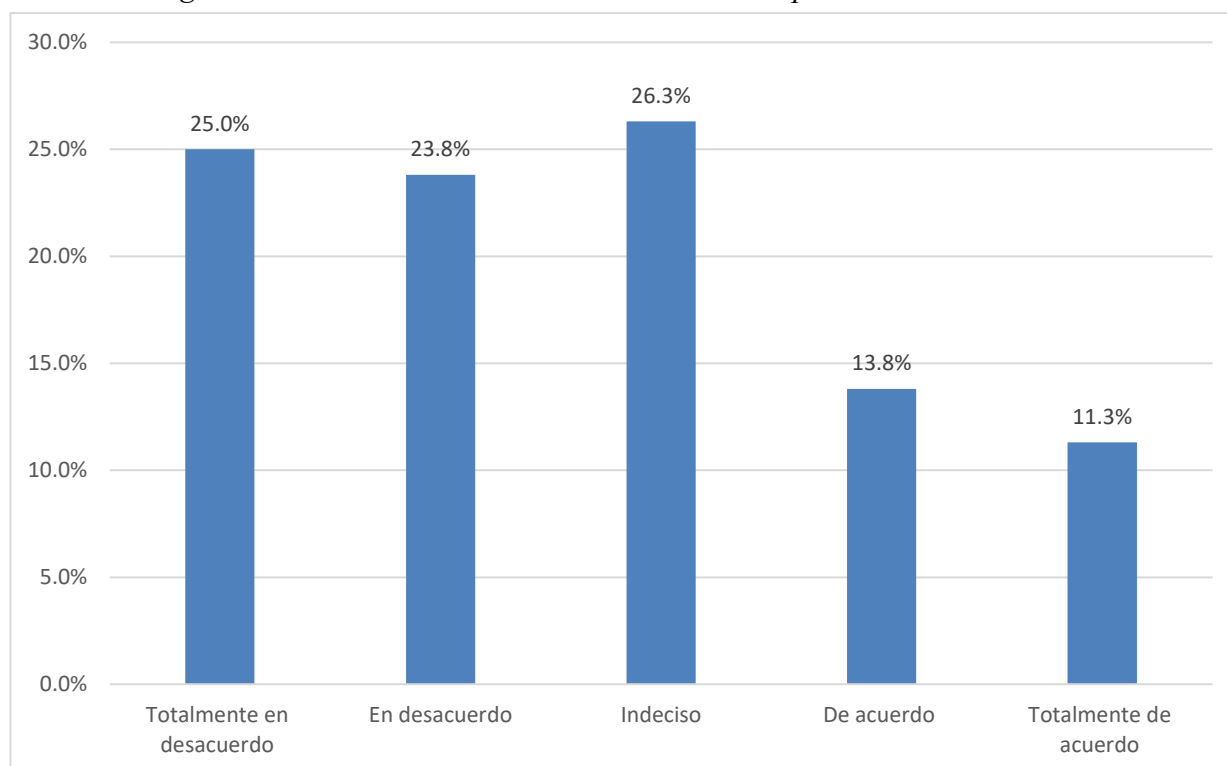
Distribución de la frecuencia de la variable 1: Costos de servicios de transporte

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	20	25.0%
En desacuerdo	19	23.8%
Indeciso	21	26.3%
De acuerdo	11	13.8%
Totalmente de acuerdo	9	11.3%
Total	80	100%

Nota: elaboracion propia

Figura 1

Diagrama de barras de costos de servicios de transporte



Nota: elaboracion propia

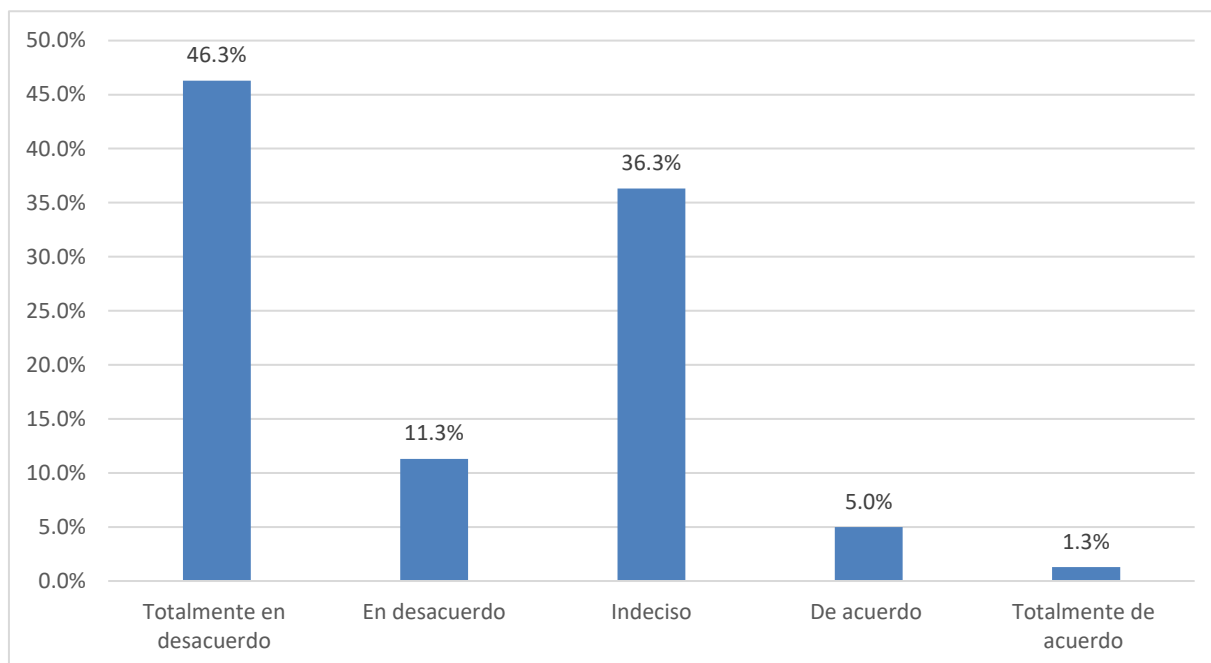
El 25% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que los costos de servicio de transporte son óptimos en el Consorcio Cardio, año 2020.

Tabla 10

Distribución de la frecuencia de la dimensión costos directos

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	37	46.3%
En desacuerdo	9	11.3%
Indeciso	29	36.3%
De acuerdo	4	5.0%
Totalmente de acuerdo	1	1.3%
Total	80	100%

Nota: elaboracion propia

Figura 2*Diagrama de barras de costos directos*

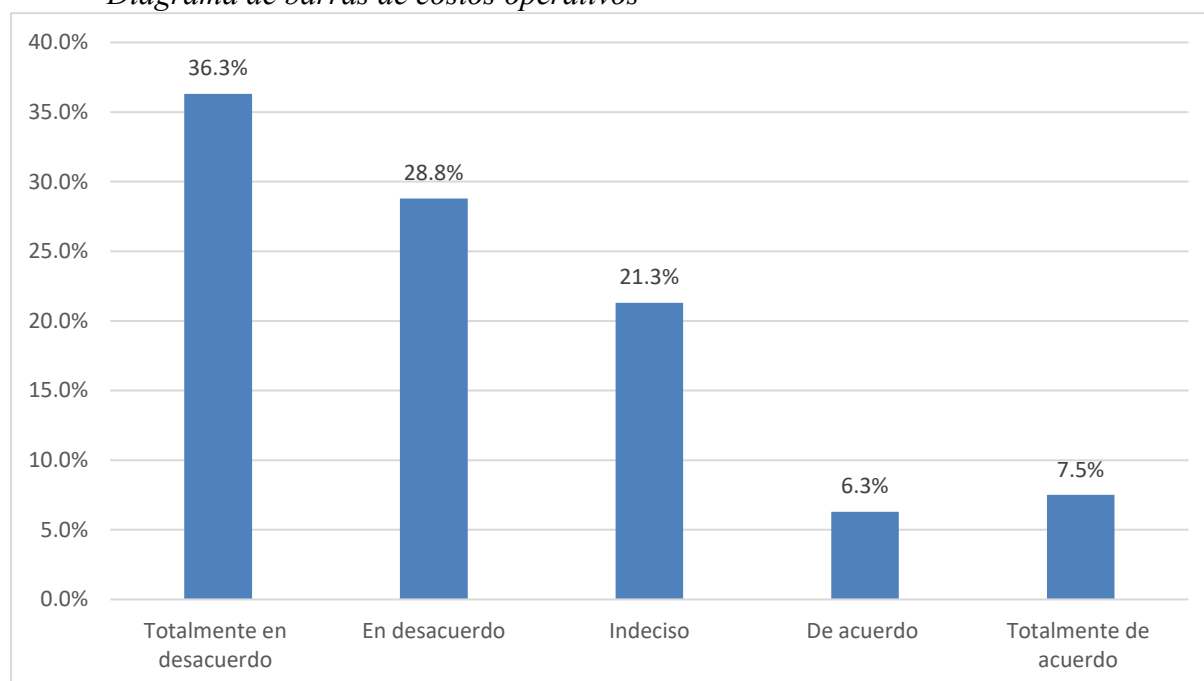
Nota: elaboración propia

El 46.3% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que tengan conocimientos satisfactorios sobre los costos directos en el servicio de transporte del Consorcio Cardio, año 2020.

Tabla 11*Distribución de la frecuencia de la dimensión costos operativos*

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	29	36.3%
En desacuerdo	23	28.8%
Indeciso	17	21.3%
De acuerdo	5	6.3%
Totalmente de acuerdo	6	7.5%
Total	80	100%

Nota: elaboración propia

Figura 3*Diagrama de barras de costos operativos*

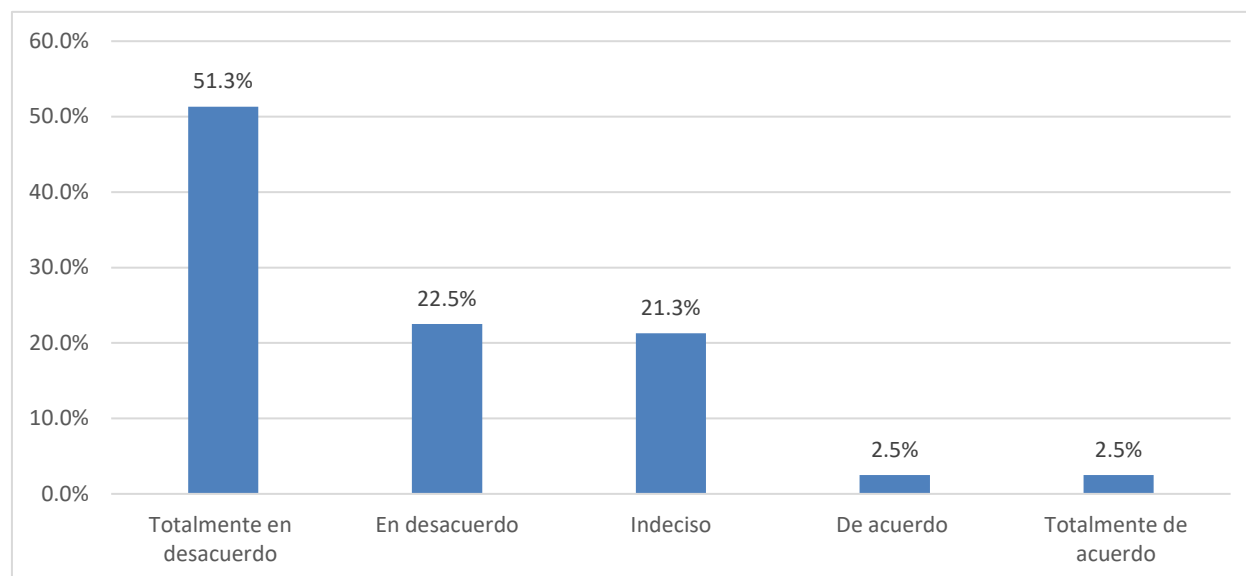
Nota: elaboración propia

El 36.3% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que tengan conocimientos satisfactorios sobre los costos operativos en el servicio de transporte del Consorcio Cardio, año 2020.

Tabla 12*Distribución de la frecuencia de la dimensión costos administrativos*

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	41	51.3%
En desacuerdo	18	22.5%
Indeciso	17	21.3%
De acuerdo	2	2.5%
Totalmente de acuerdo	2	2.5%
Total	80	100%

Nota: elaboración propia

Figura 4*Diagrama de barras de costos administrativos*

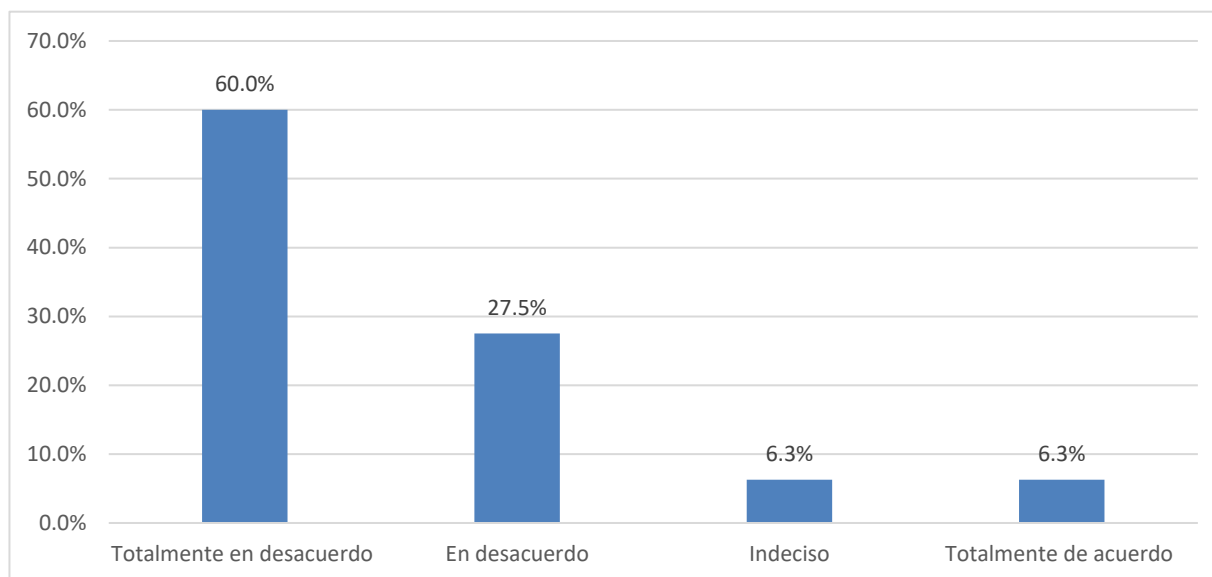
Nota: elaboración propia

El 51.3% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que tengan conocimientos satisfactorios sobre los costos administrativos en el servicio de transporte del Consorcio Cardio, año 2020.

Tabla 13*Distribución de la frecuencia de la dimensión sobrecostos*

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	48	60.0%
En desacuerdo	22	27.5%
Indeciso	5	6.3%
Totalmente de acuerdo	5	6.3%
Total	80	100%

Nota: elaboración propia

Figura 5*Diagrama de barras de sobrecostos*

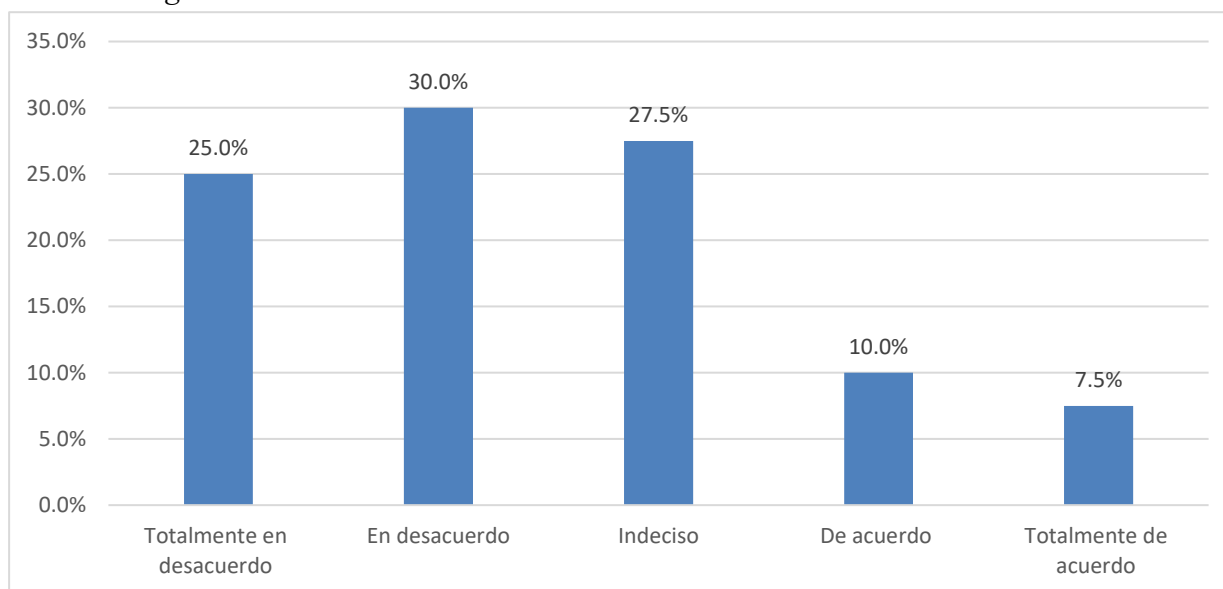
Nota: elaboración propia

El 60% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que los sobrecostos en el Consorcio Cardio estén controlados, más bien está afectando la rentabilidad del Consorcio.

Tabla 14*Distribución de la frecuencia de la variable rentabilidad*

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	20	25.0%
En desacuerdo	24	30.0%
Indeciso	22	27.5%
De acuerdo	8	10.0%
Totalmente de acuerdo	6	7.5%
Total	80	100%

Nota: elaboración propia

Figura 6*Diagrama de barras de la variable rentabilidad*

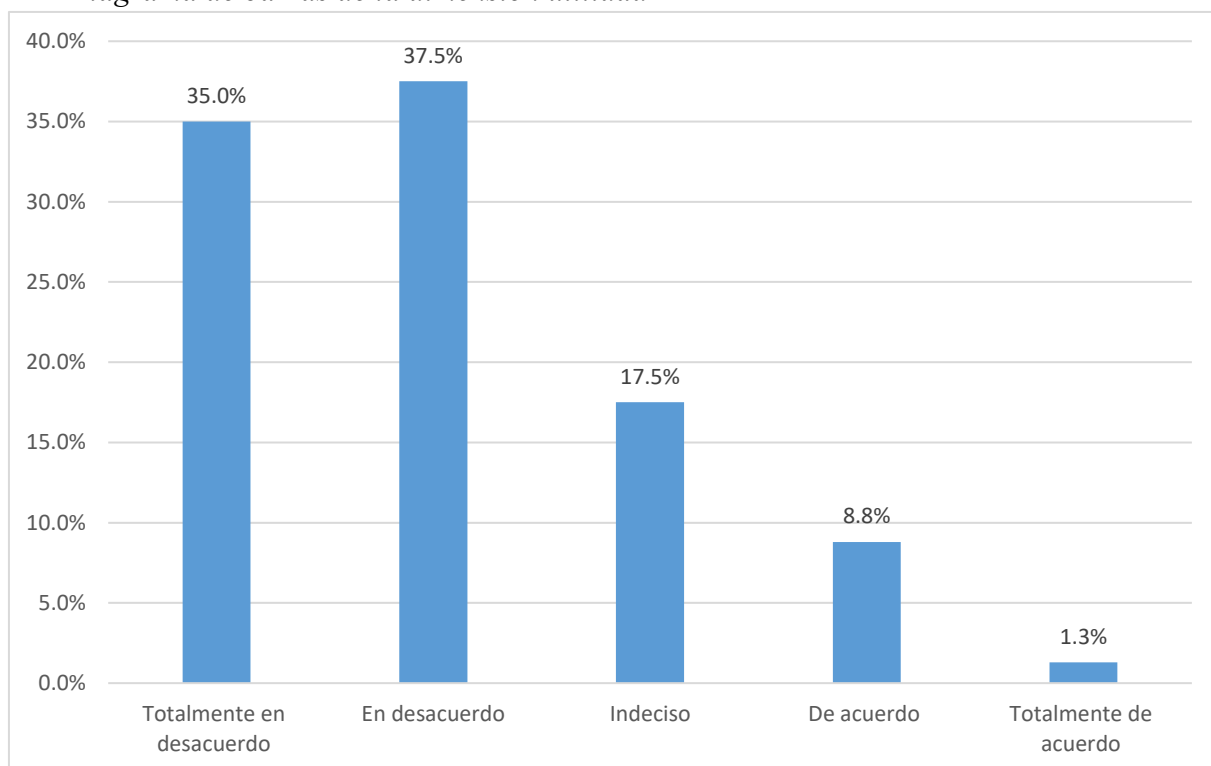
Nota: elaboración propia

El 25% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que la rentabilidad del Consorcio Cardio es eficiente porque no se controlan los sobrecostos en la actualidad.

Tabla 15*Distribución de la frecuencia de la dimensión utilidad*

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	28	35.0%
En desacuerdo	30	37.5%
Indeciso	14	17.5%
De acuerdo	7	8.8%
Totalmente de acuerdo	1	1.3%
Total	80	100%

Nota: elaboración propia

Figura 7*Diagrama de barras de la dimensión utilidad*

Nota: elaboración propia

El 35% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que la utilidad del Consorcio Cardio tiene un buen rendimiento en la actualidad.

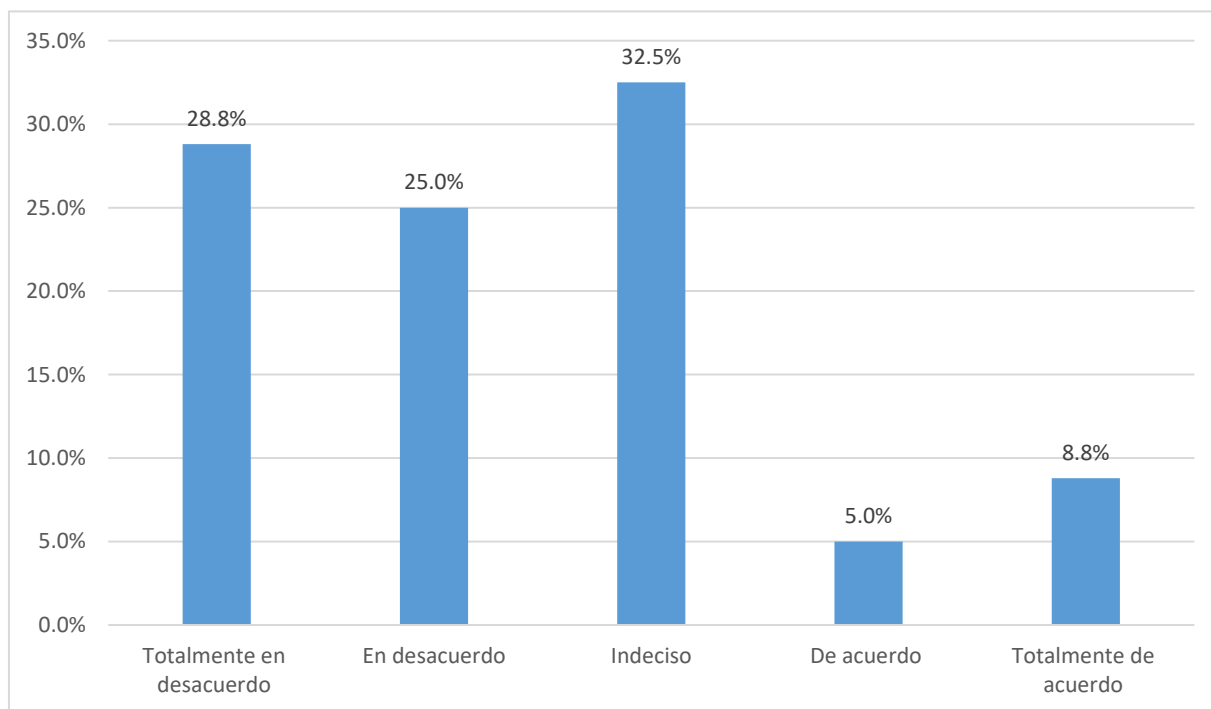
Tabla 16*Distribución de la frecuencia de la dimensión ganancia obtenida*

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	23	28.8%
En desacuerdo	20	25.0%
Indeciso	26	32.5%
De acuerdo	4	5.0%
Totalmente de acuerdo	7	8.8%
Total	80	100%

Nota: elaboración propia

Figura 8

Diagrama de barras de la dimensión ganancia obtenida



Nota: elaboracion propia

El 28.8% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que la ganancia obtenida del Consorcio Cardio sea satisfactoria en la actualidad.

Tabla 17

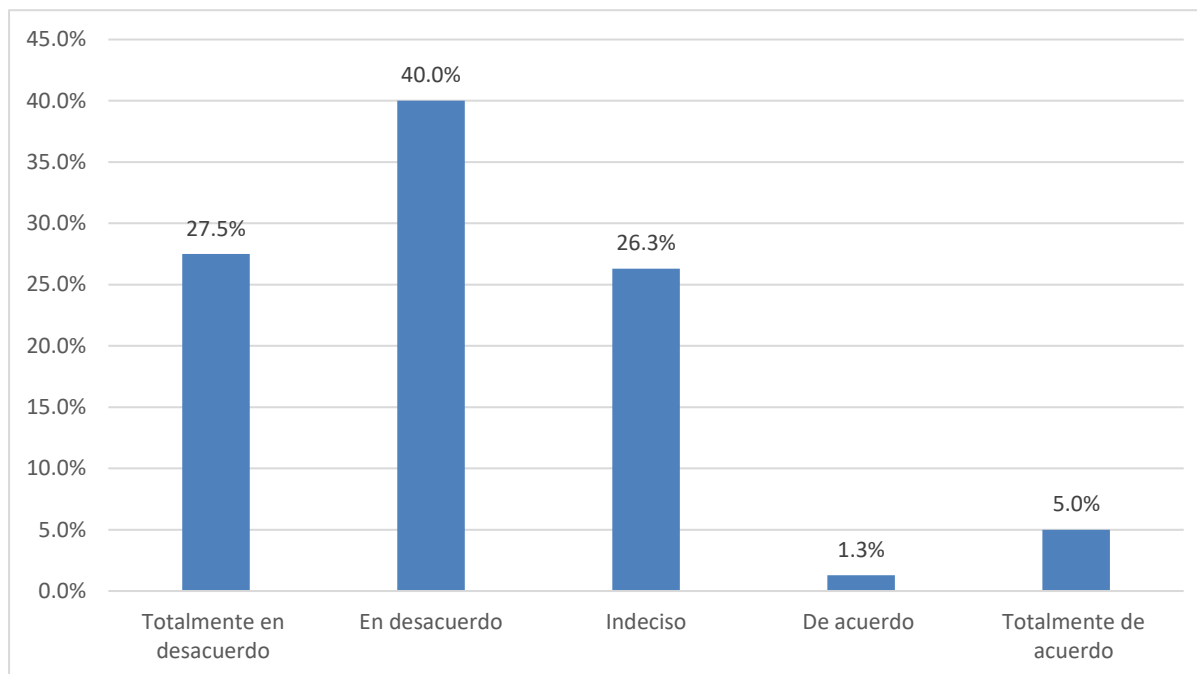
Distribución de la frecuencia de la dimensión índices de rentabilidad

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	22	27.5%
En desacuerdo	32	40.0%
Indeciso	21	26.3%
De acuerdo	1	1.3%
Totalmente de acuerdo	4	5.0%
Total	80	100%

Nota: elaboracion propia

Figura 9

Diagrama de barras de la dimensión índices de rentabilidad



Nota: elaboración propia

El 40% de personas encuestadas señalaron estar totalmente en desacuerdo que los índices de rentabilidad no son óptimos en el Consorcio Cardio.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La investigación guarda relación con la investigación internacional de Tenesaca et al. (2019) quien concluye que en las empresas de transporte los que manejan su administración creen que un sistema de costos es básicamente para empresas industriales, dejando de lado que en la actualidad un servicio de transporte eficiente y que apunta a ser competitivo requiere un costo de servicio.

Asimismo la investigación de Sánchez (2019) quien concluye que, al comparar los costos establecidos históricamente con los nuevos costos determinados, se evidenció que los costos que ahora se muestra a raíz de la nueva medición, han disminuido, producto del monto empírico (cálculo no fiable) que se está manejando actualmente.

A pesar de que se esté sincerando el monto real de los costos, en este caso del servicio de transporte (Ambato/Guayaquil), la utilidad que se podría generar es menor a lo esperado por los asociados. Se sugiere a pesar de que se conocen de primera mano los principales factores que influyen en los costos operativos de transporte, hay que realizar una profundización sobre los mismos, buscando nuevas posibles características que influyan en los costos mencionados.

Por su parte, Vidaurre (2017) concluye que debe existir una estrecha asociación entre la gestión en las finanzas y la mejora de la rentabilidad en una organización porque es muy importante para crecer y posicionarse en un exigente mercado. Se considera eficiente la gestión financiera en el momento que se maximiza el valor de la empresa, lo cual se ve reflejado en el aumento de la rentabilidad.

Finalmente la tesis de Flores (2017) quien concluye que la gestión del talento en el trabajador tiene deficiencias, entonces el problema está radicando en la selección del personal para

poder integrarlos a la empresa de transportes, los actuales trabajadores están presentando una falta de habilidades y conocimientos que está generando un impacto negativo en la calidad del servicio de transporte y una inadecuada productividad.

VI. CONCLUSIONES

- Se concluye según los resultados obtenidos por medio del Rho de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.771 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Los costos de servicios de transporte están asociados con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.
- Se concluye según los resultados obtenidos por medio del Rho de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.568 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Existe una asociación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.
- Se concluye según los resultados obtenidos por medio del Rho de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.444 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Los costos operativos están asociados con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.
- Se concluye según los resultados obtenidos por medio del Rho de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.595 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Los costos administrativos están asociados con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.
- Se concluye según los resultados obtenidos por medio del Rho de Spearman, donde se obtuvo una correlación de 0.595 es decir una alta relación y un Sig. (bilateral) de 0.00 que es menor al teórico, por lo tanto, se acepta la hipótesis alternativa, por consiguiente: Existe asociación entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.

VII. RECOMENDACIONES

- Al comparar los costos establecidos históricamente con los nuevos costos determinados, se evidenció que los costos que ahora se muestra a raíz de la nueva medición, han disminuido, producto del monto empírico (cálculo no fiable) que se está manejando actualmente.
- A pesar de que se esté sincerando el monto real de los costos, en este caso del servicio de transporte (Ambato/Guayaquil), la utilidad que se podría generar es menor a lo esperado por los asociados. Se sugiere a pesar de que se conocen de primera mano los principales factores que influyen en los costos operativos de transporte, hay que realizar una profundización sobre los mismos, buscando nuevas posibles características que influyan en los costos mencionados.
- Debe existir una estrecha asociación entre la gestión en las finanzas y la mejora de la rentabilidad en una organización porque es muy importante para crecer y posicionarse en un exigente mercado.
- Se considera eficiente la gestión financiera en el momento que se maximiza el valor de la empresa, lo cual se ve reflejado en el aumento de la rentabilidad.
- Se sugiere que la persona en la empresa reciba constantes capacitaciones sobre un adecuado manejo de costos de servicios y que la supervisión después de las capacitaciones sea permanentes.

VIII. REFERENCIAS

- Amiel, J. (2014). *Metodología y diseño de la investigación científica*. T- Copia SAC.
- Apaza, M. (2013). *Flujo de caja y análisis de estados financieros*. Editorial Pacífico.
- Aquilano, G. (2021). Modal shift in freight transportation: a model to assess internal and external costs for intermodal and road transportation. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 12(1), 33-44. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2006.10.004>
- Arbeláez, L., y Marín, F. (2012). Sistema de costeo ABC aplicado al transporte de carga. *Revista Universidad*, 37(124), 9-20. <http://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/view/961/865>.
- Baca, G. (2010). *Evaluación de proyectos*. McGraw-Hill Interamericana Editores S.A.
- Ballena, I. (2017). *Costo de servicio y su influencia en la rentabilidad de la empresa de transportes turismo señor de Huamantanga SRL, Chiclayo 2016*. [Tesis de pregrado, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/10173/Ballena_AI-SD.pdf?sequence=6&isAllowed=y
- Belloso, L., Fernandez, L., y Alvarez, D. (2021). Rentabilidad en las empresas de construcción y montaje. *IPSA Scientia, revista científica multidisciplinaria*, 6(1), 81-99. <https://doi.org/10.25214/27114406.1055>.
- Beltrán, C. (2014). *Diseño de un sistema de costos para una empresa agroindustrial de colorantes naturales – Achiote*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos]. Repositorio institucional UMSM.

https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/4181/Beltr%C3%a1n_rc.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Betancourt, K., García, C., y Lozano, V. (2013). Teoría de Markowitz con metodología EWMA para la toma de decisión sobre cómo invertir su dinero. *Revista Atlántica de Economía*, 1, 1-21.

http://www.unagaliciamoderna.com/eawp/coldata/upload/Vol1_2013_teoría_Markowitz.pdf.

Caycho, C., Castillo, C., y Merino, V. (2019). *Manual de estadística no paramétrica aplicada a los negocios*. Fondo editorial de la Universidad de Lima.

Chambergó, C. (2012). *Sistema de costos*. Editorial Pacifico.

Chipana, G. (2020). *Incidencia de los costos de servicios en la rentabilidad de la empresa Andes Express SAC de Lince - Lima en el año 2019*. [Tesis de pregrado, Universidad Peruana de las Américas]. Repositorio Institucional UPA. https://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12952/5925/TESIS_PREGRADO_BOCANEGRA%20DIAZ%20RODRIGUEZ_FCC_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Choquesaca, C., y Lara, J. (2017). *Costos de servicios de transporte de carga y fijación de los fletes de la empresa transportes de carga Leiva H. E.I.R.L. – Cusco, periodo 2016*. [Tesis de pregrado, Universidad Andina del Cusco]. Repositorio Institucional UAC. https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/1479/Eber_Juan_Tesis_bachiller_2017.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Choy, E. (2012). El dilema de los costos en las empresas de servicios. *Quipukamayoc Revista de la Facultad de Ciencias Contables*, 20(37), 7-14.

<http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/quipukamayoc/2012/V20n35-I/pdf/a02v35n1.pdf>.

Conti, D., Simó, C., y Rodriguez, A. (2005). Teoría de carteras de inversión para la diversificación del riesgo: enfoque clásico y uso de redes neuronales artificiales. *RNA. Ciencia e Ingeniería*, 26(1), 35-42. <https://www.redalyc.org/pdf/5075/507550773006.pdf>.

Coque, D. (2016). *La gestión administrativa y su impacto en la rentabilidad de la empresa mega micro S.A. de la ciudad de Ambato*. [Tesis de maestría, Universidad Tecnica de Ambato].

Repositorio

Institucional

UTA.

<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/22863/1/T3604M.pdf>

Cuervo, J., y Osorio, J. (2013). *Costeo Basado en Actividades*. Ecoe Ediciones.

Daza, J. (2016). Crecimiento y rentabilidad empresarial en el sector industrial brasileño. *Contaduría y Administración*, (61), 266-282. <http://dx.doi.org/10.1016/j.cya.2015.12.001>.

Definición. (03 de agosto de 2019) Ganancia. <https://definicion.mx/ganancia/>

Definición.(03 de septiembre de 2019). Socio <https://definicion.de/socio/>

Fernández, J. (2016)Expansion . <http://www.expansion.com/diccionario-economico/rentabilidad.html>

Flores, J. (2017). *Finanzas aplicadas a la gestión empresarial* (4 ed.). Grafica Santo Domingo.

Flores, L. (2017). Gestión del talento humano y su incidencia en la calidad de servicio y rentabilidad de las empresas de transporte terrestre de pasajeros interregional del sur del Perú, periodo 2015- 2016. *Revista de investigaciones de la escuela de posgrado*, 6(4), 348-361. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7616660&orden=0&info=link>

Garcia, J. (2016). *Metodología de la investigación para Administradores*. Ediciones de la U.

- Hernández, A. (2008). *El método hipotético-deductivo como legado del positivismo lógico y el racionalismo crítico: Su influencia en la economía*. *Ciencias Económicas*, 26(2), 183-195.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3210558>.
- Hernandez, R., Mendez, S., Mendoza, C., y Cuevas, A. (2017). *Fundamentos de investigación*. McGraw-Hill Education.
- Jácome, S. (2018). *Determinación del pedido mínimo para cubrir costos de transporte de productos de empresas de consumo masivo*. [Tesis de maestría, Universidad Técnica de Ambato]. Repositorio Institucional UTA.
https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/27777/1/Tesis_%20t1381mgo.pdf
- Kuhn, T. (1964). *La estructura de las revoluciones científicas*. Fondo de Cultura Económica.
- Lecuona, M. (2013). *Eficacia y eficiencia: ¿las aplicas en tu negocio?* <http://www.Buenosnegocios.com/notas/321-eficacia-y-eficiencia-las-aplicas-tu-negocio>.
- Lucero, L. (2018). *Los costos ocultos y su impacto con la rentabilidad de las compañías de servicios complementarios de alimentación del Cantón Ambato*. [Tesis de maestría, Universidad Técnica de Ambato]. Repositorio Institucional UTA
<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/28399/3/T4315M.pdf>
- Mallo, C., Kaplan, R., Meljen, S., y Gimenez, C. (2000). *Contabilidad de Costos y Estratégica de Gestión*. Prentice Hall Iberia.
- Miranda, S., y Ortiz, J. (2020). Los paradigmas de la investigación: un acercamiento teórico para reflexionar desde el campo de la investigación educativa. *RIDE*. 11(21), 1-18.
<https://doi.org/10.23913/ride.v11i21.717>.

- Nevado, D., López, V., Pérez, J., y Ramón, J. (2007). *Como gestionar el binomio rentabilidad-productividad*. Especial directivos.
- Orjuela, J., Chinchilla, I., y Suárez, N. (2016). Costos logísticos y metodologías para el costeo en cadenas de suministro: una revisión de la literatura. *Cuaderno contable*, 17(44), 377-420. http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0123-14722016000200003&script=sci_abstract&tlng=es
- Ortega, R. (2017). *Fundamentos de la gestión financiera*. ESIC editorial.
- Perca, V., y Tacuri, M. (2021). *Costo de servicios y su influencia en la rentabilidad en pequeñas empresas de transporte Turístico, distrito de Cusco*. [Tesis de grado, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/63541/Perca_MV-Tacuri_HYM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Qihuang, M., Jianbin, L., Evrim, U., Stuart, Z., y Xiaomeng, L. (2021). Freight transportation planning in platform service supply chain considering carbon emissions. *International journal of production economics*, 240, 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2021.108241>.
- Rivero, J. (2013). *Costos y presupuestos*. UPC.
- Sánchez, C. (2019). *Los costos operativos de transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua*. [Tesis de maestría, Universidad Técnica de Ambato]. Repositorio Institucional UTA. <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/30114/1/T4626M.pdf>

- Sánchez, F. (2019). Fundamentos Epistémicos de la Investigación Cualitativa y Cuantitativa: Consensos y Disensos. *Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria*, 13(1), 102-122. <https://doi.org/10.19083/ridu.2019.644>.
- Sanchez, S. (2010). *Metodología: el curso*. Cepredim.
- Tenesaca, M., Morales, D., y Ulloa, A. (2019). Costos y gastos de la empresa de servicios de transporte Transullomor S.A. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*, (1), 1-11. <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/2676/1/T-ULVR-2470.pdf>
- Torres, G. (2013). *Tratado de contabilidad de Costos por sectores económicos*. Editorial Marketing Consultores S.A.
- Torres, P. (2016). Acerca de los enfoques cuantitativo y cualitativo en la investigación educativa cubana actual. *Atenas*, 2(34), 1-11. <https://www.redalyc.org/journal/4780/478054643001/478054643001.pdf>.
- Valderrama, S. (2019). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica cuantitativa, cualitativa y mixta* (10 ed.). San Marcos.
- Valenzuela, F., Pariona, B., y Bendezú, J. (2018). *Ejecución del proyecto de investigación científica*. San Marcos.
- Zeballos, E. (2014). *Contabilidad General*. Impresiones Juve.

IX. ANEXOS

Anexo A: Matriz de consistencia

Costos de servicios de transporte y la rentabilidad del consorcio Cardio, año 2021

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES																																	
<p>Problema General</p> <p>¿Qué relación existe entre los costos de servicios de transporte y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021?</p>	<p>Objetivo General</p> <p>Determinar qué relación existe entre los costos de servicios de transporte y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p>	<p>Hipótesis General</p> <p>Los costos de servicios de transporte se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p>	<p>Variable 1. Costos de servicios de transporte</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensiones</th> <th>Indicadores</th> <th>Ítems</th> <th>Escala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Costos directos</td> <td>Impuesto vehicular</td> <td>1</td> <td rowspan="12">Ordinal</td> </tr> <tr> <td>Seguro vehicular</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Depreciación</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">Costos operativos</td> <td>Mantenimiento y Repuestos</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Viáticos y Peajes</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Aceites, lubricantes, neumáticos, filtros, frenos, baterías.</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Combustible</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Salario del conductor</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Costos administrativos</td> <td>Servicios básicos –internet y teléfono</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Sueldo del administrador y contador</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Sobrecostos</td> <td>Sobrecosto en el reparto de mercadería</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Pago de comisiones de los vendedores</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table>	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Costos directos	Impuesto vehicular	1	Ordinal	Seguro vehicular	2	Depreciación	3	Costos operativos	Mantenimiento y Repuestos	4	Viáticos y Peajes	5	Aceites, lubricantes, neumáticos, filtros, frenos, baterías.	6	Combustible	7	Salario del conductor	8	Costos administrativos	Servicios básicos –internet y teléfono	9	Sueldo del administrador y contador	10	Sobrecostos	Sobrecosto en el reparto de mercadería	11	Pago de comisiones de los vendedores	12
Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala																																	
Costos directos	Impuesto vehicular	1	Ordinal																																	
	Seguro vehicular	2																																		
	Depreciación	3																																		
Costos operativos	Mantenimiento y Repuestos	4																																		
	Viáticos y Peajes	5																																		
	Aceites, lubricantes, neumáticos, filtros, frenos, baterías.	6																																		
	Combustible	7																																		
	Salario del conductor	8																																		
Costos administrativos	Servicios básicos –internet y teléfono	9																																		
	Sueldo del administrador y contador	10																																		
Sobrecostos	Sobrecosto en el reparto de mercadería	11																																		
	Pago de comisiones de los vendedores	12																																		
<p>Problemas específicos</p> <p>¿Cuál es la relación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021?</p> <p>¿Cómo los costos operativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2019?</p>	<p>Objetivos específicos</p> <p>Establecer cuál es la relación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p> <p>Determinar cómo los costos operativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p>	<p>Hipótesis específicas</p> <p>Existe relación entre los costos directos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p> <p>Los costos operativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p>	<p>Variable 2. Rentabilidad</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensiones</th> <th>Indicadores</th> <th>Ítems</th> <th>Escala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Utilidad</td> <td>Rendimiento</td> <td>1, 2</td> <td rowspan="12">Ordinal</td> </tr> <tr> <td>Eficiencia</td> <td>3, 4</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Ganancia Obtenida</td> <td>Aportes</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Utilidad bruta</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Utilidad neta</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">Índices de Rentabilidad</td> <td>Rentabilidad patrimonial</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Rentabilidad sobre la inversión</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Rentabilidad de las ventas netas</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Rentabilidad operativa</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Margen bruto de utilidad</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table>	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Utilidad	Rendimiento	1, 2	Ordinal	Eficiencia	3, 4	Ganancia Obtenida	Aportes	5	Utilidad bruta	6	Utilidad neta	7	Índices de Rentabilidad	Rentabilidad patrimonial	8	Rentabilidad sobre la inversión	9	Rentabilidad de las ventas netas	10	Rentabilidad operativa	11	Margen bruto de utilidad	12					
Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala																																	
Utilidad	Rendimiento	1, 2	Ordinal																																	
	Eficiencia	3, 4																																		
Ganancia Obtenida	Aportes	5																																		
	Utilidad bruta	6																																		
	Utilidad neta	7																																		
Índices de Rentabilidad	Rentabilidad patrimonial	8																																		
	Rentabilidad sobre la inversión	9																																		
	Rentabilidad de las ventas netas	10																																		
	Rentabilidad operativa	11																																		
	Margen bruto de utilidad	12																																		
<p>¿De qué manera los costos administrativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021?</p> <p>¿Qué relación existe entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2019?</p>	<p>Establecer de qué manera los costos administrativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p> <p>Determinar qué relación existe entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p>	<p>Los costos administrativos se relacionan con la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p> <p>Existe relación entre los sobrecostos y la rentabilidad del Consorcio Cardio, año 2021.</p>																																		

METODOLOGÍA

Enfoque. Cuantitativo / Tipo de investigación. Correlacional / Diseño: No experimental – transversal / Población: 100 trabajadores del Consorcio Cardio, año 2021. Muestra: 80 trabajadores del Consorcio Cardio, año 2021 / Muestreo: Probabilístico

Anexo B:

Validación de Instrumentos

La validez de instrumento es el grado de la evidencia empírica y teórica para proporcionar soporte a las interpretaciones de los puntajes de un instrumento de medición (Valenzuela et al., 2018).

La validación de instrumento pasara por el juicio de expertos, que se define como una opinión de personas con trayectoria en el tema, que son reconocidas por otros como expertos calificados en este y que pueden dar información, evidencia, juicios y valoraciones (Valenzuela et al., 2018).

Tabla 18

Expertos durante la evaluación de los instrumentos de la variable 1. Costos de servicios de transporte

Experto	Dominio	Decisión
Segundo Sanchez Sotomayor	Estadístico-metodólogo	Si existe suficiencia
Mario Sanchez Camargo	Metodólogo Temático	Si existe suficiencia

Nota: elaboración propia

Tabla 19

Expertos durante la evaluación de los instrumentos de la variable 2. Rentabilidad

Experto	Dominio	Decisión
Segundo Sanchez Sotomayor	Estadístico-metodólogo	Si existe suficiencia
Mario Sanchez Camargo	Metodólogo Temático	Si existe suficiencia

Nota: elaboración propia

Anexo C:

Confiabilidad de Instrumentos

La confiabilidad del instrumento para medir la variable de interés. A mayor fiabilidad será menor la cantidad de errores aleatorios e impredecibles que aparecerán al utilizarlo (Valenzuela et al., 2018).

Tabla 20

Confiabilidad del instrumento de la variable 1. Costos de servicios de transporte

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
,844	,845	12

Nota: elaboracion propia

Se obtuvo mediante el SPSS versión 25 un coeficiente de fiabilidad de 0.844, de la variable 1 denominada costos de servicios de transporte, es decir se interpreta como una excelente confiabilidad.

Tabla 21

Confiabilidad del instrumento de la variable 2. Rentabilidad

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
,876	,868	12

Nota: elaboracion propia

Se obtuvo mediante el SPSS versión 25 un coeficiente de fiabilidad de 0.876, de la variable 2 denominada rentabilidad, es decir se interpreta como una excelente confiabilidad.

Anexo D:**Instrumento de medición**

Estimado (a) participante

La presente encuesta es parte de un proyecto de investigación que tiene por finalidad la obtención de información acerca de los costos de servicios de transporte y la rentabilidad en la empresa donde usted labora. La presente encuesta es anónima; Por favor responde con sinceridad.

Sexo: Masculino Femenino

Edad: 20-25 26-30 31-40 41-50

Años laborados: 01 Año 02 Años 03 Años Más

Instrucciones:

Se presenta un conjunto de preguntas, cada una de ellas va seguida de cinco posibles alternativas de respuesta que debes calificar. Responde marcando con un aspa (x) la alternativa elegida, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Codificación				
5	4	3	2	1
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Indiferente	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

	Costos de servicios de transporte	1	2	3	4	5
	Dimensión. Costos directos					
01	¿Está afecto al pago de impuesto al patrimonio vehicular?					
02	¿Se paga el seguro vehicular?					
03	¿Se aplica depreciaciones en los activos?					
	Dimensión. Costos operativos					
04	¿Se realizan actividades de mantenimiento y repuestos?					
05	¿Está afecto al pago de viáticos y peajes?					

06	¿Los conductores de los vehículos realizan gastos de compra de aceites, lubricantes, neumáticos entre otros?					
07	¿Se controlan el uso de combustibles?					
08	¿Se contabilizan el salario de los conductores?					
	Dimensión. Costos administrativos					
09	¿Se contabilizan los servicios (internet, teléfono, servicios básicos)?					
10	¿Se contabilizan las obligaciones laborales?					
	Dimensión. Sobrecostos					
11	Existe sobrecosto en el reparto de mercadería que afecta de manera negativa la rentabilidad de la empresa.					
12	Existe sobrecosto en el pago de comisiones de los vendedores que afecta de manera negativa la rentabilidad de la empresa.					

	Rentabilidad	1	2	3	4	5
	Dimensión. Utilidad					
01	El rendimiento de las empresas se basa en el trabajo eficiente y eficaz de sus actividades empresariales.					
02	La capacidad de generar utilidades de las empresas, se puede medir a través de ratios financieros.					
03	La eficiencia logra obtener resultados con menos tiempo y dinero.					
04	El crecimiento de las empresas se logra aumentando los ingresos percibidos por las ventas.					
	Dimensión. Ganancia Obtenida					
05	Los aportes obtenidos son siempre a tiempo.					
06	La utilidad bruta es la diferencia entre las ventas y su costo de ventas.					
07	La utilidad neta es el beneficio económico efectivo que obtienen los dueños de una empresa.					
	Dimensión. Índices de Rentabilidad					
08	La rentabilidad patrimonial nos muestra la rentabilidad de los fondos aportados.					
09	La rentabilidad sobre la inversión de la empresa muestra las ganancias sobre la inversión realizada.					
10	La rentabilidad de las ventas nos muestra la utilidad por cada sol invertido.					
11	Un ratio de mayor drasticidad, ya que con un menor margen de utilidad hasta qué punto la empresa es capaz de seguir operando en el mercado					
12	El margen bruto refleja en términos porcentuales lo que representa la utilidad bruta frente a los ingresos.					

Anexo E:

Prueba de normalidad

Tabla 22

Prueba de normalidad - Kolmogorov Smirnov

	Kolmogorov-Smirnov^a		
	Estadístico	gl	Sig.
Costos de servicio de transporte (Agrupada)	,171	80	,000
rentabilidad (Agrupada)	,197	80	,000
Costos directos (Agrupada)	,296	80	,000
Costos operativos (Agrupada)	,215	80	,000
Costos administrativos (Agrupada)	,304	80	,000
Sobrecostos (Agrupada)	,331	80	,000
Utilidad (Agrupada)	,240	80	,000
Ganancia obtenida (Agrupada)	,172	80	,000
Índices de rentabilidad (Agrupada)	,239	80	,000

Nota: elaboracion propia

La prueba de normalidad aplicada es Kolmogorov Smirnov, porque se tiene más de 50 muestras, en este caso se cuenta con 80 muestras, y los resultados señalaron que no existe normalidad, entonces se aplicara la estadística no paramétrica.