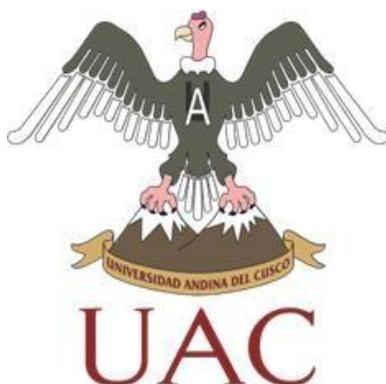




# UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



TESIS

---

**LA TERCERIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y SU EFECTO  
EN LA UTILIDAD DE LA EMPRESA TRANSPORTES CARPIO CUSCO, PERIODO  
2016 - 2017**

---

**PRESENTADA POR:**

Bach. Miluska Fiorela Carpio Rosa.

Bach. Mariel Alexandra Perez Villena.

Para optar al título profesional de Contador Público

**ASESORA:**

Dra. CPCC. Miriam Imelda Yépez Chacón

CUSCO – PERÚ

2020



## PRESENTACIÓN

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

Dr. José Daniel Paliza Pérez.

En cumplimiento a lo dispuesto en el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Andina del Cusco, es honroso someter a su consideración y por su intermedio a los señores miembros del jurado, la Tesis intitulada **“LA TERCERIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y SU EFECTO EN LA UTILIDAD DE LA EMPRESA TRANSPORTES CARPIO CUSCO, PERIODO 2016 – 2017”** para optar al Título de Contador Público.

El presente trabajo de investigación permitirá describir el efecto entre la tercerización de los servicios que brinda en la empresa con respecto a la utilidad que se genera en la misma, de esta forma poder evaluar la situación actual de la empresa, y estudiar la variación de la utilidad, teniendo en cuenta la utilización de terceros para brindar el servicio de transporte.

Atentamente:

Bach. Miluska Fiorela Carpio Rosa

Bach. Mariel Alexandra Perez Villena



## AGRADECIMIENTOS

A Dios y a la Virgen del Pilar por guiarme frente a todas las dificultades que se presentaron en este camino.

También agradecer a mi familia a mis primos y amigos por siempre incentivarme para seguir adelante y concluir con mucha satisfacción esta meta trazada.

A mi asesora Dra. CPCC. Miriam Imelda Yopez Chacón por habernos guiado entereza en el transcurso de esta investigación.

Mariel Alexandra Perez Villena



## AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por darme la vida y por siempre ser la luz en mi camino.

Agradecer también a mis padres Miguel Carpio Miramende y Carmen Rosa Cusi; a mis hermanos por tener en ellos un apoyo incondicional y una motivación constante en el cumplimiento de mis metas.

Por ultimo agradezco a mi compañera de tesis por haber logrado esta meta con responsabilidad y entrega en el trabajo, a mi asesora de tesis CPCC. Miriam Imelda Yépez Chacón que nos brindó su apoyo y ayuda en todo momento.

Miluska Fiorela Carpio Rosa



## DEDICATORIA

A mi madre Dulia Villena Córdova por estar siempre a mi lado, apoyándome en todo, por ser mi ejemplo, por su esfuerzo y sacrificio, por siempre creer en mí, por sus consejos, valores y principios que siempre me inculco y ser la principal promotora de todos mis sueños.

A la memoria de Mamá Mery y Mamá Rosa que siempre creyeron en mí y desde el cielo siempre me protegen.

A mis primos Jimmy y Rosaliz Vásquez y familia por todo su invaluable apoyo en todo este largo camino y formar parte de este gran éxito.

A mis tías Flor de María y Nelida Villena y familia por sus palabras de aliento, por siempre apoyarme y guiarme en este camino.

Mariel Alexandra Perez Villena



## DEDICATORIA

A Dios y a la Santísima Cruz que siempre están conmigo y me guían en cada paso que doy.

A mis padres Miguel Carpio Miramende y Carmen Rosa Cusi por estar presente siempre que los necesité, por no dejarme caer a pesar de las adversidades que se presenten en la vida, este trabajo está dedicado a ellos.

A mis hermanos Percy Carpio, Violeta Carpio quienes se encargaron de darme todo el apoyo necesitado para poder concluir con esta etapa.

Miluska Fiorela Carpio Rosa



## Miembros del Jurado de la Tesis y de la Asesora



Replicantes:

- Dr. CPC. Rubén Tito Mariño Loaiza
- CPCC. Norma Virginia Soto Choque

Dictaminantes:

- Dra. CPC. Nivana Bustos Rozas
- Mg. CPCC. Nélide Paullo Dávalos

Asesora:

- Dra. CPCC. Miriam Imelda Yépez Chacón



## Índice

PRESENTACIÓN .....	i
AGRADECIMIENTOS.....	ii
AGRADECIMIENTOS.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
DEDICATORIA.....	v
Miembros del Jurado de la Tesis y de la Asesora .....	vi
Índice .....	vii
Índice de Tablas.....	xi
Índice de Figuras .....	xii
Resumen .....	xiii
Abstract .....	xiv
Listado de Abreviaturas.....	xv
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN .....	1
1.1. Planteamiento del problema .....	1
1.2. Formulación del problema.....	2
1.2.1. Problema general .....	2
1.2.2. Problemas específicos .....	2
1.3. Objetivos de la investigación.....	2
1.3.1. Objetivo general .....	2
1.3.2. Objetivos específicos.....	3



1.4.	Justificación de la investigación.....	3
1.4.1.	Relevancia social.....	3
1.4.2.	Implicancias prácticas.....	3
1.4.3.	Valor teórico.....	3
1.4.4.	Utilidad metodológica.....	4
1.4.5.	Viabilidad o Factibilidad.....	4
1.5.	Delimitación de la investigación.....	4
1.5.1.	Delimitación Temporal.....	4
1.5.2.	Delimitación Espacial.....	4
1.5.3.	Delimitación Conceptual.....	5
	<b>CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>6</b>
2.1.	Antecedentes de la investigación.....	6
2.1.1.	Antecedentes Internacionales.....	6
2.1.2.	Antecedentes Nacionales.....	7
2.1.3.	Antecedentes Locales.:.....	9
2.2.	Bases legales.....	10
2.2.1.	Ley de Tercerización.....	10
2.2.2.	Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.....	11
2.2.3.	Ley de creación de Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancía (SUTRAN).....	13
2.3.	Bases Teóricas.....	16
2.3.1.	Tercerización:.....	16



2.3.2. Utilidad:.....	20
2.3.3. Ingresos: .....	22
2.3.4. Ámbito de estudio.....	25
2.4. Marco conceptual.....	27
2.5. Formulación de hipótesis .....	29
2.5.1. Hipótesis general .....	29
2.5.2. Hipótesis específicas .....	29
2.6. Variable (s) de estudio .....	29
a) Variable (s). .....	29
b) Conceptualización de la (s) variable (s) .....	29
c) Operacionalización de variable. ....	31
<b>CAPÍTULO III: MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>32</b>
3.1. Tipo de investigación. ....	32
3.2. Enfoque de la investigación. ....	32
3.3. Diseño de la investigación .....	32
3.4. Alcance de la investigación.....	32
3.5. Población y muestra de la investigación. ....	32
3.5.1 Población. ....	32
3.5.2 Muestra. ....	33
3.6. Técnica(s).....	33
3.7. Instrumentos(s).....	33
3.8. Validez y confiabilidad de instrumentos.....	33



3.9. Procesamiento de datos.....	34
CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN .....	35
4.1. Resultados de la investigación.....	35
4.1.1. Análisis cuantitativo .....	35
CAPITULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	48
CONCLUSIONES.....	48
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	50
ANEXOS.....	52
Matriz de consistencia.....	53
Matriz de instrumento para la recolección de datos .....	54
Instrumento de recolección de datos .....	55
Validación de instrumentos .....	59



## Índice de Tablas

Tabla 1:Información de la empresa Transportes Carpio .....	25
Tabla 2:Operacionalización de variable. ....	31
Tabla 3:Puesto Laboral.....	35
Tabla 4:Tercerización de servicios .....	36
Tabla 5:Flete.....	37
Tabla 6:Cantidad de carga en peso .....	38
Tabla 7:Cantidad de carga establecida en volumen .....	39
Tabla 8: Ingresos .....	40
Tabla 9:Ventas.....	41
Tabla 10:Egresos .....	42
Tabla 11:Costos operacionales .....	43
Tabla 12:Mantenimiento .....	44
Tabla 13:Impuesto dado al servicio de transporte.....	45
Tabla 14:Marguen de utilidad .....	46
Tabla 15:Marguen de Utilidad Neta.....	47



## Índice de Figuras

Figura 1: Organigrama de la Empresa Transportes Carpio .....	26
--	----



## Resumen

El presente trabajo de investigación intitulado “**LA TERCERIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y SU EFECTO EN LA UTILIDAD DE LA EMPRESA TRANSPORTES CARPIO CUSCO, PERIODO 2016 - 2017**”. Tiene como problema general ¿De qué manera la tercerización de servicios de transporte de carga incide en la utilidad de la empresa transportes Carpio, Cusco periodo 2016 - 2017? y como objetivo general determinar de qué manera la tercerización de servicios de transporte de carga incide en la utilidad de la empresa Transportes Carpio, Cusco periodo 2016 – 2017.

Las características metodológicas utilizadas son de tipo de investigación básica con un enfoque cuantitativo, teniendo como alcance descriptivo. En la presente investigación no necesariamente se tiene que demostrar la hipótesis debido a que tiene un alcance eminentemente descriptivo.

Según, los datos obtenidos en la presente investigación de los datos obtenidos en la presente investigación se llegaron a concluir que la tercerización de servicios de transporte de carga y su efecto en la utilidad de la empresa transportes Carpio es significativa de esta manera el 60% de los trabajadores precisan que a veces el margen de utilidad neta de la empresa es satisfactoria, mientras que el 40% de los trabajadores precisan que siempre es adecuada la cantidad de carros para brindar un servicio a tiempo, esto indica que el margen de rentabilidad que tiene la empresa es estable con el manejo de tercerización que llevan. Por otro lado, se puede corroborar que el efecto de la tercerización de servicios de transporte de carga tiene un efecto positivo en las utilidades de la empresa de transporte Carpio, Cusco periodo 2016-2017.

**Palabras clave:** Tercerización, servicios, transporte, utilidad, empresa.



## Abstract

The present research work entitled "THE OUTSOURING OF FREIGHT TRANSPORTATION SERVICES AND ITS EFFECT ON THE PROFIT OF THE COMPANY TRANSPORTES CARPIO CUSCO, PERIOD 2016 - 2017". It has as a general problem, in what way does the outsourcing of freight transport services affect the utility of the transport company Carpio, Cusco period 2016 - 2017? and as a general objective to determine how the outsourcing of freight transport services affects the utility of the company Transportes Carpio, Cusco period 2016 - 2017.

The methodological characteristics used are of a basic research type with a quantitative approach, having a descriptive scope. In the present investigation, the hypothesis does not necessarily have to be demonstrated because it has an eminently descriptive scope.

According to the data obtained in the present investigation from the data obtained in the present investigation, it was concluded that the outsourcing of freight transport services and its effect on the utility of the transport company Carpio is significant in this way, 60% of The workers specify that sometimes the net profit margin of the company is satisfactory, while 40% of the workers state that the number of cars is always adequate to provide a service on time, this indicates that the profitability margin that has the company is stable with the outsourcing management they carry. On the other hand, it can be corroborated that the effect of the outsourcing of freight transport services has a positive effect on the profits of the transport company Carpio, Cusco for the period 2016-2017.

**Keywords:** Outsourcing, services, transport, utility, company



## Listado de Abreviaturas

### *COTRAP*

*Confederación de Transportistas Terrestres del Perú*.....1

### *Pymes*

*Pequeñas y medianas empresa*.....7

### *NIC*

*Normas Internacionales de Contabilidad*.....15

### *MTC*

*Ministerio de Transportes y Comunicaciones*.....17

### *TCE*

*Economía de los Costes de Transacción*.....19

### *SUNAT*

*Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*.....27

### *SUTRAN*

*La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías*..... 28



## CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

### 1.1. Planteamiento del problema

La tercerización en transporte es el proceso en el cual una firma identifica una porción de su proceso de negocio que podría ser desempeñada más eficientemente y/o más efectivamente por otra corporación (especializada en gestión tercerizada de la función transporte), la cual es contratada para desarrollar esa porción de negocio.

El problema que tienen los servicios de traslados en los transportes es de tener una ruta de corto tiempo para así obtener ganancias (FLETE), desde un punto de salida hasta un punto de llegada o hasta el destino acordado y hoy en día se tiene que hay empresas informales que se hacen arreglos corporativos para manejar este tipo de servicio los cuales bajan sus costos y a nivel mundial se da de forma clandestina con beneficios que mejoren sus ingresos a las empresas quienes contratan el servicio lo cual este método se conoce como tercerización.

En Latinoamérica, el servicio de transporte de carga pesada no está desarrollada como en otros países del primer mundo y sigue siendo un problema continuo que afecta no solo a empresas pequeñas si no a transnacionales que quieren llegar con sus productos a una gran escala a los demás países latinoamericanos, incluso el Perú están interesados en bajar sus costos de transporte para poder tener una mejor ganancia en sus operaciones.

La empresa Transportes 77 S.A. con domicilio legal en la ciudad de Lima, está dedicada al recojo, entrega de mercadería y encomiendas a nivel nacional por lo tanto abarca rutas inter provinciales asignadas de acuerdo a la demanda, para lo cual necesitaría un gran número de vehículos de transporte de carga para cada provincia del interior del país, esta inversión es muy elevada puesto que contrata los servicios de la Empresa Transportes Carpio.



Hemos creído conveniente investigar la situación en que se encuentra la utilidad de la empresa al ser tercerizada, ya que la Empresa Transportes Carpio es la que brinda los servicios de transporte de carga, esta investigación ayudara a determinar la utilidad que le genera a la empresa al momento de prestar este tipo de servicio, que como estrategia les permita crecer, y con ello reducir algunos costos que se asumen al momento de trasladar la mercadería.

La empresa de Transportes 77 S.A al tercerizar a la Empresa Transportes Carpio disminuye el costo de operación del 22% al 14% dependiendo del destino por concepto de la tercerización.

## **1.2. Formulación del problema.**

### **1.2.1. Problema general**

- a) ¿De qué manera la tercerización de servicios de transporte de carga afecta en la utilidad de la empresa Transportes Carpio, Cusco periodo 2016 - 2017?

### **1.2.2. Problemas específicos**

- a) ¿Cómo es la tercerización de servicios de transporte de carga en la empresa Transportes Carpio, Cusco periodo 2016 - 2017?
- b) ¿Cuál es el efecto en la utilidad de la empresa Transportes Carpio, Cusco en el periodo 2016 - 2017?

## **1.3. Objetivos de la investigación**

### **1.3.1. Objetivo general**

- a) Analizar de qué manera la tercerización de servicios de transporte de carga afecta en la utilidad de la Empresa Transportes Carpio, Cusco en el periodo 2016 -2017.



### **1.3.2. Objetivos específicos**

- a) Conocer cómo se da la tercerización de servicios de transporte de carga en la empresa Transportes Carpio, Cusco periodo 2016 – 2017.
- b) Determinar el efecto de la utilidad de la empresa Transportes Carpio, Cusco en el periodo 2016 – 2017.

## **1.4. Justificación de la investigación.**

### **1.4.1. Relevancia social.**

La presente investigación permitirá describir la tercerización de servicios de transporte de carga. Por ello, el desarrollo del trabajo se fundamentó en las diversas problemáticas que hay actualmente en la empresa Transportes Carpio. Donde se prestan los servicios de transporte de carga a su cliente, el cual encuentra problemas diversos en el servicio que brinda dicha empresa.

### **1.4.2. Implicancias prácticas.**

La presente investigación tiene relevancia social, porque los trabajadores y directivos de la empresa Transportes Carpio Cusco, serán los beneficiarios directos. Así como su principal cliente será el beneficiario indirecto.

### **1.4.3. Valor teórico.**

Para el desarrollo de la presente investigación se utilizaron diversas teorías relacionadas al tema de la tercerización en los servicios de carga y la utilidad de una empresa para poder analizar el tema de investigación, a partir de ello se muestran las dimensiones y los indicadores de la presente investigación.



#### **1.4.4. Utilidad metodológica.**

La presente investigación tiene una utilidad metodológica en vista que la técnica a utilizar es la encuesta para analizar los datos obtenidos en el trabajo de campo. A partir de la aplicación del instrumento se desarrollará la investigación cumpliendo los parámetros metodológicos como una investigación descriptiva, no experimental la cual será de base para brindar un soporte para realizar la propuesta de estudio.

#### **1.4.5. Viabilidad o Factibilidad**

La presente investigación será factible ya que se contara con la autorización de la Empresa Transportes Carpio, la cual brindara acceso a documentos y autorizara la realización de encuestas o entrevistas a los trabajadores, para lo cual se ha evaluado exhaustivamente respecto a la necesidad de información y su acceso adecuado, contaremos con el tiempo adecuado para la elaboración del proyecto, recurriremos a la bibliografía para el manejo del tema, la investigación será autofinanciada, En este caso la investigación será viable y factible.

### **1.5. Delimitación de la investigación.**

#### **1.5.1. Delimitación Temporal.**

La presente investigación recolectara los datos en el año 2016 – 2017.

#### **1.5.2. Delimitación Espacial.**

La investigación se desarrollará en la Empresa Transportes Carpio, del Departamento del Cusco. La cual abarca diferentes rutas interprovinciales como Abancay, Puerto Maldonado, Sicuani, Espinar, Andahuaylas, Quillabamba entre otros.



### **1.5.3. Delimitación Conceptual**

La investigación abarcó temas como el transporte, la tercerización, los fletes, utilidad, ingresos, egresos y todos aquellos conceptos que estén relacionados a estos.



## CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

### 2.1. Antecedentes de la investigación.

#### 2.1.1. Antecedentes Internacionales.

Según Luque, Marín y Salcedo (2015) han realizado la tesis intitulada "*La Tercerización/Outsourcing como Estrategia Organizacional: Revisión del Estado del Arte*". Los objetivos de la presente investigación nos permitirá establecer los elementos claves que se han incorporado a la tercerización como estrategia organizacional durante un periodo de diez años (2004-2013), con el propósito de analizar su evolución y desarrollo desde una perspectiva académica. Se llegó a las siguientes conclusiones:

- El reflejo de análisis de esta investigación, presenta la tercerización como una táctica para la reducción de costos, así como herramientas para generar competencias, por ende, producir ganancias, pero con certeza, genera la preocupación de estimar si existe una desavenencia en la dinámica de la concesión de objetivos bilaterales, cuyo proceso ha obtenido como resultado el ser un atractivo para los investigadores, cuyas indagaciones han servido como énfasis para los estudios realizados en la década del 2004 al 2013. Entonces se puede inferir que la tercerización de una empresa genera ganancias en cuanto a las estrategias que complementaran dichas acciones; por ende la reducción de costos genera mayor posibilidad de implementar las ganancias en procesos que falten consolidar para así mejorar el procesos de la empresa tercerizada; cabe resaltar que este procesos es dinámico y puede cambiar según el formado de las empresas.
- La investigación desarrollada ha permitido corroborar elementos que han ido progresando mediante los años de acuerdo a la atención de los autores,



asentado en variables macroeconómicas o globalizadas que han guiado a las compañías a poner en funcionamiento este tipo de maniobras en demanda de la sostenibilidad en los mercados. La investigación, ha ayudado a que muchas empresas, de tal manera a investigadores sobre el tema; mejorar sus tácticas de emprendimiento, complementándose como dice el autor con variables macroeconómicas o globalizadoras; las cuales permiten hacer un estudio más holístico sobre el tema; para así complementarse y generar nuevos procesos que evolucionen la empresa. (Luque, Marín, & Salcedo, 2015)

### **2.1.2. Antecedentes Nacionales.**

Según Mori, (2014) en su trabajo de investigación intitulado “Reducción de costos de la gestión de los servicios logísticos de las empresas del sector industrial para crear ventajas competitivas aplicando la tercerización”, cuyo objetivo crear ventajas competitivas mediante la reducción de los costos de la gestión de los servicios logísticos de las empresas del sector industrial, aplicando la tercerización. Utilizó en el método una investigación de tipo descriptiva correlacional, con una muestra conformada por 282 empresas industriales donde se aplicó el análisis documental, el cuestionario y la observación estructurada para recolectar toda la información. Se concluye lo siguiente:

La tercerización incide en las empresas industriales en un 34,5% y 53,4% en los procesos logísticos de distribución y manejo de proveedores. La tercerización permite la reducción de los costos, teniendo en cuenta el pago a terceros y la cantidad de órdenes de compra atendidas. La reducción de costos de la gestión de los servicios logísticos influye significativamente en la creación de ventajas comparativas expresadas en satisfacción del cliente. (Mori, 2014)

Según Alvarez y Pérez (2016) ha realizado la tesis titulada “Análisis del



Costo del Servicio y su efecto en la Utilidad en la Empresa Transportes Meléndez S.R.L., De Cajamarca, Año 2016” el fin de esta investigación fue: Distinguir y estudiar la incidencia del costo del Servicio y su efecto en la rentabilidad. En conclusión, la investigación detalla lo siguiente:

El Costo del servicio de transporte de pasajeros, tiene un efecto positivo en la utilidad de la Empresa Transportes Meléndez S.R.L; ya que, se demostró que, a mayor costo, menor utilidad y a menor costo, mayor utilidad. Se identificó los Costos del Servicio de la Empresa Transportes Meléndez S.R.L. y se apreció que, en la actualidad, no se determinan tomando en cuenta ningún método de costeo; lo que, hace necesario efectuar un estudio del funcionamiento actual de la empresa; por lo tanto, no brindan una información adecuada y eficiente para la toma de decisiones; ya que es necesario tener una información analítica, para determinar su costo real y su efecto en la utilidad. Por otro lado, concluimos, que sus costos son elevados; ya que los trabajadores no minimizan éstos; porque no tienen conocimientos técnicos ni empíricos, al respecto; pero pese a ello, genera utilidad operativa. Tampoco conocen sobre la parte organizacional de la empresa como: misión, visión, objetivos, valores, FODA; en lo que concluimos que, estos cumplen su labor, tan sólo por necesidad. Podemos apreciar que la empresa determinó, una utilidad operativa mayor en el semestre analizado; debido a que, no están incluyendo aspectos muy importantes en la identificación y distribución de costos, como: depreciación, servicios básicos; el cuál, también generan costos y gastos para la organización. No los incluyen, por desconocimiento técnico del encargado del área de contabilidad. Finalmente, la Empresa tiene la posibilidad, de contratar personal calificado, con conocimientos mucho más técnicos, de los que cuenta actualmente. Cabe resaltar, que será un costo mayor, pero pese a ello,



podrá reducir costos indebidos o realizados en exceso, por lo tanto, todo lo mencionado le permitirá tener un mejor manejo y control de todos sus costos.

(Alvarez & Pérez, 2016)

### **2.1.3. Antecedentes Locales.:**

1) Según Segovia y Baca (2017) ha sido realizado la tesis titulada “*Los Costos de Servicio y los Aspectos Legales y Tarifarios de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. En la Ruta Cusco Quillabamba, Periodo 2015*” De La Universidad Andina del Cusco-2017” teniendo como objetivo de investigación establecer los costos de servicio y determinar los aspectos legales y tarifarios de dicha empresa; el método utilizado fue de enfoque cuantitativo, de alcance descriptivo y diseño no experimental; la muestra ha sido de tipo no probabilístico lo cual se conformó por 28 conductores. Po lo que se concluye lo siguiente:

- La Empresa de Transportes de pasajeros Campana E.I.R.L cuenta con 28 unidades vehiculares donde 6 unidades son propiamente de la empresa. Los conductores de estas unidades son quienes están más inmersos en la prestación de este servicio, quienes una estructura de costos de manera empírica, el cual está reflejado en un 64% quienes no poseen conocimiento alguno acerca de la contabilidad de costos, demuestran sus costos los establecen por una simple sumatoria o anotes en un cuaderno aquellos costos y gastos que incurren en un recorrido para luego hacer los cálculos correspondientes para poder tener una utilidad. La empresa cuenta con un sistema antiguo, el cual facilita la forma y el proceso de ejecución en la prestación de sus servicios, pero de los cuales solo 6 funcionan con el sistema; es decir, con apuntes y anotes en un



cuadernillo designado las horas y el trabajo realizado, mas no los 22 restantes, los cuales no participan activamente de la prestación del servicio; teniendo entonces un pequeño retraso en cuanto a la evolución de prestación de servicios. Las implicancias legales más resaltantes son: primero que no existe forma societaria porque su constitución es E.I.R.L y contrariamente solo pertenece a la empresa 6 unidades el resto es de personas naturales, segundo la empresa no cuenta con la concesión de ruta ni la tarjeta de circulación correspondiente, tercero no cuenta con seguros de vida tanto de conductores y pasajeros, tienen SOAT pero que no pertenece a este tipo de actividad, es decir utilizan un seguro para vehículos menores, los conductores no tienen ningún tipo de seguro ni beneficios sociales, y no aplican la depreciación correspondiente a sus unidades. (Segovia & Baca, 2017)

## **2.2.Bases legales**

### **2.2.1. Ley de Tercerización**

En cuanto al marco normativo de la tercerización, se encuentra regulada en la Ley N° 29245, Ley de Tercerización.

#### **ARTÍCULO N° 2 - Definición**

Por otro lado esta definición busca indicar como la tercerización actúa por si misma cuando se contratan los servicios de otra empresa donde esta tiene que correr con todas los servicios que brinda ya traigan riesgos ellos deben de correr con todas las consecuencias que puedan traer así como son los que contratan de manera directa con las personas que se trabajara ya que ellos cuentan con sus propios servicios financieros, de esta manera se constituyen elementos característicos de las actividades que se realizaran donde no se admite la sola



provisión de personal el sistema de contratación busca no restringir los derechos de cada persona ni del grupo que labore dentro de la empresa. (Congreso de la República, 2007)

### **ARTÍCULO N°3 - Casos que constituyen tercerización de servicios**

Constituyen tercerización de servicios, entre otros, los contratos de gerencia conforme a la Ley General de Sociedades, los contratos de obra, los procesos de tercerización externa, los contratos que tienen por objeto que un tercero se haga cargo de una parte integral del proceso productivo.

De otro lado esta manifiesta los casos que constituyen la tercerización de servicios los que estén de acuerdo a la ley general de sociedades, los contratos que se elaboren dónde lo que buscan es que un tercero realice las actividades y parte integral de lo que ellos mismos deberían de realizar, estos con la finalidad de reducir los costos y puedan tener beneficios ya que al optar por otros servicios mantendrían su nivel de costos de manera adecuada.

#### **2.2.2. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**

### **ARTÍCULO N°6 - De la internalización y corrección de costos**

El Estado procura que todos los agentes que intervienen en el transporte y en el tránsito perciban y asuman los costos totales de sus decisiones, incluidos los costos provocados sobre terceros como consecuencia de tales decisiones. Asimismo, promueve la existencia de precios reales y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte y corrige, mediante el cobro de tasas u otros mecanismos similares, las distorsiones de costos generadas por la congestión vehicular y la contaminación. (Congreso de la República, 2015)



Esta ley trata sobre el precio real y la libre competencia que interactúan diferentes empresas de transporte, de manera que se determine el tarifario de acuerdo a la competitividad pero sobre todo de acuerdo las necesidades que el cliente y el estado prevalezca; para no tener complicaciones en cuanto a inflación de costos y precios; de tal forma que no se generen disturbios nacionales; de tal manera que las partes estén de acuerdo con los pagos de todas las condiciones decididas, así como realizar pagos en cuanto altere a los terceros por las acciones realizadas por ellos mismos.

Cuando la corrección de costos no sea posible, aplica restricciones administrativas para controlar la congestión vehicular y garantizar la protección del ambiente, la salud y la seguridad de las personas. (Congreso de la República, 2015)

Esta ley trata de que las empresas perciban sus verdaderos costos y no mediante tercios servicios para evitarlos incluso los costos sobre estos terceros por las decisiones tomadas de esta misma forma esta ley busca que se trabaje en base a los costos reales y competitivos en los mercados donde se ofrece el producto donde se producen ciertas distorsiones en los costos que producen la contaminación de esto medios de transporte, de otro lado se aplican restricciones administrativas para controlar la congestión que producen los vehículos donde se tenga que garantizar la protección del ambiente, el medio de salud y la seguridad completa de las personas.



### **2.2.3. Ley de creación de Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancía (SUTRAN)**

**ARTICULO N° 2.-** La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar de acuerdo con sus competencias los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, así como aquellos servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector.

Asimismo, es competente para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos. La Superintendencia no tiene competencia sobre la gestión de la infraestructura de transporte de uso público concesionada, la que es supervisada exclusivamente por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran); no obstante, emite opinión respecto de los asuntos de su competencia que pueden ser materia en los contratos de concesión. (Congreso de la República, 2009)

### **Ley de Productividad y Competitividad Laboral**

**ARTÍCULO 4-** En toda prestación personal de servicios remunerados y subordinados, se presume la existencia de un contrato de trabajo a plazo indeterminado. El contrato individual de trabajo puede celebrarse libremente por tiempo indeterminado o sujeto a modalidad. El primero podrá celebrarse en forma verbal o escrita y el segundo en los casos y con los requisitos que la presente Ley establece. También puede celebrarse por escrito contratos en



régimen de tiempo parcial sin limitación alguna. (Congreso de la República, 1997)

Esta ley determina el contrato que se da entre el empleador y trabajador, de los cuales se establecen diferentes formas de contrato, de tal manera que la interacción entre los mismos sea de manera legal, interviniendo entre ellos una serie de normas y controles internos que ayudaran a que las dos partes actúen coordinada y reglamentariamente frente a las funciones que serán otorgadas; se puede dar por un plazo de tiempo o de manera indefinida, según sea la necesidad del empleador. Si se establece en un contrato por modalidad este podrá ejercer plazos de tiempo los cuales son renovables; pero a su vez establecerá acuerdos para su eficaz trabajo los cuales le permitirá obtener derechos y obligación pactados por ambas partes.

## **Normas Internacionales De Contabilidad**

### **NIC 1: Presentación De Estados Financieros**

El término estados financieros se refiere al balance general, estado de resultados o de ganancias y pérdidas, estado de flujos de efectivo, notas, y otros estados y material explicativo que sean identificados como parte de los estados financieros. Las Normas Internacionales de Contabilidad se aplican a los estados financieros de cualquier organización comercial, industrial o empresarial. Los postulados contables fundamentales son: Empresa en marcha: Normalmente se considera que la empresa continuará sus operaciones y que no tiene información ni necesidad de liquidarse o reducir sustancialmente sus operaciones. Devengo: Los ingresos y costos se acumulan, es decir son reconocidos a medida que se devengan o incurren y son registrados en los estados financieros en los periodos



a los que se relacionan. Uniformidad: Se supone que las políticas contables son uniformes de un periodo a otro. (Normas Internacionales de Contabilidad, 2020)

### **NIC 13 Propiedades, Planta y Equipo**

El objetivo de esta Norma es prescribir el tratamiento contable de propiedades, planta y equipo, de forma que los usuarios de los estados financieros puedan conocer la información acerca de la inversión que la entidad tiene en sus propiedades, planta y equipo, así como los cambios que se hayan producido en dicha inversión. Los principales problemas que presenta el reconocimiento contable de propiedades, planta y equipo son la contabilización de los activos, la determinación de su importe en libros y los cargos por depreciación y pérdidas por deterioro que deben reconocerse con relación a los mismos. (Normas Internacionales de Contabilidad, 2020)

### **NIC 28 Inversiones en asociados y negocios conjuntos**

Un negocio conjunto es un contrato por medio el cual dos o más partes acuerdan realizar una actividad económica que controlaran conjuntamente, de tal manera que ninguna de ellas pueda controlar unilateralmente dicha actividad. Un negocio en conjunto no implica necesariamente la creación de una sociedad o corporación, sino que cada contratante puede utilizar sus propios activos, recursos o personal para obtener los productos del negocio y repartirse posteriormente los ingresos derivados de este. Cada inversionista incluye en sus registros contables, reconoce en sus estados financieros individuales y consolidados su participación en el negocio conjunto. (Normas Internacionales de Contabilidad, 2020)

### **Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC**



De conformidad con el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 001-2017-MTC, publicado el 12 enero 2017, se dispone por un periodo de nueve (09) meses contados desde la entrada en vigencia de la citada norma, la aplicación de un programa de regularización de sanciones pecuniarias por infracciones a la normatividad de transporte y tránsito terrestre impuestas hasta la fecha de publicación del citado Decreto Supremo, en que hayan incurrido transportistas, conductores y generadores de carga, y que se encuentren en trámite o que tengan la calidad de firmes o hayan sido impugnadas. En virtud del citado programa, se otorgará una reducción de los importes adeudados a quienes regularicen voluntariamente su situación mediante pago, en los términos indicados en el citado artículo. La referida disposición entra en vigencia en el plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial “El Peruano”. (MTC, 2017)

## **2.3.Bases Teóricas**

### **2.3.1.Tercerización:**

La tercerización es el proceso de los cuales otras empresas, se hacen a cargo para ser desempeñadas con eficiencia y eficacia optima por otra corporación (especializada en gestión tercerizada de la función transporte), la cual es contratada para su mejor desarrollo de esa fracción del negocio o la capacidad de viaje. (Berrio y Puentes, 2016 pág. 15)

#### **Procesos de la tercerización.**

A pesar de la impresionante intensidad de investigación del proceso de subcontratación, existe un proceso general de tercerización, agrupado en la siguiente secuencia: preparación, selección de proveedor (es), transición, relación



de gestión y reconsideración. Cada una de las etapas tiene que dar una respuesta a varias preguntas, enfatizando así la complejidad del proceso de subcontratación y argumentando la necesidad de que se maneje con cuidado durante todo su ciclo de vida. (Perunovic, 2007)

### **Teoría de la tercerización**

La subcontratación tiene una estructura muy compleja, que consta de numerosas actividades y funciones que dan lugar a una serie de dilemas administrativos y de gestión. Se han utilizado varias teorías para ayudar a los científicos a comprender la naturaleza de estas operaciones y actividades, así como para ayudar a los gerentes de empresas y organizaciones a manejar estos procesos de manera eficaz.

- **Teoría sobre la economía de los costos de transacción.**

La teoría de la economía de los costes de transacción (TCE) ha sido tradicionalmente la teoría de la subcontratación más utilizada. Se considera que la teoría de las ECT proporciona las mejores herramientas para la toma de decisiones para ayudar a las organizaciones a decidir cuál de sus operaciones debe subcontratarse y, posteriormente, prepararse para implementar los cambios organizativos necesarios derivados de la subcontratación. Las características de este modelo permiten su implementación tanto en la fase de gestión de relaciones como en la fase de reconsideración. Otra característica extremadamente útil de la teoría de las TCE es que puede utilizarse para el análisis y la selección de contratos de subcontratación, que a menudo son de gran complejidad. Lacity y Willcocks (1995) exploraron las fases de preparación, selección de proveedores, gestión de



relaciones y reconsideración, desde punto de vista de la teoría TCE. (Lacity & Willcocks, 1995)

Ulset (1996) exploró el papel de la investigación y el desarrollo en el proceso de subcontratación sobre la base de la teoría de las ECT, haciendo hincapié en la necesidad de las organizaciones de salvaguardar la propiedad intelectual de sus patentes. Su modelo analiza las fases de preparación, selección de proveedores y gestión de relaciones. (Ulset, 1996)

- **Teoría de las competencias básicas**

La Teoría de las Competencias Básicas se basa en la Teoría de los Recursos y es una evolución de la misma. Los investigadores Prahalad y Hamel (1990) definieron las competencias básicas como el conocimiento colectivo de una organización, especialmente en lo que respecta a las formas de combinar diferentes habilidades productivas y los métodos de integración de varias tecnologías diferentes. (Prahalad & Hamel, 1990)

Un análisis de las competencias del proveedor es, de acuerdo con la Teoría de Competencias Básicas, el factor principal que determina el éxito de un acuerdo. La teoría de las competencias básicas también se ha utilizado para estudiar las fases de gestión y reconsideración de las relaciones.

La teoría de las competencias básicas es el segundo enfoque más popular en la investigación académica relacionada con la subcontratación. Pinnington y Woolcock (1995) se basaron en la teoría de las competencias básicas para investigar si la subcontratación de operaciones comerciales de una organización puede mejorar sus habilidades organizativas. Su investigación se centró en las fases de preparación y reconsideración. (Pinnington & Woolcock, 1995)



- **Teoría relacional**

La teoría relacional proporciona explicaciones sobre cómo las empresas pueden adquirir y mantener una ventaja competitiva con respecto a sus relaciones con otras organizaciones. Este modelo se ha utilizado para estudiar las fases de transición, gestión de relaciones y reconsideración. Por tanto, la teoría relacional es el único enfoque que puede aplicarse a la investigación de todas las fases del proceso de subcontratación. (McIvor, 2005)

Espino-Rodríguez y Rodríguez Díaz (2008) propusieron un modelo relacional con el objetivo de analizar los efectos de la capacidad de una organización para desarrollar una relación con el proveedor en las fases de selección de proveedores y mantenimiento de relaciones para el desarrollo de la ventaja competitiva, basado en la tecnología. (Espino & Rodríguez, 2008)

Yanhong (2011) describió un modelo de outsourcing basado en la Teoría Relacional, con el objetivo de interpretar las fases de Preparación, Selección de Proveedores y Mantenimiento de Relaciones. La investigación llegó a la conclusión de que los beneficios del proceso de subcontratación están determinados por la calidad de la relación en el momento de su establecimiento y por el cuidado brindado por las partes contratantes al desarrollo de la relación. (Yanhong, 2011)

### **Características de la tercerización de servicios de transporte.**

#### **2.3.1.1.Flete:**

Es el valor monetario asignado a un bien o servicio. El precio depende de la utilidad de cada servicio en cuestión. Existen dos tipos factores que intervienen en la fijación de precios, también se les puede denominar costos de la fijación de



precios, estos son los internos y externos. • El costo • la competencia • la oferta • la demanda. (Tareas, 2014)

#### **2.3.1.2. Volumen**

El volumen corresponde a la medida del espacio que ocupa un cuerpo. La unidad de medida para medir volumen es el metro cubico ( $m^3$ ). (Kenneth,1998)

#### **2.3.1.3. Peso**

Es una magnitud que se utiliza para medir la fuerza gravitatoria que actúa sobre un objeto de una determinada masa. La fuerza del Peso va dirigida hacia el centro de la Tierra o hacia el cuerpo que origina el campo gravitatorio. (Químicas, 2019)

### **2.3.2. Utilidad:**

Se llama así al beneficio o ganancia obtenido de las actividades que las empresas o usuarios realizan según el giro del negocio, resultante de restar a los ingresos obtenidos por las operaciones realizadas todos los gastos incurridos para la realización de dicho bien, servicio o actividad fuente de ingreso. (Chavarry, 2016)

Las utilidades son uno de los elementos que hacen que se aumente el valor de mercado de la acción o de propiedad de un socio. La capacidad que tiene una empresa para generar utilidades, tiene mucho que ver con la eficiencia en sus operaciones, es decir vincula los resultados con los recursos disponibles. La utilidad de la empresa se mide en tres momentos: utilidad bruta, utilidad operacional y utilidad neta. (García L. , 1999)

#### **Medición de la utilidad**



- **Utilidad bruta:** Representa el valor que obtiene la empresa después de descontar a las ventas netas los costos asociados a las unidades vendidas, representa el valor que se genera para cubrir los gastos operacionales y no operacionales y la rentabilidad que permita el crecimiento de la empresa. (Estupiñán & Estupiñán, 2003)
- **Utilidad operativa:** Se define como la utilidad que una empresa genera como negocio dedicado a una determinada actividad, independiente de su estructura financiera, es decir, independientemente de que tenga o no tenga deuda. Ello debido a que dicha utilidad operativa está afectada única y exclusivamente por aquellos elementos inherentes a la actividad que la entidad desarrolla sin tener en cuenta para nada la forma como se ha financiado. Los costos de producción, los gastos de administración y de ventas son los que aparecen reflejados en la parte superior del estado de resultados antes de calcular la utilidad operativa y por ello podría afirmarse que establece una línea divisoria, es decir, parte en dos el estado de resultados, de esta hacia arriba dicho estado financiero refleja el efecto de la estructura operativa de la empresa, mientras que, de esta hacia abajo, refleja el efecto de la estructura financiera. (García, 1999)
- **Margen Neto:** Equivale a la participación de la empresa, la cual debe distribuirse entre las reservas y los dividendos o participaciones de los asociados. El margen neto implica el valor que queda después de cubrir los costos asociados al producto, los gastos operacionales de administración y venta, los gastos financieros, otros gastos no operacionales y los impuestos que debe pagar la empresa. (Estupiñán & Estupiñán, 2003)



### **2.3.3. Ingresos:**

Son como incrementos en los beneficios económicos, producidos a lo largo del periodo contable, en forma de entradas o incrementos de valor de los activos, o bien como disminuciones de los pasivos, que dan como resultado aumentos del patrimonio neto y no están relacionados con las aportaciones de los propietarios de la entidad. (MEF, 2004)

#### **2.3.3.1. Ventas:**

Representan los ingresos recibidos por la empresa a través de la venta de sus productos o la prestación de sus servicios. Se dice que una empresa vende bien cuando el valor de sus ventas, teniendo en cuenta el tipo de negocio, guarda proporcionalidad razonable con el valor de los activos. La razón de ventas netas entre activos es una medida de la rentabilidad que indica el grado de eficiencia con que una empresa utiliza sus activos. (Ortiz, 2011)

#### **2.3.3.2. Egresos:**

Las erogaciones sostenidas por la organización implementada en la empresa y que permiten llevar a cabo las diversas actividades y operaciones diarias. (Soria, 2009)

#### **2.3.3.3. Costos operacionales:**

Los costos operativos son aquellos que se requieren hacer para mantener en funcionamiento el negocio. Se pueden distinguir fácilmente de los gastos en inversiones porque su destino no es esperar una rentabilidad futura, sino ayudar al proceso de producir. Hay varios tipos de gastos operacionales, y para las empresas es positivo mantener un



registro detallado de cada uno de ellos a fin de ir encontrando oportunidades de bajar costos y aumentar por consecuencia, la rentabilidad. (Angeles, 2018)

#### **2.3.3.4. Mantenimiento:**

Es el uso del conjunto de prácticas técnico-gerenciales aplicadas a bienes físicos a fin de garantizar la máxima la productividad al menor costo posible. (Raña, Castillo, Baste, & Falcón, 2010)

Se puede definir el mantenimiento como el conjunto de actividades apropiadas para mantener o restaurar un elemento, parte o equipo. Básicamente, el mantenimiento se usa para reparar un equipo roto, preservar las condiciones, prevenir la falla para decir la pérdida de producción por la inactividad del equipo, así como el de reducir los riesgos que se asociados con la falla. (Díaz, 2015)

#### **2.3.3.5. Impuestos:**

El impuesto es el ingreso público predominante, en el sentido de ser el ingreso que aporta la mayor recaudación respecto de los demás. La gran abundancia y complejidad normativa, así como la disminución de la renta de los ciudadanos a causa del incremento de la presión impositiva, son circunstancias que han suscitado entre otras, una amplia atención de la doctrina sobre esta institución (Corral, 1995)

#### **2.3.3.6. Transporte de carga**

El servicio de transporte de carga cumple la función de transportar de un lugar a otro una determinada mercadería. Este servicio forma parte



de toda una cadena logística, la cual se encarga de colocar uno o varios productos en el momento y lugar de destino indicado.

El transporte de carga forma parte de la cadena de distribución, ya que cumple con el transporte de los productos a un determinado costo (el cual es conocido como flete). Este traslado se realiza desde el punto de partida hacia el destino final de la mercadería, sin embargo, la carga durante este trayecto pasará por lugares de embarque, almacenaje y desembarque.

El servicio de transporte de carga, conocido por muchos como el servicio de distribución, logística, gestión de distribución, entre otros; es una pieza importante en el proceso económico de un país, debido a que va a incrementar o disminuir la eficiencia del servicio de transporte de carga en el mercado y este resultado se reflejará en el nivel de competitividad y el buen servicio que las empresas de transporte de carga ofrezcan al público.

Por otro lado, en el Perú el servicio de transporte de carga forma parte del sector privado, donde se rige por reglas establecidas por el Estado con la finalidad del buen desempeño de dicha actividad. Por ende este servicio se encuentra vinculado a todas las actividades económicas que se genera dentro de la misma nación, por lo cual existe una estrecha relación entre el dinamismo de la economía con la cantidad de viajes y el volumen de la carga.

El transporte de mercancías o transporte de carga se refiere al movimiento total de mercancías que utilizan el transporte terrestre en



una red determinada. Los datos se expresan en millones de toneladas-kilómetros, lo que representa el transporte de una tonelada sobre un kilómetro.

Además, pertenece al sector de servicios o sector terciario, que es el sector de la economía que se encarga de las actividades que están relacionadas con los servicios no productores o transformadores de los bienes. (Consigmar, 2017)

#### 2.3.4. **Ámbito de estudio**

La Empresa Transportes Carpio que tiene como propietario y titular a Sr. Miguel Carpio Miramende es persona natural, RUC 10238509446 cuenta con 2 unidades vehiculares.

Tabla 1:

*Información de la empresa Transportes Carpio*

<b>Numero de RUC</b>	10238509446 - Carpio Miramende Miguel
<b>Tipo de Contribuyente</b>	Persona natural con negocio
<b>Tipo de Documento</b>	DNI: 23850944 - Carpio Miramende Miguel
<b>Nombre Comercial</b>	TRANSPORTES CARPIO
<b>Fecha de Inscripción</b>	30/10/2009
<b>Estado del Contribuyente</b>	Activo
<b>Condición del Contribuyente</b>	Habido
<b>Sistema de Emisión de Comprobante</b>	Manual
<b>Sistema de Contabilidad</b>	Manual/Computarizado

Fuente Elaboración Propia

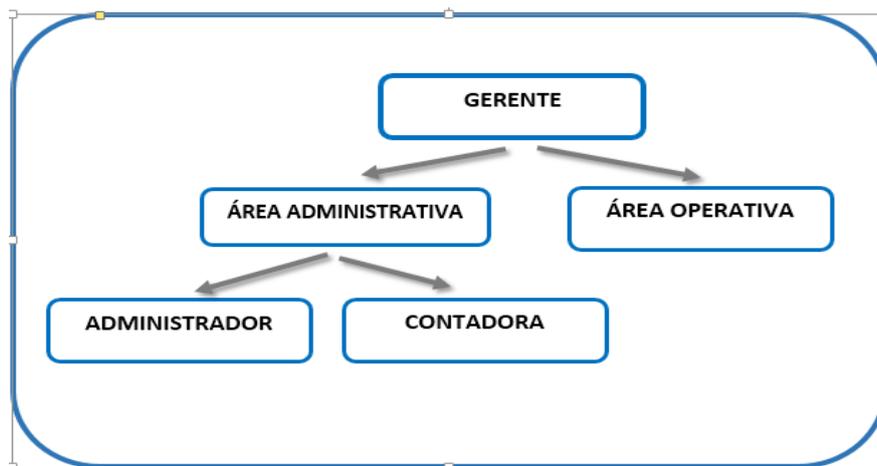
**Área Operativa**



La Empresa Transportes Carpio cuenta con cinco trabajadores 1 gerente propietario, 1 administrador, 1 contadora, 2 trabajadores (conductores). Se dedica a la prestación de servicios en transporte de carga de productos, envases y otros bienes autorizados, que garantiza el cumplimiento del plan de viajes en las rutas asignadas por la empresa de Transportes 77 S.A. Asimismo, la empresa se obliga con T77 a prestarle bajo su costo, gasto y riesgo en los términos y condiciones.

Las rutas son distintas entre: Puerto Maldonado, Andahuaylas, Juliaca, Espinar, Abancay, Quillabamba, Urubamba y Sicuani

### Organigrama de la Empresa Transportes Carpio



*Figura 1: Organigrama de la Empresa Transportes Carpio*



#### 2.4.Marco conceptual

- **Transporte:** Se denomina transporte a un sistema formado por múltiples elementos, siendo tres los fundamentales, la infraestructura, el vehículo y la empresa de servicio que viene a constituir la actividad previamente dicha. Estos elementos están interrelacionados entre sí, pues ninguno es útil sin que los otros existiesen. (Calderon, 2011, pág. 10)
- **Transporte y carga:** El transporte de carga forma parte de la cadena de distribución, ya que cumple con el transporte de los productos a un determinado costo (el cual es conocido como flete). Este traslado se realiza desde el punto de partida hacia el destino final de la mercadería, sin embargo, la carga durante este trayecto pasará por lugares de embarque, almacenaje y desembarque. (Macedo, 2011, pág. 2)
- **Números de carros:** Cantidad proviene del latín quantitas. Las cantidades son los estados particulares de las magnitudes (son conceptos abstractos en cuyos estados particulares puede establecerse la igualdad y la desigualdad). Estos dos conceptos cantidad y magnitudes son a su vez conceptos abstractos. (Báez, A y Acuña, A, 2003).
- **Cantidad de Carga:** Cantidad el termino proviene del latín quantitas, cantidades que son el total de estados característicos de volumen, son tipos de ideas abstractas que en particular son estados establecidos a través de la equidad y la desigualdad, los dos conceptos previos son ideas que generan pensamientos.(Báez, A y Acuña, A, 2003).
- **Administración del Transporte:** Actividad que lo ejecuta un terciario, entendida



como una movilización o desplazamiento de objetos o personas de un punto a otro en un vehículo que utiliza una determinada Infraestructura. (Martínez, 2012 pág. 75)

- **Gastos:** Los gastos o servicios encargados a otras personas o empresas, cuando de ellos no se ha derivado un producto o servicio aceptado por el mercado, esto incluye los costos de la mano de obra y otros rubros operativos de la empresa (Rajdell, 2014, pág. 98)
- **Beneficios:** Estos beneficios son los que se pasan por una transacción que se encarga de entregar el valor monetario de un bien que se busca. (Brouwer, 2000, pág., 17).
- **Margen de Rentabilidad:** También conocido como margen de beneficio, se refiere al beneficio directo que consigue una empresa de un servicio o bien, sin descontar impuestos, gastos de personal y otros costes. Es un indicador financiero que sirve para determinar si el negocio es rentable o no y que representa (en términos porcentuales) lo reflejado por la utilidad bruta de la empresa frente a los ingresos operacionales netos en un mismo periodo de tiempo (generalmente un año). (Economico, 1980)

Este margen de rentabilidad también es conocido como margen de beneficio que obtiene una empresa de un servicio o bien que promocionan está claro sin descontar los impuestos, gastos del personal los cuales necesitan ser pagadas por los servicios que ofrecen así como otros que son pagos necesarios impuestos por el mismo estado, este es un indicador que determina si el negocio es rentable o estable o si simplemente no tendrá ningún fruto a futuro, donde se estudian los progresos que estos tengan en un tiempo establecido directamente un año



aproximado.

- **Volumen:** El volumen corresponde a la medida del espacio que ocupa un cuerpo. La unidad de medida para medir volumen es el metro cubico ( $m^3$ ). (Kenneth,1998)
- **Peso:** Es una magnitud que se utiliza para medir la fuerza gravitatoria que actúa sobre un objeto de una determinada masa. La fuerza del Peso va dirigida hacia el centro de la Tierra o hacia el cuerpo que origina el campo gravitatorio. (Químicas, 2019)

## 2.5. Formulación de hipótesis

### 2.5.1. Hipótesis general

La tercerización de servicios de transporte de carga afecta directamente en la utilidad de la Empresa Transportes Carpio, Cusco en el periodo 2016 - 2017.

### 2.5.2. Hipótesis específicas

- La tercerización de servicios de transporte de carga en la empresa Transportes Carpio, Cusco periodo 2016 – 2017, afecta positivamente en los fletes.
- La utilidad de la empresa Transportes Carpio, Cusco periodo 2016-2017., se determina de acuerdo a sus ingresos y egresos.

## 2.6. Variable (s) de estudio

### a) Variable (s).

- Tercerización
- Utilidad

### b) Conceptualización de la (s) variable (s)

- **Tercerización**



Proviene de la traducción al castellano del neologismo inglés outsourcing, y viene a ser la externalización o tercerización de determinadas áreas funcionales. “responde al acto mediante el cual una organización contrata a un tercero para que realice un trabajo en el que está especializado, con el objetivo de reducir costos y evitar a la organización la adquisición de una infraestructura propia que le permita la correcta ejecución del trabajo”.(Mujica, 2014)

- **Utilidad**

Se llama así al beneficio o ganancia obtenido de las actividades que las empresas o usuarios realizan según el giro del negocio, resultante de restar a los ingresos obtenidos por las operaciones realizadas todos los gastos incurridos para la realización de dicho bien, servicio o actividad fuente de ingreso. (Chavarry, 2016)



c) Operacionalización de variable.

Tabla 2:

*Operacionalización de variable.*

Variable	Conceptualización de Variables	Dimensiones	Indicadores
<b>Tercerización</b>	Proviene de la traducción al castellano del neologismo inglés outsourcing, y viene a ser la externalización o tercerización de determinadas áreas funcionales. “responde al acto mediante el cual una organización contrata a un tercero para que realice un trabajo en el que está especializado, con el objetivo de reducir costos y evitar a la organización la adquisición de una infraestructura propia que le permita la correcta ejecución del trabajo”.(Mujica, 2014)	Flete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Volumen</b></li> <li>• <b>Peso</b></li> </ul>
<b>Utilidad</b>	Se llama así al beneficio o ganancia obtenido de las actividades que las empresas o usuarios realizan según el giro del negocio, resultante de restar a los ingresos obtenidos por las operaciones realizadas todos los gastos incurridos para la realización de dicho bien, servicio o actividad fuente de ingreso. (Chavarry, 2016)	Ingresos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ventas</b></li> </ul>
		Egresos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Costos de operación</b></li> <li>• <b>Mantenimiento</b></li> <li>• <b>Impuestos</b></li> </ul>

Fuente :elaboración Propia



## CAPÍTULO III: MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

### 3.1. Tipo de investigación.

La presente investigación es básica porque se llevó a cabo sin fines prácticos inmediatos. (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2015)

### 3.2. Enfoque de la investigación.

“La presente investigación es de enfoque cuantitativo, porque recolecta datos, para luego realizar un análisis mediante números y porcentajes una vez obtenidos la recolección de datos se probará la hipótesis, con una medición numérica y el análisis estadístico correspondiente, para establecer finalmente patrones de comportamiento y probar las teorías.” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

### 3.3. Diseño de la investigación

El trabajo de investigación es de un diseño no experimental porque no se manipularon las variables, es decir, no se propiciaron cambios intencionales en las variables. Solo se observaron las situaciones en su contexto natural. (Roberto Hernández Sampieri, 2014, pág. 22).

### 3.4. Alcance de la investigación.

La investigación realizada es descriptiva ya que se desarrollará en la Empresa Transportes Carpio, la cual se determina la tercerización de servicio de transporte de carga y su efecto en la utilidad de la empresa. (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014)

### 3.5. Población y muestra de la investigación.

#### 3.5.1 Población.

La investigación realizara un estudio de caso donde la población está constituida por los documentos que serán sometidos a análisis y asimismo por el personal: gerente propietario (1), administrador (1), contadora (1), colaboradores (2), haciendo un total de 05 colaboradores.



### 3.5.2 Muestra.

La muestra del trabajo está constituida por los documentos que serán sometidos a análisis y asimismo por el personal: gerente propietario (1), administrador (1), contadora (1), trabajadores (2), haciendo un total de 05 colaboradores.

POBLACIÓN = MUESTRA. Carácter censal

### 3.6. Técnica(s)

a) **Encuesta:** Se realizará una encuesta a todos los trabajadores de la Empresa Transportes Carpio con preguntas cerradas y abiertas.

**b) Análisis Documental:**

Es la revisión de todos los libros, documentos que fueron relacionados a la investigación para este caso es el Costeo por actividades (ABC) en el servicio de ginecología de pacientes no asegurados del Hospital Regional del Cusco.

**c) Entrevista**

Es aquella conversación cara a cara que se da entre el investigador (entrevistador) y el sujeto de estudio (entrevistado)

### 3.7. Instrumentos(s)

- **Guía de análisis documental:** Presenta documentos que la empresa posee.
- **Cuestionario:** Presenta preguntas con respuestas específicas o definidas.

### 3.8. Validez y confiabilidad de instrumentos

Se realiza el procesamiento de datos de la siguiente manera:

- **Ordenamiento y clasificación.** – Al aplicar esta técnica se presenta de forma ordenada para que la interpretación sea verídica y conseguir un buen resultado.
- **Registro manual.** - Se utiliza esta técnica para digitar la información recopilada de todas las fuentes obtenidas de los documentos.



- **Procesamiento de datos en el programa Excel.** – Se utiliza esta técnica para obtener diversos cálculos matemáticos y estadísticos de utilidad para la investigación.

### **3.9. Procesamiento de datos.**

Esta técnica consiste en dar validez, peso a cada uno de los datos recolectados, y en obtener deducción de la información evaluada. La importancia de la evaluación e interpretación residen en asegurar el trabajo con los datos válidos, procesando soluciones veraces y exactas.



## CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN

### 4.1. Resultados de la investigación

#### 4.1.1. Análisis cuantitativo

Tabla 3:

#### *Puesto Laboral*

		<b>Puesto Laboral</b>			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Gerente	1	20,0	20,0	20,0
	Administrador	1	20,0	20,0	40,0
	Otra función	3	60,0	60,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Fuente elaboración Propia

#### **Interpretación:**

En la Tabla 3 referida al puesto laboral de los trabajadores que tiene la empresa Transportes Carpio, se observa que el 60% está conformada por trabajadores que se desempeñan en otras funciones diferentes a las gerenciales o administrativas, mientras que el 40% de ellos se desempeñan precisamente en funciones gerenciales y administrativas.

Se observa que, de acuerdo al puesto laboral, existen más trabajadores que pertenecen a otras funciones diferentes de los gerenciales o administrativos como son los operativas, esto se debe a la naturaleza de la empresa, ya que una empresa de ámbito menor requiere de mayor personal operativo que personal gerencial o administrativo además de que es similar en el caso de las demás empresas, siempre se va a requerir mayor participación ejecutora que directora.



Tabla 4:

*Tercerización de servicios*

<b>¿Usted considera que la tercerización del servicio de transporte es necesaria para la utilidad de la empresa?</b>					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	2	40,0	40,0	40,0
	A veces	2	40,0	40,0	80,0
	Siempre	1	20,0	20,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla N°4 referida a la tercerización de servicios de la empresa Transportes Carpio, se observa que el 40% de los colaboradores precisan que a veces es necesario la tercerización del servicio de transporte para mejorar la utilidad, mientras que el 20% de ellos indican que siempre es necesario la tercerización del servicio de transporte para mejorar la utilidad.

Respecto a la tercerización de servicios, los colaboradores indican que a veces y nunca la tercerización del servicio beneficia a la empresa, se puede ver una percepción diferente entre todos los colaboradores, mientras que existe un grupo minoritario que indica que siempre es necesario la tercerización de servicio, esto se debe que las actividades operativas, distribución y atención al cliente lo realiza mejor manera la misma empresa que mientras que contrate otra que sustituya parte de la cadena de servicios de la empresa.



Tabla 5:

*Flete*

		¿Usted cree que el flete de viaje es óptimo para brindar un adecuado servicio?			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	1	20,0	20,0	20,0
	Casi Siempre	3	60,0	60,0	80,0
	Siempre	1	20,0	20,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 5 referida al flete que los la Empresa Transportes Carpio, se observa que el 60% de los trabajadores precisan que casi siempre es óptima el flete que perciben por los servicios brindados a Transportes 77, mientras que el 20% de ellos indican que siempre es óptimo el flete que percibe la Empresa Transportes Carpio.

En el caso de los fletes que perciben la empresa se observa que casi siempre es el adecuado en la empresa, esto se debe que la demanda existente de la empresa está establecida generalmente por los recursos necesarios que posee actualmente la empresa para brindar este tipo de servicios, se puede decir entonces que no existe generalmente una sobre oferta del mercado de servicios que exceda los servicios que pueda brindar la empresa.



Tabla 6:

*Cantidad de carga en peso*

		¿Cree usted que la cantidad de carga en peso es la adecuada para brindar un buen servicio a tiempo?			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	1	20,0	20,0	20,0
	Frecuentemente	1	20,0	20,0	40,0
	Casi Siempre	1	20,0	20,0	60,0
	Siempre	2	40,0	40,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Fuente elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 6 referida a la cantidad de carga en peso que posee la Empresa Transportes Carpio, se observa que el 40% de los trabajadores precisan que siempre es adecuada la cantidad de carga en peso para brindar un servicio a tiempo, mientras que el 20% de ellos indican que a veces es adecuada la cantidad de vehículos de transporte.

En el caso de la cantidad de carga en peso por la empresa se percibe mayoritariamente que siempre es el adecuado para brindar un buen servicio, entonces se puede señalar que la cantidad de carga en volumen es la adecuada para satisfacer en tiempo de entrega, entonces es suficiente para permitir cumplir los pedidos de entrega en la empresa.



Tabla 7:

*Cantidad de carga establecida en volumen*

¿Usted cree que la cantidad de carga establecida en volumen es la correcta referente a la generación de ingresos?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	3	60,0	60,0	60,0
	Casi Siempre	1	20,0	20,0	80,0
	Siempre	1	20,0	20,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 7 referida a la cantidad de carga establecida por la Empresa Transportes Carpio, se observa que el 60% de los colaboradores precisan que a veces es adecuada la cantidad de carga establecida por la empresa, mientras que el 20% de ellos indican que casi siempre es adecuada la cantidad de carga establecida por la empresa.

Se observa respecto a la carga establecida que permite generar un nivel de ingresos, que a veces es la adecuada, esto se debe a que no se utilizan óptimamente la capacidad de carga de los vehículos y estos a su vez limitados por los horarios establecidos de salida y de entrega, indicando que esto puede ser más optimizado.



Tabla 8:

*Ingresos*

---

¿Percibe usted actualmente que los ingresos de la empresa son los adecuados?

---

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	4	80,0	80,0	80,0
	Casi Siempre	1	20,0	20,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

---

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 8 referida a los ingresos de la Empresa Transportes Carpio, se observa que el 80% de los colaboradores precisan que a veces es correcto los ingresos percibidos por el servicio que prestan, mientras que el 20% de ellos indican que casi siempre es adecuado los ingresos percibidos por el servicio que prestan.

Respecto a los ingresos se indica que a veces son los adecuados, esto refiriéndose a todos los ingresos obtenidos a corto plazo con insuficientes, esto puede conllevar a ocasionar una falta de liquidez de corto plazo, esto puede estar ocasionado por qué no se ha establecido adecuadamente una respectiva estructura de costos.



Tabla 9:

*Ventas*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	1	20,0	20,0	20,0
	A veces	2	40,0	40,0	60,0
	Frecuentemente	1	20,0	20,0	80,0
	Siempre	1	20,0	20,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 9 referida a las ventas de la empresa Transportes Carpio, se observa que el 40% de los colaboradores precisan que a veces los fletes generados son óptimos para incrementar el número de ventas, mientras que el 20% de ellos indican que siempre la los fletes generados son óptimos para incrementar el número de ventas.

Respecto a la publicidad y ventas se observa que los colaboradores indican que a veces los fletes generados son óptimos en la generación de los ingresos, debido a que generalmente si se incrementa la publicidad, existe mayor posibilidad de que los demandantes de servicios de transporte puedan informarse sobre la variedad de servicios que se brinda en la empresa.



Tabla 10:

*Egresos*

		¿Usted percibe que los egresos que incurren en la empresa lo realizan de manera adecuada?			
		Frecuencia	Porcent aje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	1	20,0	20,0	20,0
	Frecuentemente	1	20,0	20,0	40,0
	Casi Siempre	2	40,0	40,0	80,0
	Siempre	1	20,0	20,0	100,0
	Total	5	100,0	100,0	

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 10 referida a los egresos de la empresa Transportes Carpio, se observa que el 40% de los colaboradores precisan que casi siempre los egresos son realizados de manera adecuada, mientras que el 20% de ellos indican que a veces la utilización de recursos es adecuada.

Respecto a la eficacia que se maneja en la empresa, indican los colaboradores que casi siempre son correctos los resultados con respecto al tiempo en el cual se cumplen, esto a base de capacitación laboral y el adecuado desempeño que se tiene en la empresa. Teniendo en cuenta que la eficacia se mide según los resultados obtenidos, en un tiempo determinado, maximizando los resultados con los mismos recursos a base de capacitación de los empleados.



Tabla 11:

*Costos operacionales*

¿Usted cree que los gastos operacionales que incurre en la empresa son altos?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	1	20,0	20,0	20,0
	A veces	2	40,0	40,0	60,0
	Casi Siempre	1	20,0	20,0	80,0
	Siempre	1	20,0	20,0	100,0
	Total	5	100,0	100,0	

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 11 referida a los gastos operacionales de la empresa de transportes Carpio, se observa que el 40% de los trabajadores precisan que a veces los gastos operacionales con los que cuenta la empresa son altos, mientras que el 20% de ellos indican que casi siempre los gastos operacionales con los que cuenta la empresa son altos.

Se observa que los gastos operacionales a veces son altos, esto indicando que los costos de recorrido en horas saturadas impiden tener un flujo constante de la utilización de costos de producción como el combustible, es por ello que perciben que los costos por hora son altos.



Tabla 12:

*Mantenimiento*

<b>¿Usted considera que el mantenimiento de los vehículos de la empresa Transportes Carpio es adecuado?</b>					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	1	20,0	20,0	20,0
	Casi Siempre	2	40,0	40,0	60,0
	Siempre	2	40,0	40,0	100,0
Total		5	100,0	100,0	

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 12 referida al mantenimiento de los vehículos de la empresa de transportes Carpio, se observa que el 40% de los colaboradores precisan que siempre al mantenimiento de los vehículos es adecuada en la empresa, mientras que el 20% de ellos indican que a veces la productividad laboral es óptima en la empresa.

Respecto a la al mantenimiento de los vehículos los empleados indican que siempre y casi siempre al mantenimiento de los vehículos es adecuada en la empresa, esto se traduce en los resultados de los servicios brindados y la satisfacción del cliente, es por ello que es necesario realizar el mantenimiento de los vehículos de forma adecuada.



Tabla 13:

*Impuesto dado al servicio de transporte*

---

¿Usted está de acuerdo con el impuesto establecido referente al servicio que se brinda?

---

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	3	60,0	60,0	60,0
	A veces	1	20,0	20,0	80,0
	Siempre	1	20,0	20,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

---

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 13 referida a el impuesto establecido a los servicios de la empresa Transportes Carpio, se observa que el 60% de los trabajadores precisan que nunca es adecuado el impuesto que se les impone por el servicio que prestan, mientras que el 20% de ellos indican que a veces es adecuado el impuesto que se les impone por el servicio que prestan.

Respecto a el impuesto establecido al servicio de transporte indican que nunca se está de acuerdo con el nivel de impuesto dado que generalmente este impuesto que se les impone a las micro y pequeñas empresas son elevados considerando su nivel de rentabilidad y su crecimiento en el mercado es por ello que muchos empresarios no les parece de acuerdo el nivel de impuestos dado por el estado.



Tabla 14:

*Marguen de utilidad*

		¿Usted cree que el margen de utilidad de la empresa es la adecuada?			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	1	20,0	20,0	20,0
	A veces	2	40,0	40,0	60,0
	Frecuentemente	1	20,0	20,0	80,0
	Siempre	1	20,0	20,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 14 referida el margen de utilidad de la empresa Transportes Carpio, se observa que el 40% de los colaboradores precisan que a veces el margen de utilidad de la empresa es la adecuada, mientras que el 20% de ellos indican que siempre el margen de utilidad de la empresa es la adecuada.

Respecto al margen de utilidad los colaboradores precisan mayoritariamente que a veces es la correcta, esto debido a que no existe una adecuada acumulación de ingresos es por ello que se sufre de liquidez a corto plazo, entonces se debe proceder a esclarecer el flujo económico y financiero de la empresa para poder proyectar las utilidades en el tiempo.



Tabla 15:

*Marguen de Utilidad Neta*

¿Percibe usted que el margen de utilidad neta es satisfactoria para la rentabilidad de la empresa?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	3	60,0	60,0	60,0
	Frecuentemente	2	40,0	40,0	100,0
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Fuente Elaboración Propia

**Interpretación:**

En la Tabla 18 referida a él margen de utilidad neta de la empresa Transportes Carpio, se observa que el 60% de los colaboradores precisan que a veces el margen de utilidad neta de la empresa es satisfactoria, mientras que el 40% de ellos indican que frecuentemente el margen de utilidad neta de la empresa es satisfactoria.

Respecto al margen de utilidad neta, está refiriéndose a la utilidad después de pagar impuestos, amortización financiera y gastos administrativos, se indica que a veces el margen de utilidad es satisfactoria, indicando que no necesariamente es la adecuada.



## CAPITULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS

### CONCLUSIONES

**1.-** La tercerización de servicios de transporte de carga que opera la empresa Transportes Carpio afecta a la utilidad de manera positiva del 10, 14% al 22% como se puede observar en la tabla 4, se entiende a que la empresa Transportes 77 S.A. utiliza con mayor frecuencia a la empresa materia del presente estudio, porque en un inicio transportaba mercadería de Cusco a Lima y retornaba vacío

**2.-** La tercerización en la empresa Transportes Carpio ha generado un efecto positivo que alcanza el 22% en beneficio de la empresa materia del presente trabajo de investigación como se puede especificar en la tabla 5 representado de acuerdo a los fletes que cobra la empresa.

**3.-** La empresa Transportes 77 S.A. se ha encargado de mejorar su propia utilidad, así como el de la empresa Transportes Carpio con mayor frecuencia y mejorar las utilidades de ambas organizaciones, como se observa en la tabla 14.



## RECOMENDACIONES

1.- La empresa de servicios de transporte de carga Transportes Carpio, como resultado del presente trabajo de investigación debe constituir una sucursal en la ciudad de Lima que se encargue de captar usuarios directamente y eliminar la tercerización por parte de la empresa Transportes 77 S.A. de manera que realmente obtenga mayores utilidades.

2.- En caso de mantenerse la tercerización entre ambas empresas se debe negociar mejores condiciones a fin de que incremente el porcentaje de utilidad del 22% a más.

3.- La empresa de servicios de transporte de carga Transportes Carpio debe incrementar su flota vehicular para tener mayor capacidad instalada y cumplir las exigencias de la demanda del mercado local y nacional, utilizando para ello el incremento de las utilidades.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alvarez, C. M., & Péres, M. C. (2016). Análisis del costo del servicio y su análisis del costo del servicio y su. Universidad Privada del Norte, Cajamarca.*
- Amat, O. (2018). Contabilidad y finanzas para dummies. lima: lelibros.*
- Bogotá emprende. (2009). Como definir los costos de tu empresa. Bogotá: Editorial Kimpres Ltda.*
- Calderon, H. (26 de Octubre de 2011). Logistica del transporte. Obtenido de <https://logistweb.wordpress.com/tag/definicion-transporte/>*
- Carbonel, R. A. (Septiembre de 2016). docplayer. Tercerización. Sao Paulo, Brasil. Obtenido de docplayer.*
- Chain, R. e. (3 de Diciembre de 2014). Operador logístico: servicios y beneficios. Obtenido de <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/operador-logistico-servicios-y-beneficios/>*
- Economico, D. (1980). Economía Agraria . Barcelona: Editorial Planeta.*
- Enriquez, H. M. (2008). Gerencia de Recursos Fisicos y Financieros. Bogota.*
- Ermida, O., & Orsatti, A. (2010). conceptos sobre trabajo tercerizado . Mexico: Antilope.*
- Fernandez, G. M. (2016). ntroducción a la gestión de flotas de vehículos. (J. Lastre, Entrevistador) Obtenido de <https://juliansastre.com/gestion-de-flotas-de-vehiculos/>*
- Figuroa, A. (1990). La Economía Campesina En El Perú: Teorías Y Políticas\*. Lima: PUCP.*
- Fullana, C., & Paredes, J. (2008). manual de contabilidad de costes. Madrid : Delta.*



*García, i. (01 de 12 de 2017). economiasimple. Obtenido de Economía simple:*

*<https://www.economiasimple.net/glosario/margen-de-utilidad>*

*Girondella , L. (2013). Qué Son Utilidades Empresariales. contrapeso.info.*

*Huete, F. (19 de Noviembre de 2009). Revista de Filosofía, Derecho y Política. Obtenido de <http://universitas.idhbc.es/>*

*Kerin, R. (2007). Marketing 13 edición. Mexico: Mc graw hill.*

*Macedo. (29 de Septiembre de 2011). Transporte de Cargo. Obtenido de*

*<https://transportedecargadepits.wordpress.com/2011/09/29/definicion-del-servicio-de-transporte-de-carga/>*

*Mayorga, J. (2010). La Vision Global de la Utilidad. Uni libre, 173-206.*

*Rajdell, M. (2014). Contabilidad para todos: introducción al registro contable. Mexico: OmniaScience.*

*Roberto Hernández Sampieri, R. F. (2014). Metodología de la investigación. Mexico: Mc Graw Hill.*

*Sen, A. (1992). Sobre conceptos y medidas de pobreza. Comercio Exterior, vol. 42. núm 4, 13.*

*Talavera, H. (02 de 02 de 2019). asesorapyme. Obtenido de*

*<https://www.asesorapyme.org/2019/02/07/diferencia-entre-margen-bruto-y-markup/>*

*Urrea, R. (2008). Gerencia de Recursos Fisico y Financieros . Bogota: iesa.*



## **ANEXOS**



## Matriz de consistencia

**TÍTULO: LA TERCERIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y SU EFECTO EN LA UTILIDAD DE LA EMPRESA TRANSPORTES CARPIO, CUSCO PERIODO 2016 - 2017**

Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Variables/Dimensiones	Indicadores	Metodología
¿De qué manera la tercerización de servicios de transporte de carga afecta en la utilidad de la empresa Transportes Carpio, Cusco periodo 2016 - 2017?	Analizar de qué manera la tercerización de servicios de transporte de carga afecta en la utilidad de la Empresa Transportes Carpio, Cusco en el periodo 2016 -2017.	La tercerización de servicios de transporte de carga afecta directamente en la utilidad de la Empresa Transportes Carpio, Cusco en el periodo 2016 -2017.	<p><b>V.I TERCERIZACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Flete</li> </ul> <p><b>V.D UTILIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ingresos</li> <li>Egresos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Volumen</li> <li>Peso</li> <li>Ventas</li> <li>Gastos Operacionales</li> <li>Mantenimiento</li> <li>Impuesto</li> </ul>	<p><b>Tipo:</b> Descriptivo Básico  <b>Enfoque:</b> Cuantitativo  <b>Alcance:</b> Descriptiva  <b>Diseño:</b> No Experimental</p> <p><b>Población:</b>            1 gerente propietario, 1 secretario, 1 contadora, 2 trabajadores</p> <p><b>Muestra:</b>            1 gerente propietario, 1 administrador, 1 contadora, 2 trabajadores</p> <p><b>Técnica:</b> Encuesta  <b>Instrumento:</b> Cuestionario Cerrado</p>
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas			
<ul style="list-style-type: none"> <li>¿Cómo se da la tercerización de servicios de transporte de carga en la empresa transportes Carpio, Cusco periodo 2016 - 2017?</li> <li>¿Cuál es el efecto de la utilidad de la empresa transportes Carpio, Cusco en el periodo 2016 - 2017?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conocer cómo se da la tercerización de servicios de transporte de carga en la empresa transportes Carpio, Cusco periodo 2016 – 2017.</li> <li>Determinar el efecto de la utilidad de la empresa transportes Carpio, Cusco en el periodo 2016 – 2017.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La tercerización de servicios de transporte de carga en la empresa Transportes Carpio, Cusco periodo 2016 – 2017, genera un impacto positivo en los fletes.</li> <li>La utilidad de la empresa Transportes Carpio, Cusco periodo 2016-2017., se determina de acuerdo a sus ingresos y egresos.</li> </ul>			

Fuente Elaboración Propia