

Universidad Nacional de Tumbes

Facultad de Ciencias Económicas

Escuela Profesional de Contabilidad



**Los costos en la gestión administrativa de las empresas de
transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes –
2021**

Área: Ciencias Sociales

Línea: Políticas y gestión pública y privada

TESIS

Para obtener el título profesional de Contador Público

Autora

Br. Adriana Loren Olaya Feijoó

Tumbes - 2021

Universidad Nacional de Tumbes
Facultad de Ciencias Económicas
Escuela Profesional de Contabilidad



**Los costos en la gestión administrativa de las empresas de
transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes –
2021**

Tesis aprobada en forma y estilo por:

Dr. Luis Edilberto Cedillo Peña
Presidente

Dr. John Piero Dios Valladolid
Secretario

Dr. Emilio Máximo Vera Namay
Vocal

Tumbes - 2021

Universidad Nacional de Tumbes
Facultad de Ciencias Económicas
Escuela Profesional de Contabilidad



**Los costos en la gestión administrativa de las empresas de
transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes -
2021**

**Los suscritos declaramos que la tesis es original en su contenido
y forma.**

Br. Adriana Loren Olaya Feijóo
(Autora)

Dr. Julio Raúl Mena Preciado
(Asesor)

Tumbes - 2021



UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
SECRETARÍA ACADÉMICA

“AÑO DEL FORTALICIMIENTO DE LA SOBERANÍA NACIONAL”

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En Tumbes, a los treinta días del mes de junio del dos mil veintidós, siendo las dieciocho horas, y en la modalidad virtual, a través de la plataforma Google Meet, se reunieron el Jurado Calificador de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Tumbes, designado con Resolución Decanal N° 309-2021/UNTUMBES-FCCEE el **Dr. LUIS EDILBERTO CEDILLO PEÑA** (Presidente), **Dr. JOHN PIERO DIOS VALLADOLID** (Secretario) y **Dr. EMILIO MÁXIMO VERA NAMAY** (Vocal), reconociendo en la misma Resolución además al **Dr. JULIO RAÚL MENA PRESIADO** como asesor, se procedió a evaluar, calificar y deliberar la sustentación de la tesis titulada “**Los costos en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes-2021**”, para optar el Título Profesional de CONTADOR PÚBLICO presentado por la Bachiller ADRIANA LOREN OLAYA FEIJOÓ.

Concluida la sustentación y absueltas las preguntas, por parte de la sustentante y después de la deliberación, el Jurado según el artículo N° 65° del Reglamento de Tesis para Pregrado y Posgrado de la Universidad Nacional de Tumbes, declara a la Bachiller ADRIANA LOREN OLAYA FEIJOÓ con calificativo:

APROBADO BUENO

Se hace conocer a la sustentante, que deberá levantar las observaciones finales hechas al informe final de tesis, que el jurado le indica.

En consecuencia, queda **APTO** para continuar con los trámites correspondientes a la obtención del Título Profesional de CONTADOR PÚBLICO, de conformidad con lo estipulado en la Ley Universitaria N° 30220, el Estatuto, Reglamento General, Reglamento de Grados y Títulos y Reglamento de Tesis para Pregrado de la Universidad Nacional de Tumbes.

Siendo las **dieciocho**, horas y **cincuenta y cinco** minutos del mismo día se dio por concluida la ceremonia académica, en forma virtual, procediendo a firmar el Acta en presencia del público asistente.

Tumbes, 30 de junio de 2022

Dr. LUIS EDILBERTO CEDILLO PEÑA
DNI: 00208977
Presidente

Dr. JOHN PIERO DIOS VALLADOLID
DNI: 00227337
Secretario

Dr. EMILIO MÁXIMO VERA NAMAY
DNI: 18000233
Vocal

DEDICATORIA

A Dios:

Por darme vida, salud y sabiduría a lo largo de este camino y por darme la fortaleza necesaria para poder lograr todas mis metas.

A Mis padres y Familia:

Gracias por el apoyo que he recibido de toda mi familia que han sido una pieza importante para poderme proyectar en la vida y ser una gran profesional.

AGRADECIMIENTO

A Dios, a mis padres, a mis hermanos, amigos y a todas las personas que colaboraron en la realización de esta investigación y a mi asesor el Dr. Julio Raúl Mena Preciado por sus valiosos conocimientos y por las orientaciones recibidas durante todo el recorrido para de esta investigación, también a cada uno de mis docentes de la Universidad Nacional de Tumbes quienes compartieron sus grandes conocimientos, y transmitieron responsabilidad y amor a la carrera durante mi formación profesional.

La autora.

ÍNDICE

RESUMEN	xix
ABSTRACT	xx
I. INTRODUCCIÓN.....	12
1.1. Situación problemática	12
1.2. Planteamiento del problema	14
1.3. Justificación	14
1.4. Objetivos	15
II. REVISIÓN DE LA LITERATURA	16
2.1. Antecedentes del tema.	16
2.2. Bases Teórico – Científico	18
2.1.1. Definición de costos.....	18
2.1.2. Definición de gestión administrativa.....	23
2.1.3. Las empresas de transportes de pasajeros en el Perú.	25
III. MATERIALES Y METODOS.....	26
3.1. Tipo y diseño de la investigación.	26
3.2. Hipótesis y variables.	26
3.3. Población.....	27
3.4. Métodos, técnicas e instrumentos de recolección de datos.	27
3.5. Plan de procesamiento y análisis de datos.	29
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	30
4.1. Presentación de resultados.	30
4.2. Discusión De Resultados.....	51
V. CONCLUSIONES	57
VI. RECOMENDACIONES.....	58
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	59
A N E X O S	65
VIII. EVIDENCIAS.....	73

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Remuneración del gerente	30
Tabla 2: Remuneración de la oficina de contabilidad	31
Tabla 3: Remuneración del personal de pasajes y encomiendas	32
Tabla 4: Remuneración de los choferes	33
Tabla 5: Beneficios de los choferes.....	34
Tabla 6: Consumo de combustible.	35
Tabla 7: Mantenimiento de ómnibus	36
Tabla 8: Desembolso por mantenimiento	37
Tabla 9: Desembolso por peajes.....	38
Tabla 10: Estimación de la vida útil de un ómnibus.	39
Tabla 11: La depreciación o pérdida del valor del ómnibus.	40
Tabla 12: La vida útil de las llantas se estima.	41
Tabla 13: La vida útil de las llantas.	42
Tabla 14: Depreciación del local.	43
Tabla 15: Fijación de los precios de venta.	44
Tabla 16: Calcula sus costos.	45
Tabla 17: Política de incentivos.....	46
Tabla 18: Política de ventas.	47
Tabla 19: Margen de la rentabilidad antes del COVID.....	48
Tabla 20: Margen de la rentabilidad en la actualidad.	49
Tabla 21: Estructura de costos.....	50

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Remuneración del gerente.	30
Figura 2: Remuneración de la oficina de contabilidad.	31
Figura 3: Remuneración del personal de pasajes y encomiendas.	32
Figura 4: Remuneración de los choferes.	33
Figura 5: Beneficios de los choferes.	34
Figura 6: Consumo de combustible.	35
Figura 7: Mantenimiento de ómnibus.	36
Figura 8: Desembolso por mantenimiento.	37
Figura 9: Desembolso por peajes.	38
Figura 10: Estimación de la vida útil de un ómnibus.	39
Figura 11: La depreciación o pérdida del valor del ómnibus.	40
Figura 12: La vida útil de las llantas se estima.	41
Figura 13: La vida útil de las llantas.	42
Figura 14: Depreciación del local.	43
Figura 15: Fijación de los precios de venta.	44
Figura 16: Calcula sus costos.	45
Figura 17: Política de incentivos.	46
Figura 18: Política de ventas.	47
Figura 19: Margen de la rentabilidad antes del COVID.	48
Figura 20: Margen de la rentabilidad en la actualidad.	49
Figura 21: Estructura de costos.	50

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1: ENCUESTA.	66
ANEXO 2: MATRIZ DE CONSISTENCIA.	71

RESUMEN

La investigación, tuvo como objetivo general, determinar los costos y su incidencia en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, y como objetivos específicos: determinar la incidencia del costo de los recursos materiales, mano de obra y de los costos indirectos en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, es de tipo descriptiva y de diseño no experimental, aplicándose una encuesta como instrumento de recolección de información a 8 empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes. Entre los resultados obtenidos tenemos que, las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, clasifican correctamente como gastos administrativos, la remuneración del gerente general y la remuneración del personal de la oficina de contabilidad, clasifican de manera errada como gastos administrativos, la remuneración del personal de atención de pasajes y encomiendas, siendo gasto de ventas por la función que realizan. La remuneración de los choferes y sus beneficios sociales, que constituyen mano de obra directa, el desembolso efectuado por concepto de peajes y el mantenimiento de los ómnibus, que son costos indirectos del costo del servicio. Las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes dada su condición de empresas de servicios requieren de suministros, tales como combustibles, lubricantes y repuestos para la generación del servicio de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes. La vida útil de los ómnibus y de las llantas se estiman en función a números de años y la depreciación o pérdida de valor del ómnibus y de las llantas, es considerado como costo del servicio de transporte, lo que significa una clasificación correcta.

Palabras claves: Costos, gestión administrativa.

ABSTRACT

The general objective of the investigation was to determine the costs and their incidence in the administrative management of the interprovincial passenger transport companies in the district of Tumbes, and as specific objectives: to determine the incidence of the cost of material resources, labor and of the indirect costs in the administrative management of the interprovincial passenger transport companies of the district of Tumbes, is descriptive and non-experimental in design, applying a survey as an information collection instrument to 8 interprovincial passenger transport companies of the district. from Tumbes. Among the results obtained we have that, the interprovincial passenger transport companies of the district of Tumbes, correctly classify as administrative expenses, the remuneration of the general manager and the remuneration of the personnel of the accounting office, they classify in an erroneous way as administrative expenses, the remuneration of ticket and parcel service personnel, being a sales expense for the function they perform. The remuneration of the drivers and their social benefits, which constitute direct labor, the disbursement made for tolls and the maintenance of the buses, which are indirect costs of the cost of the service. The interprovincial passenger transport companies of the Tumbes district, given their status as service companies, require supplies, such as fuels, lubricants and spare parts for the generation of the interprovincial passenger transport service of the Tumbes district. The useful life of buses and tires is estimated based on numbers of years and the depreciation or loss of value of the bus and tires is considered as the cost of the transportation service, which means a correct classification.

Keywords: Costs, administrative management.

I.INTRODUCCIÓN

1.1. Situación problemática

En la actualidad, el análisis de costos, es un tema de gran importancia para todo el empresariado, sin importar el tipo de actividad que la empresa desarrolle, resulta ser una herramienta muy importante para conocer el costo de los productos y a su vez determinar, cuáles son los más rentables o cuales no, aportando información útil al sistema de gestión administrativa de la empresa, en cuanto, a precios, márgenes de rentabilidad, ventajas competitivas, incentivos al personal, políticas de ventas, y otros elementos necesarios para la buena marcha de los negocios.

Tal como señalan Jara et al. (2017), “la falta de una estructura de sistema de costos definida ocasiona que los precios se transformen en inestables y tiendan a decrecer año tras año. Si bien estas disminuciones obedecen a factores tales como mayores comisiones hacia los clientes y menores márgenes de utilidad para la empresa, esta disminución se tradujo en una menor calidad de los vehículos, menos enfoque de la empresa en dichos contratos y menor inversión en la calidad del servicio”. Sin embargo, la prestación de servicio que ofrecen las empresas de transportes interprovinciales de pasajeros es uno de los medios principales para atraer y mantener a los clientes.

Por otro lado, Suzette (2019), señala que “la gestión administrativa son las actividades del planeamiento donde cada compañía aplica las operaciones de los procesos, las capacidades de desempeño de cada trabajador y organización, para lograr los recursos que les permitan obtener resultados eficientes”.

Además, Ojeda (2020), refiere que “las tarifas de las empresas de transporte han disminuido entre 40% a 50% debido a que últimamente las rutas son más cortas. Por lo tanto, estamos hablando que la pérdida es un 30% menor que la pérdida del nivel de transporte nacional. En lo laboral, más de 70.000 familias, entre conductores, mostradores, gerentes, personal administrativo y de mantenimiento se han visto afectados por la paralización de las empresas”.

Según la Asociación de Propietarios de Ómnibus Interprovinciales del Perú - Cotrap-Apoip (2020), explica que “existen más de 500 empresas y más de 6,500 buses solo del transporte nacional, por otro lado, hay más de 3,000 en el transporte regional donde se estima que el 90% están paralizados. Específicamente a principios de marzo el nivel de paralización también se está dando a nivel mundial, porque en los países sin cuarentena, la baja de la demanda es entre el 80% al 90%. Hoy en día, el 10% restante de la flota ha realizado viajes humanitarios, los mismos que se han concentrado en algunas empresas por los bajos costos, esto porque aquellos que tenían mayor flota redujeron sus precios y el Estado eligió a las empresas que daban facilidades”.

La pandemia del coronavirus ha afectado todos los negocios del mundo, no siendo la excepción, el sector transporte; tanto en el territorio nacional, regional y local, como resultado se demuestra la fuerte necesidad de que los negocios cuenten con un sistema de costos que le permita gestionar su estructura y encontrar el equilibrio entre el costo y el precio; de tal manera que pueda seguirse manteniendo el sistema administrativo, concentrado en la consecución de los objetivos empresariales del negocio, permitiendo su continuidad y permanencia en el mercado.

1.2. Planteamiento del problema

Por lo tanto, conociendo la problemática establecida, se formuló la siguiente interrogante que se induce: ¿De qué manera los costos inciden en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021?

Para dar una profundización de la problemática, se obtuvo las siguientes preguntas específicas que ayudan a cuantificar: ¿Cómo los recursos materiales incide en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021?, ¿Cómo la mano de obra incide en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021?, ¿Cómo los costos indirectos incide en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021?

1.3. Justificación

Esta investigación determinará la incidencia que tienen los costos en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021. Así como también, comprender la identificación de los costos más potenciales; es decir entender cada uno de los tipos de costos que manejan las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes. Por consiguiente, aprenderemos lo importante que es para las empresas tener una estructura de costos la misma que le permitirá ver cómo están siendo distribuidos cada uno de ellos, de tal manera que la gestión administrativa se estaría llevando de manera correcta para lograr los objetivos planteados por la empresa.

1.4. Objetivos

Objetivo general

Determinar los costos y su incidencia en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021.

Objetivos específicos

1. Determinar la incidencia del costo de los recursos materiales en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021.
2. Establecer la incidencia del costo de la mano de obra en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021.
3. Determinar la incidencia de los costos indirectos en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021.

II. REVISIÓN DE LA LITERATURA

2.1. Antecedentes del tema.

Odiaga (2020), en su trabajo de investigación: “Estructura de costo en empresas de transporte terrestre de pasajeros, refiere que las empresas del sector transporte deben reconocer la importancia que amerita tener una estructura de costos para que cuando la tengan establecida sean capaces de ofrecer un mejor servicio a un precio que les permita recuperar sus desembolsos que han incurrido en el proceso. Por otro lado, se ha podido reconocer por las diversas aportaciones de los distintos autores revisados, una estructura de costos servirá como base principal para que los gerentes de las empresas puedan tomar mejores decisiones y planificar estrategias que permitan lograr los objetivos planteados y optimizar resultados”.

Gonzales & Heredia (2020), en su tesis: “Análisis de costos de servicios y su impacto en la rentabilidad de la empresa de transporte Corporación C y C SAC, concluye que los trabajadores tienen un conocimiento general acerca de los costos como es el control de uso de combustible por cada vehículo, mantenimiento y costos de almacenamiento de vehículo y otros; sobre los gastos administrativos como es de luz, agua, alquileres, útiles de oficina y otros; el control general y detallado lo lleva el área contable. Por otro lado, la rentabilidad ha sido baja según la revisión de los Estados Financieros donde se determinó que la eficiencia de todas las ratios financieras ha disminuido respecto al año anterior; esto fundamentalmente por la disminución de ingresos ocasionado por la no renovación de contratos con sus clientes, ni gestión de nuevos contratos por el área encargada, eventos que impactaron directamente en sus ingresos”.

Jara et al. (2017), en su tesis: “La implantación del sistema de costos ABC y el control administrativo en las empresas de transporte de pasajeros interprovincial en la provincia de Huánuco, concluye que la implementación del sistema de costos ABC mejorará el control administrativo en las empresas de transportes de pasajeros interprovincial en la provincia de Huánuco, ya que actualmente las empresas vienen trabajando con sistemas de costos tradicionales, la misma que no les permiten tomar decisiones adecuadas. También el reconocimiento de los costos ABC logra mayor confiabilidad en el control administrativo de las empresas de transporte interprovincial, ya que el control se realizará por actividades y no de manera global”.

Quispe (2015), en su tesis: “Determinación de costos y rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en la ruta de las provincias de San Román y Lampa, periodo 2012, refiere que la estructura de costos en la prestación de servicios de transporte terrestre en ambas empresas es parecida en sus características, pero varían independientemente por aplicación de un sistema de costos. Cabe resaltar que la empresa de transportes Halanoca SRLTDA obtiene una buena rentabilidad en la misma ruta mientras que la empresa El Veloz obtiene menor rentabilidad en la misma ruta por tener gastos superiores. por lo tanto, varía los resultados para cada empresa”.

Napuri (2018), en su tesis: “Gestión administrativa y clima organizacional de las empresas de transporte interprovincial de Barranca, 2018, refiere que para la Gestión Administrativa solamente el (21,5%) de los colaboradores perciben que el nivel es óptimo, los cuales están de acuerdo con el cumplimiento de las políticas y los procedimientos de la organización, cuentan con personas capacitadas para los distintos puestos adecuados, también existe un ambiente laboral seguro, se relaciona con el hecho de proteger a los empleados contra las lesiones causadas por accidentes relacionado con el trabajo. El factor predominante de la Gestión Administrativa es: la planificación de los recursos humanos solamente el

(72,1%) de los colaboradores perciben que el nivel es óptimo, los cuales están de acuerdo que se esté gestionando de manera adecuada la planeación estratégica de los Recursos humanos, es decir que se está dando capacitaciones constantemente”.

Reyes (2015), en su tesis: “Gestión administrativa y su incidencia en la calidad de los servicios a los usuarios de la cooperativa interprovincial de transporte de pasajeros La Maná, periodo 2013, concluye que la gestión administrativa dentro de la Cooperativa no es muy buena, por tal razón los procesos que están llevando a cabo están siendo objetados por la administración, además se cree imprescindible que los administrativos deben conocer la importancia de la gestión administrativa. La valoración de la calidad actual del servicio resulta preocupante ya que los resultados muestran un índice negativo que requiere ser revisado y mejorado para que la empresa pueda desarrollarse y progresar en un mercado tan competitivo como el actual”.

2.2. Bases Teórico – Científico

2.1.1. Definición de costos.

Mera (2019), señala que: “El costo es el consumo de recursos (materia prima, mano de obra, etc.) utilizadas para realizar actividades relacionadas directamente con la producción de un bien o la prestación de un servicio. El beneficio obtenido por el sacrificio de estos recursos se obtendrá una vez se venda el producto final”.

Quijano (2010), define que: “El costo es inventariable, al bien o al servicio que se ofrece, por lo tanto, están en capacidad de generar un beneficio futuro. Al momento en que se vende el bien o el servicio se recupera la inversión realizada en ellos”.

Quijano (2010), añade que: “La contabilidad es una herramienta esencial en cualquier empresa, ya que ella cuantifica los resultados de la gestión empresarial, en ella se ve reflejada la forma como se ha decidido el uso de recursos de la organización. La contabilidad de costos es una herramienta de la contabilidad financiera, que permite el control de los tres elementos del costo (materia prima, mano de obra y los costos generales de producción), facilitando la determinación de los costos totales y los costos unitarios de fabricación, y de esta misma manera ayuda a la toma de decisiones que permiten mejorar los resultados finales como lo es la rentabilidad del negocio”.

2.1.1.1. Elementos del costo

Materia prima directa o materiales directos

Castillo (2019), indica que: “La materia prima directa o materiales directos son utilizados de manera frecuente en el sector industrial, ellos son los que utilizan una materia prima que servirá para la transformación y obtener un producto terminado, pero ¿qué pasa con las empresas donde no existe un proceso productivo, es decir no utilizan máquinas para transformen la materia prima? Es decir, solo utilizan materiales indirectos que son aquellos que no se ven, ¿existen empresas que utilizan ese tipo de materiales?, que sucede con aquellas empresas que prestan un servicio, ese sector es grande en nuestro país, pero ellos ¿utilizan materia prima? No verdad, ellos utilizan suministros, materiales auxiliares, por ejemplo, una empresa de transportes, utilizan combustible que es un suministro, lubricantes, repuestos para sus vehículos, El punto es que no siempre se refiere el primer

elemento del costo a materia prima, porque como hemos visto también puede ser suministros como el caso de las empresas de servicio”.

Mano de obra

Estela (2020), refiere que: “Se entiende por mano de obra tanto al esfuerzo físico y mental llevado a cabo por un trabajador para fabricar, reparar, o mantener un bien, como a la remuneración económica que dicho trabajo implica, o sea, el precio de los servicios de trabajo, sin embargo existe la mano de obra directa este interviene directamente en el proceso productivo, por ejemplo, operadores de las máquinas, los que realizan trabajos profesionales en una auditoría o bufet de contadores, conductores de buses interprovinciales; y por último también tenemos la mano de obra indirecta los que no intervienen en la elaboración de un producto o servicio, pero si es necesario en muchos casos, ejemplos el vigilante, porteros, botones, personal de limpieza, contador, administrador, jefe de logística, etc”.

Costos indirectos de fabricación.

Castaño (2007), define que: “Los costos indirectos de fabricación son todos aquellos costos que no son materiales ni mano de obra directa, como tampoco gastos de administración y de ventas. Hacen parte de este tercer elemento de costo, los materiales indirectos, la mano de obra indirecta, el lucro cesante, el arrendamiento de la fábrica, los repuestos de maquinaria, los impuestos, los servicios públicos, etc”.

2.1.1.2.Costos por actividades.

Botero (2017), nos plantea que: “El sistema de costo basado por actividades es un sistema de costeo en el que los costos indirectos de fabricación se aplican primero a las actividades indirectas necesarias para la fabricación del producto, que consumen dinero, es decir, que tienen costo, que se considera indirecto y luego se calculan por producto, en función del número de productos a los que se ha realizado la actividad”.

Cartagena et al. (2019), nos plantea que: “La importancia de los costos basado en actividades favorece a la empresa para que tenga mayor rentabilidad, así mismo ayuda para la toma de decisiones gerenciales ya que una buena administración de los costos permite orientar mejor las decisiones”.

Solano(2021), indica que: “Muchas empresas utilizan un sistema donde principalmente una de las ventajas es que no daría opción a ser manipulado, aunque parezca sencillo, el sistema de costos por actividades es transparente porque se basa en la realidad de los hechos así mismo es totalmente subjetivo en su totalidad”.

2.1.1.3.Gastos

Balanda (2005), define que: “Los gastos son desembolsos valorizados monetariamente que se han aplicado contra el ingreso de un período determinado, sin posibilidad de generar ingresos futuros, dando lugar a un registro de un resultado negativo, incluyendo a los costos expirados o muertos que se han aplicado contra el ingreso del período, se dividen en gastos administrativos, ventas y financieros”.

Gastos administrativos

Riquelme (2019), refiere que: “Los gastos administrativos son los gastos incurridos por un negocio que no están directamente relacionados con funciones esenciales como la fabricación, la producción o las ventas. Estos gastos son para toda la organización, no para departamentos individuales. Los salarios de los altos ejecutivos y los costos de los servicios generales como la contabilidad son ejemplos de gastos administrativos. Por ejemplo, la remuneración de los ejecutivos, los arriendos, seguros, suscripciones, servicios públicos y suministros de oficina pueden clasificarse como un gasto general o un gasto administrativo”.

Gastos de ventas

Cuevas (2004), define que: “Los gastos de ventas son aquellos egresos que se efectúan para tratar de incrementar las ventas. Por ejemplos tenemos las comisiones sobre ventas (en algunos casos), promociones, gastos de reparto (en el caso de existir servicio a domicilio), artículos promocionales, anuncios espectaculares, etc”.

Gastos financieros

Pacheco (2021), define que: “Los gastos financieros son producidos mediante la financiación de terceros agentes o por el cobro de diversos servicios para financiar ciertas actividades empresariales, como la producción de esta. Las empresas o personas con negocios utilizan con frecuencia esta herramienta para iniciar sus actividades comerciales o productivas. Por ejemplo, tenemos las comisiones por expedición de cheque, cheques devueltos, pago de intereses sobre préstamos bancarios, hipotecarios o de proveedores”.

2.1.2. Definición de gestión administrativa

Quiroa (2021), indica que: “La gestión administrativa es el conjunto de tareas y actividades coordinadas que ayudan a utilizar de manera óptima los recursos que posee una empresa. Todo esto con el fin de alcanzar los objetivos y obtener los mejores resultados se aplican diferentes técnicas y procedimientos para darle un uso más eficiente a los recursos humanos, financieros y materiales que tiene una organización. El uso de los recursos se orienta en función de los objetivos que persigue la empresa”.

Pérez & Gardey (2016), indican que: “La gestión administrativa es un esquema de procesos cuya finalidad es favorecer el cumplimiento de los objetivos de una organización, apunta a que los recursos de la organización en cuestión sean administrados de forma eficiente, determina una serie de procedimientos que deben ser respetados por los miembros de la empresa a la hora de tomar decisiones. Se encuentra integrada en la estructura misma de la empresa y permite que cada paso que dé cualquiera de sus integrantes apunte hacia los mismos fines. Los sistemas administrativos se desagregan en tres subsistemas: De planeación, regulación y control. El de operación y el de apoyo, puede ser administrativo como institucional (soporte)”.

2.1.2.1 Políticas de ventas

Para Westreicher (2021), señala que “las políticas de ventas son todas aquellas decisiones que toma la empresa con la finalidad de alcanzar sus objetivos de ventas y el fortalecimiento de su negocio. Estas políticas se refieren a la fijación o determinación de precios, distribución de productos, estrategias de publicidad y promoción o comunicación u otras”.

Fijación de precios

Según Toro (2021), argumenta que la fijación de precios es la cantidad pagada por un producto, o el valor total que da un usuario a cambio del beneficio del servicio o del bien.

Promociones

Thompson (2019), afirma que “la Promoción es un elemento o herramienta del marketing que tiene como propósito: informar, persuadir y recordar al público acerca de los productos que les ofrece la empresa, pretendiendo así influir en sus actitudes y comportamientos, para lo cual, incluye un conjunto de herramientas tales como la publicidad, promoción de ventas, relaciones públicas, marketing directo y venta personal”.

Incentivos

Mujica & Guzman (2021), señalan que “el incentivo financiero se refiere al dinero que la empresa entrega a los empleados. Es decir, que la empresa busca mejorar la productividad y esta clase de incentivos influye en el rendimiento de los trabajadores”

2.1.2.2. Rentabilidad

Camones (2021), indica que “la rentabilidad es un elemento importante relacionado con todas las actividades económicas que movilizan los recursos físicos, humanos y financieros a fin

de lograr resultados. Asimismo, el termino de rentabilidad es utilizado en diferentes variedades, se puede denominar a la medida del rendimiento que dentro de un periodo de tiempo producen los capitales”.

2.1.3. Las empresas de transportes de pasajeros en el Perú.

Diaz (2019), indica que: “Las empresas de transporte de pasajeros han alcanzado un papel fundamental en la economía. Esto se debe a que son cada vez más los mercados que exigen avances e innovaciones en los medios de transporte para el desarrollo eficaz de sus actividades económicas. Así, las empresas de transportes se configuran como un sector decisivo para la economía, al favorecer la competitividad en el ámbito internacional, así como sustentar el avance de los principales sectores de nuestra economía, tales como el sector industrial, comercial y turístico”.

Sutran (2021), indica que: “El transporte interprovincial de pasajeros o transporte regular de personas por carretera aplica la modalidad del servicio de transporte público de personas realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada, cumpliendo con las frecuencias y horarios establecidos. Se presta bajo las modalidades de Servicio Estándar y Servicio Diferenciado. El servicio estándar es aquel en el que está permitido el viaje de personas sentadas y de pie, el servicio diferenciado es aquel que ofrece mayores comodidades que las que ofrece el servicio estándar tales como el que solo esté permitido el viaje de personas sentadas, en número que no exceda de la capacidad de asientos previsto por el fabricante, prestando el servicio de origen a destino sin o con paradas en paraderos establecidos en la ruta considerada”.

III. MATERIALES Y METODOS

3.1. Tipo y diseño de la investigación.

La investigación fue de tipo descriptiva, porque los hechos de estudio ya ocurrieron y solo se ha realizado una descripción de la realidad problemática y los datos recopilados en las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, de acuerdo a las variables de estudio: Los costos y gestión administrativa. El diseño de la investigación fue No Experimental, porque no se realizó manipulación de las variables, de manera expresa o intencional.

3.2. Hipótesis y variables.

Los costos inciden positivamente en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021.

Variable independiente:

- Los costos.

Dimensiones e indicadores:

- Recursos materiales: Insumos como Combustibles, grasa, aceite.
- Mano de obra: Remuneración del gerente general, remuneración del personal de contabilidad, remuneración del personal de venta de pasajes y encomiendas, remuneración de los choferes y copilotos.
- Costos indirectos: Mantenimiento de ómnibus, peajes, depreciaciones.

Variable dependiente:

- Gestión administrativa.

Dimensiones e indicadores:

- Política de ventas: Fijación de precios, decisiones de precio, incentivos, promociones.
- Rentabilidad: rentabilidad pre y durante la pandemia.

3.3. Población.

La población objeto del estudio estuvo conformada por 8 empresas que realizan transporte de pasajeros interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, siendo la población muy pequeña, la muestra será igual a la población y quedó constituida por las siguientes empresas:

1. Empresa de transportes el DORADO.
2. Empresa de transportes CIVA.
3. Empresa de transportes TURELA.
4. Empresa de transportes RONCO PERÚ.
5. Empresa de transportes CHICLAYO.
6. Empresa de transportes ITTSA BUS.
7. Empresa de transportes OLTURSA.
8. Empresa de transportes FLORES.

3.4. Métodos, técnicas e instrumentos de recolección de datos.

3.4.1. Métodos.

Durante el transcurso de la investigación, se aplicaron los siguientes métodos de investigación.

Método Deductivo: El método deductivo es un proceso que nos permitió extraer conclusiones a partir de la teoría existente sobre los costos y la gestión administrativa, aplicadas a las empresas de transporte de interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes.

Método Inductivo: Se aplicó este método para observar la problemática de las empresas de transporte de pasajeros del distrito de Tumbes, con respecto a la determinación de sus costos y si analizan esta información para optimizar la gestión administrativa de este de tipo de negocios.

3.4.2. Técnicas.

Se utilizó la siguiente técnica durante la investigación:

La Encuesta: Se aplicó una encuesta a través de un cuestionario, con preguntas cerradas de alternativa múltiple, orientadas a obtener información acerca de la determinación de sus costos y si utilizan esta información para optimizar la gestión administrativa de las empresas de transporte de pasajeros del distrito de Tumbes.

3.4.3. Recolección de información.

Se realizó aplicando una encuesta de 20 preguntas a los trabajadores de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes; referente al cálculo del costo por pasajero y su relación con el precio de venta, así como los recursos que utilizan para brindar el servicio, tales como: Recursos humanos, personal administrativo, de ventas, choferes y personal de supervisión y mantenimiento de vehículos, entre otros costos indirectos. Información referente a los costos que nos permita optimizar la gestión administrativa, fijación de precios, escala salarial, establecimientos de incentivos al personal y políticas de ventas, como promociones y descuentos a los pasajeros.

3.5. Plan de procesamiento y análisis de datos.

Obtenida la información del instrumento de recolección de información se procedió a realizar la tabulación de los datos, y presentarlas con sus respectivas frecuencias: Absolutas y Relativas, luego se elaboraron los gráficos para ilustrar los resultados y ayuden la interpretación de los datos obtenidos. La información se procesó en una hoja electrónica del Microsoft Excel. Luego se realizó la discusión de los resultados y seguidamente se obtuvieron las conclusiones y recomendaciones de la investigación.

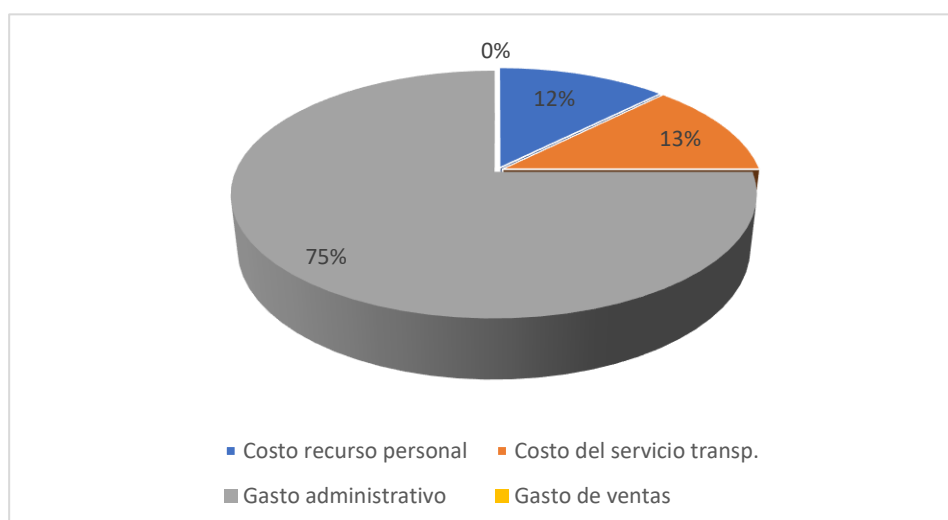
IV.RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Presentación de resultados.

Tabla 1: Remuneración del gerente

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo recurso personal	1	13%
Costo del servicio transporte	1	13%
Gasto administrativo	6	75%
Gasto de ventas	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 1: Remuneración del gerente.

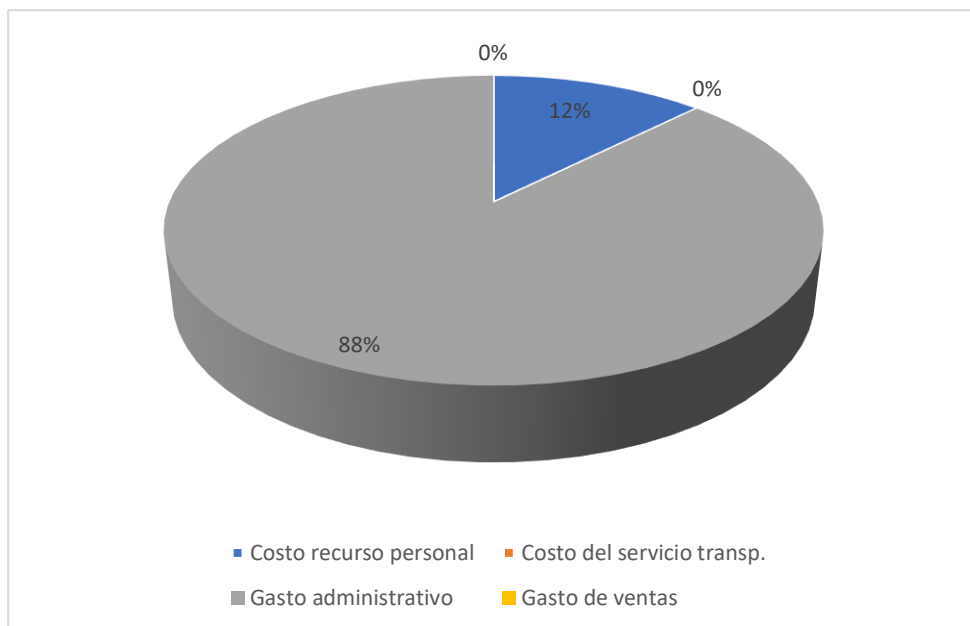


Interpretación: El 75% de las empresas de transporte, contesta correctamente, al indicarse que la remuneración del gerente es considerada como gastos administrativos, el 13% costo del servicio de transporte y el 12% costo del recurso de personal.

Tabla 2: Remuneración de la oficina de contabilidad

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo recurso personal	1	13%
Costo del servicio transp.	0	0%
Gasto administrativo	7	88%
Gasto de ventas	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 2: Remuneración de la oficina de contabilidad.

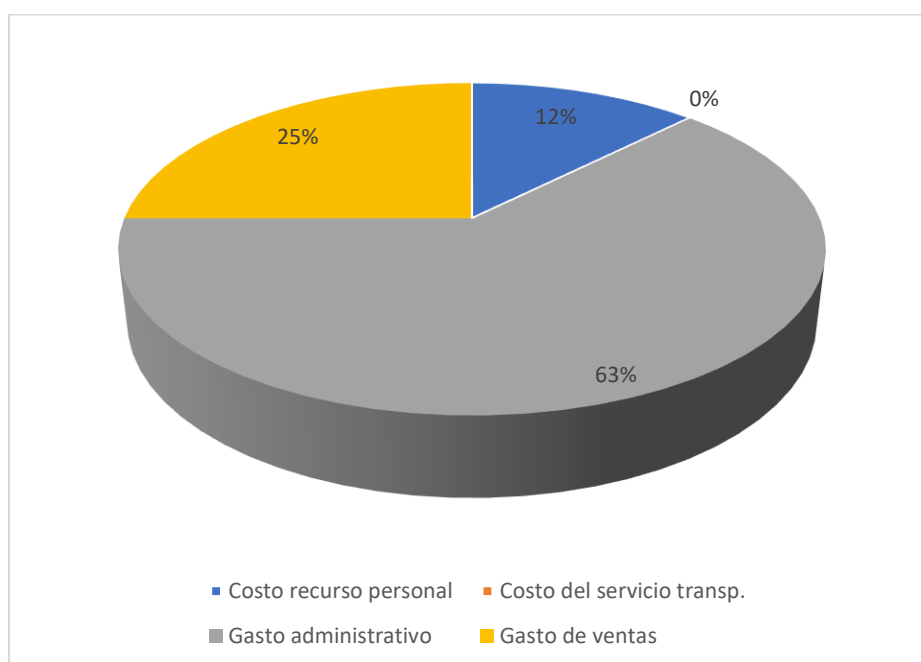


Interpretación: El 88% de las empresas de transporte refiere que la remuneración de la oficina de contabilidad es considerada como gastos administrativos y el 12% costo del recurso de personal.

Tabla 3: Remuneración del personal de pasajes y encomiendas

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo recurso personal	1	13%
Costo del servicio transp.	0	0%
Gasto administrativo	5	63%
Gasto de ventas	2	25%
TOTAL	8	100%

Figura 3: Remuneración de pasajes y encomiendas.

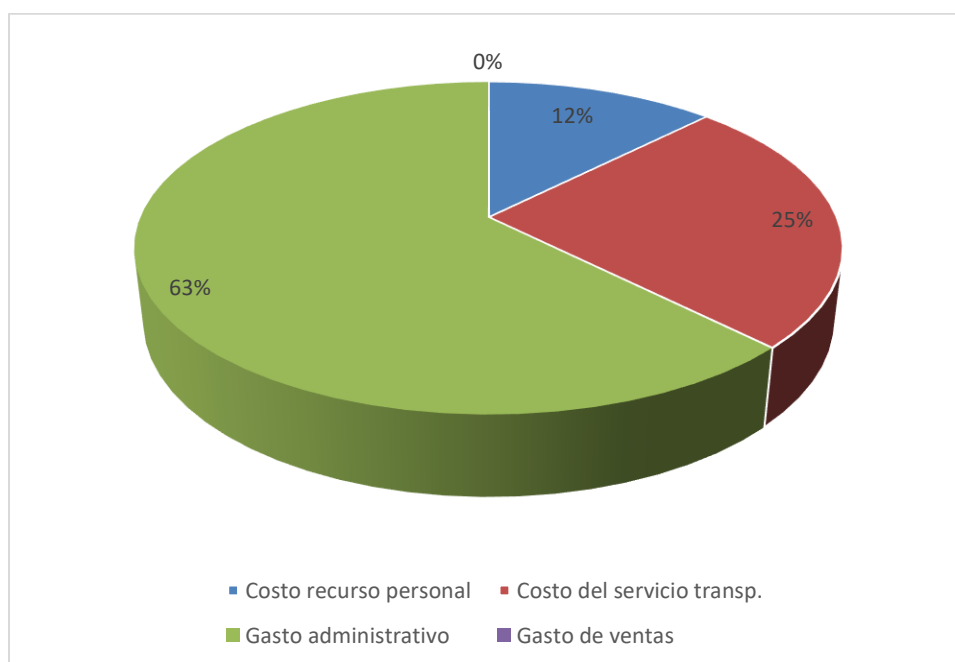


Interpretación: El 63% de las empresas de transporte refiere que la remuneración del personal de atención de pasajes y encomiendas es considerada como gastos administrativos, lo que resulta errado. Solo el 25% lo considera gasto de ventas, que es lo correcto y el 12% costo del recurso de personal.

Tabla 4: Remuneración de los choferes

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo recurso personal	1	13%
Costo del servicio transp.	2	25%
Gasto administrativo	5	63%
Gasto de ventas	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 4: Remuneración de los choferes.

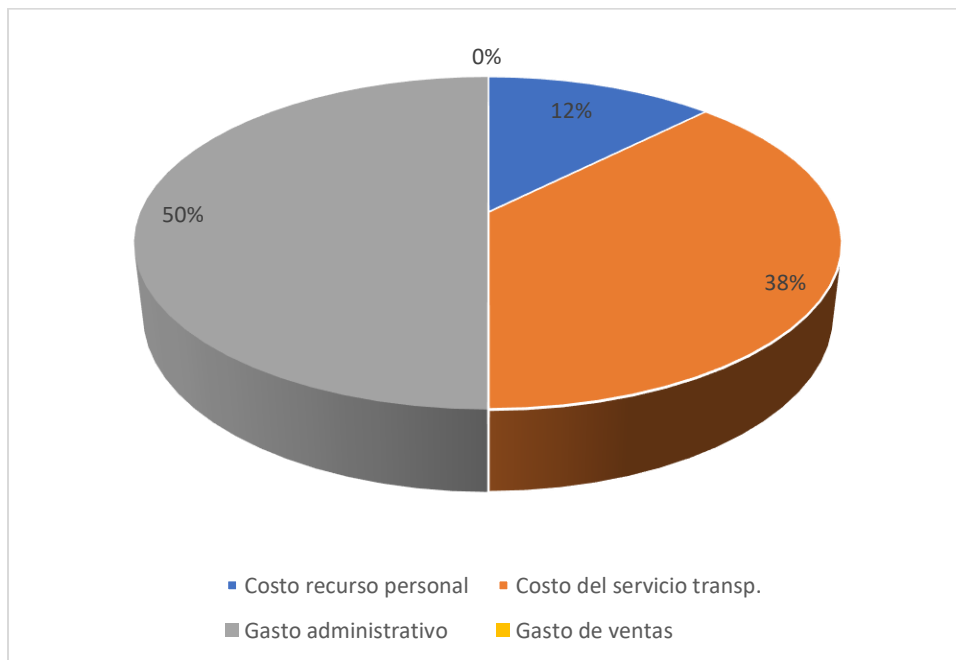


Interpretación: El 63% de las empresas de transporte refiere que la remuneración de los choferes es considerada como gastos administrativos, lo cual es incorrecto. Solo el 25% lo considera costo del servicio de transporte, que resulta ser lo correcto y el 12% costo del recurso de personal.

Tabla 5: Beneficios de los choferes

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo recurso personal	1	13%
Costo del servicio transp.	3	38%
Gasto administrativo	4	50%
Gasto de ventas	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 5: Beneficios de los choferes.

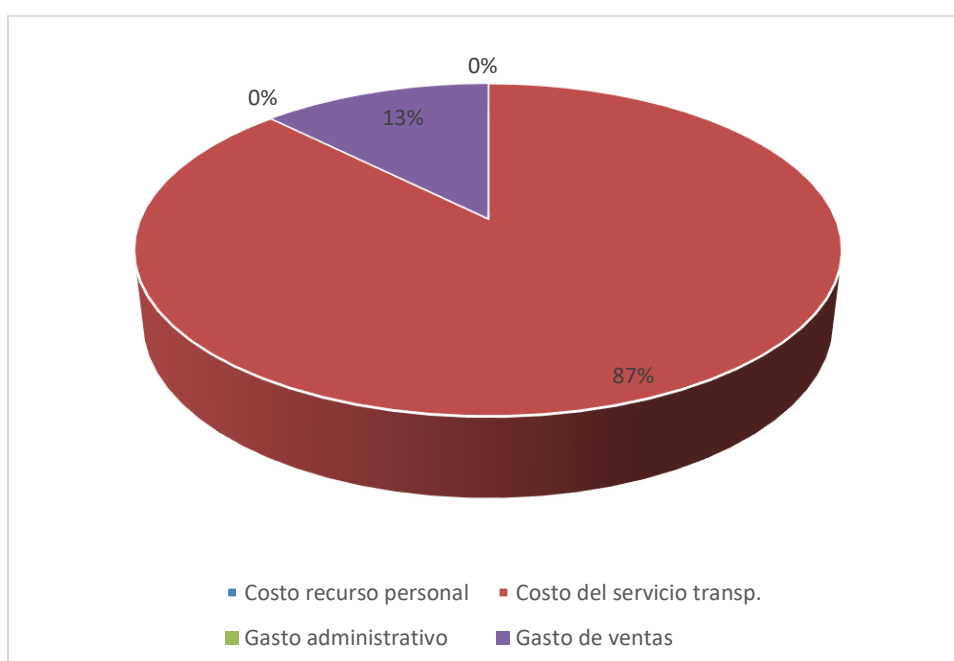


Interpretación: El 50% de las empresas de transporte refiere que los beneficios que perciben los choferes como: vacaciones: CTS y gratificaciones es considerada como gastos administrativos, lo que constituye un error. El 38% lo considera como costo del servicio de transporte, lo que es apropiado y el 12% costo del recurso de personal.

Tabla 6: Consumo de combustible.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo recurso personal	0	0%
Costo del servicio transp.	7	88%
Gasto administrativo	0	0%
Gasto de ventas	1	13%
TOTAL	8	100%

Figura 6: Consumo de combustible.

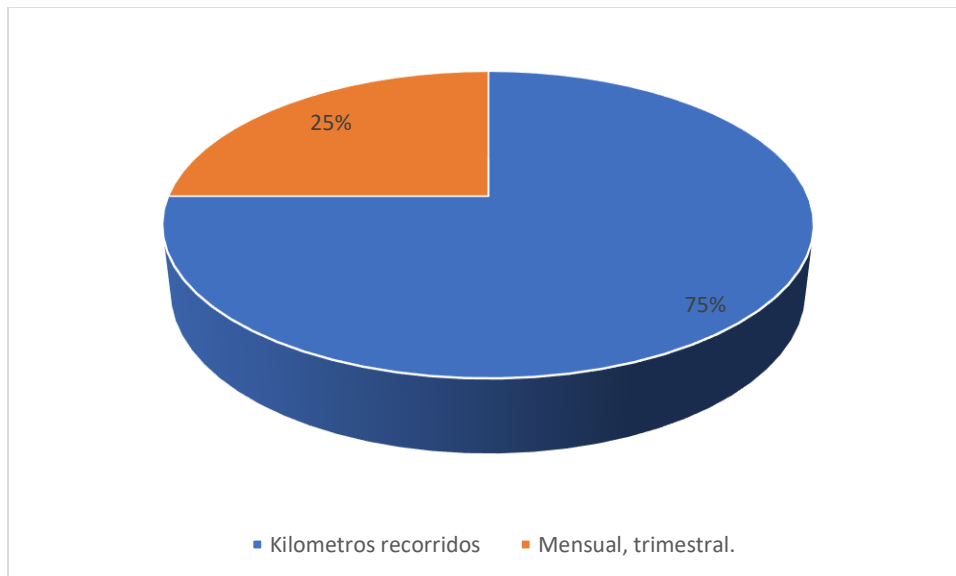


Interpretación: El 87% de las empresas de transporte refiere que el desembolso efectuado por consumo de combustible es considerado como costo del servicio de transporte (correcto) y el 13% gastos de ventas.

Tabla 7: Mantenimiento de ómnibus

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Kilómetros recorridos	6	75%
Mensual, trimestral.	2	25%
TOTAL	8	100%

Figura 7: Mantenimiento de ómnibus.

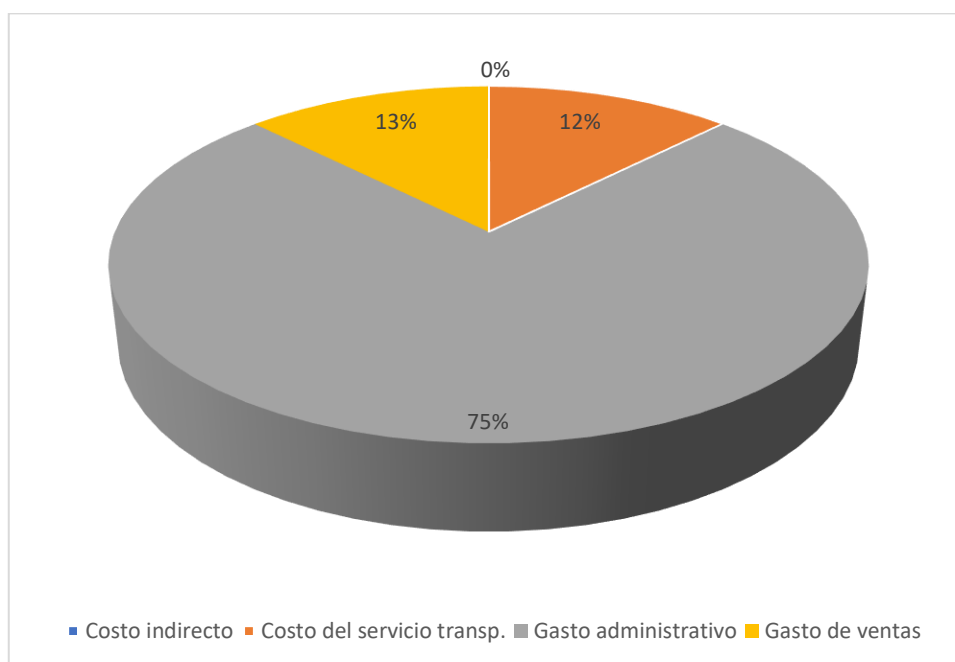


Interpretación: el 75% de las empresas de transporte refiere que el mantenimiento de un ómnibus se realiza en función a kilómetros recorridos y el 25% mensual, bimensual, trimestral.

Tabla 8: Desembolso por mantenimiento

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo indirecto	0	0%
Costo del servicio transp.	1	13%
Gasto administrativo	6	75%
Gasto de ventas	1	13%
TOTAL	8	100%

Figura 8: Desembolso por mantenimiento.

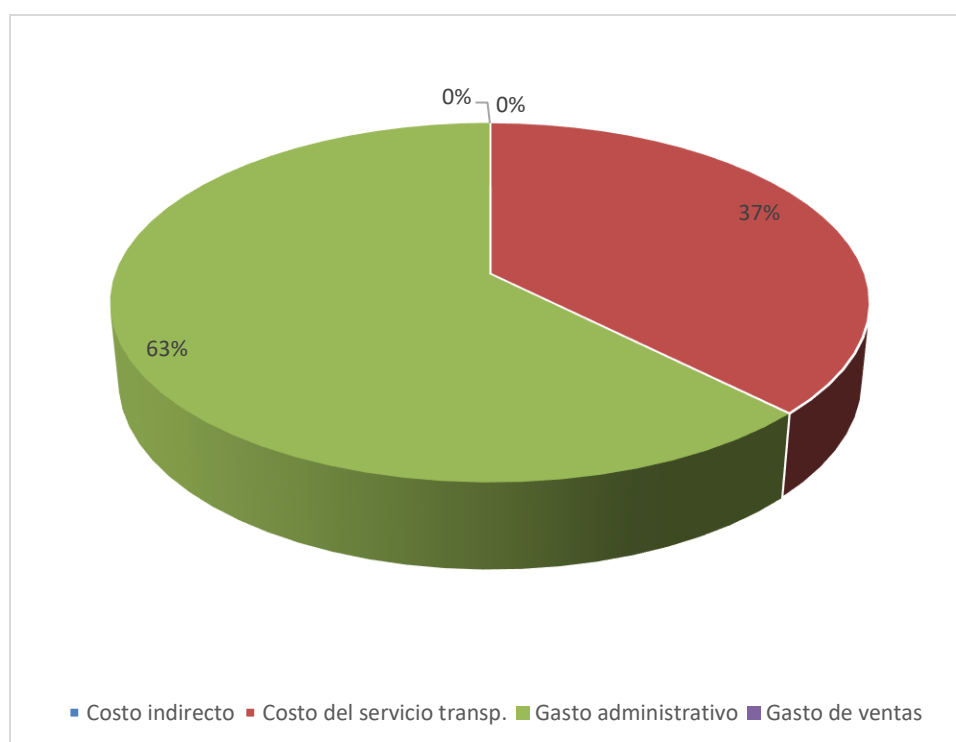


Interpretación: El 75% de las empresas de transporte refiere que el desembolso efectuado por mantenimiento de ómnibus es considerado como gastos administrativos, el 13% gastos de ventas y el 12% costo del servicio de transporte.

Tabla 9: Desembolso por peajes

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo indirecto	0	0%
Costo del servicio transp.	3	38%
Gasto administrativo	5	63%
Gasto de ventas	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 9: Desembolso por peajes

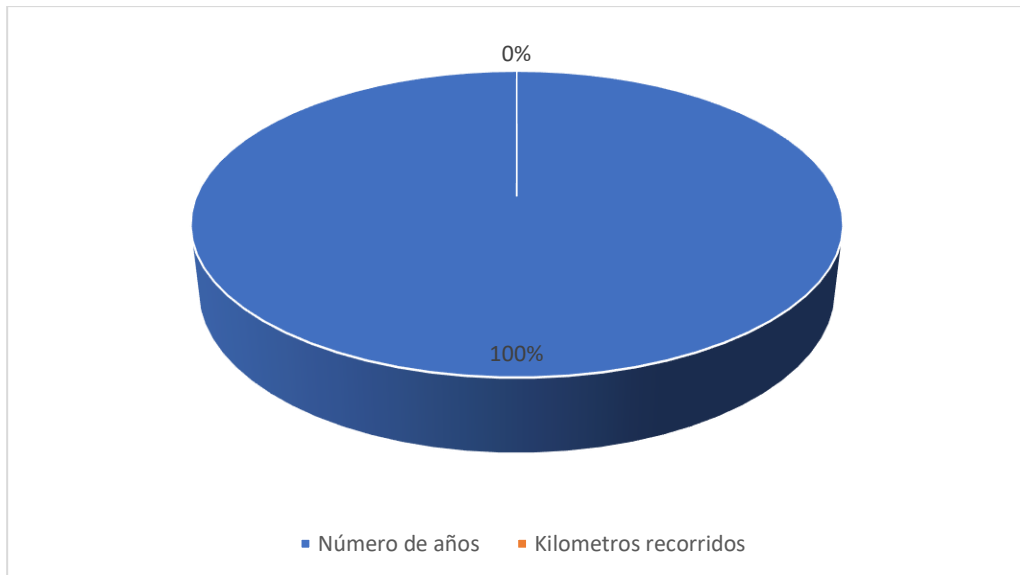


Interpretación: El 63% de las empresas de transporte refiere que el desembolso efectuado por el concepto de peajes es considerado como gastos administrativos y el 37% como costo del servicio de transporte.

Tabla 10: Estimación de la vida útil de un ómnibus.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Número de años	8	100%
Kilómetros recorridos	0	0%
Total	8	100%

Figura 10: Estimación de la vida útil de un ómnibus

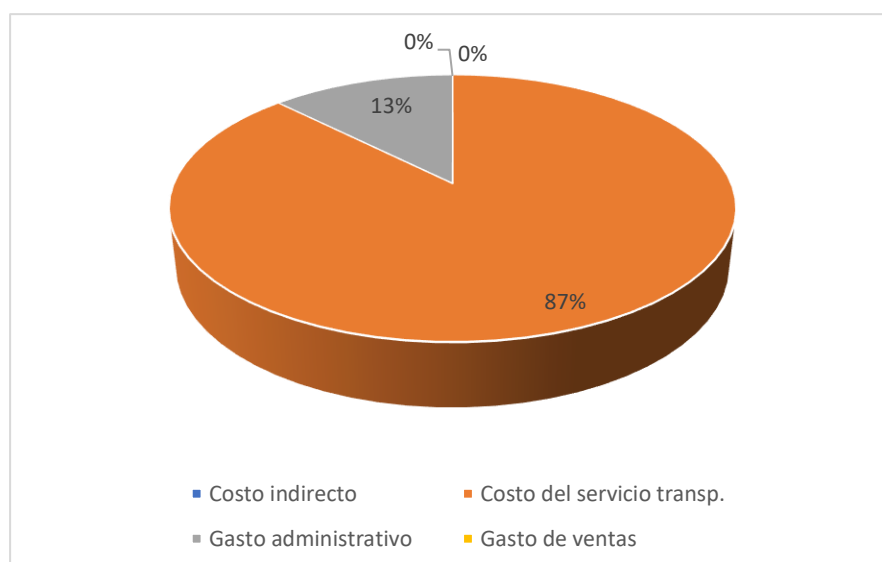


Interpretación: El 100% de las empresas de transporte refiere la vida útil de un ómnibus se estima en función a números de años.

Tabla 11: La depreciación o pérdida del valor del ómnibus.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo indirecto	0	0%
Costo del servicio transp.	7	88%
Gasto administrativo	1	13%
Gasto de ventas	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 11: La depreciación o pérdida del valor del ómnibus

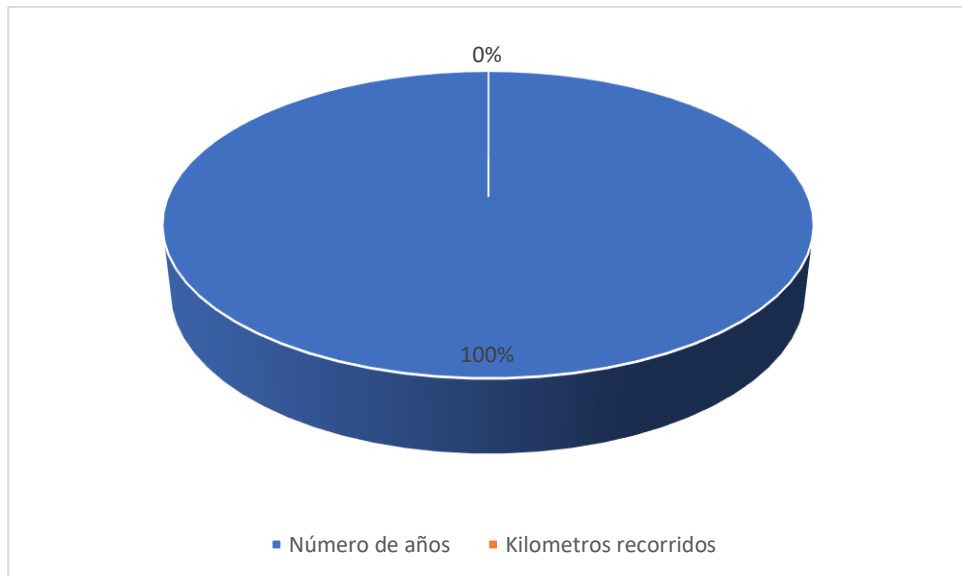


Interpretación: El 87% de las empresas de transporte refiere que la depreciación o pérdida de valor del ómnibus, por uso, desgaste o paso del tiempo es considerado como costo del servicio de transporte y el 13% como gasto administrativo.

Tabla 12: La vida útil de las llantas se estima.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Número de años	8	100%
Kilómetros recorridos	0	0%
Total	8	100%

Figura 12: La vida útil de las llantas se estima

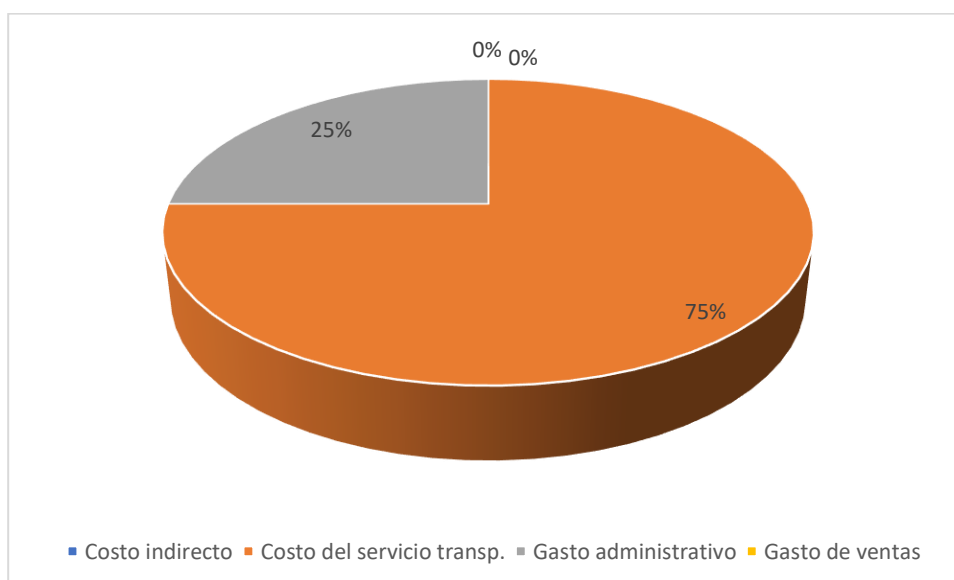


Interpretación: El 100% de las empresas de transporte refiere que la vida útil de las llantas se estima en función a números de años.

Tabla 13: La vida útil de las llantas.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo indirecto	0	0%
Costo del servicio transp.	6	75%
Gasto administrativo	2	25%
Gasto de ventas	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 13: La vida útil de las llantas

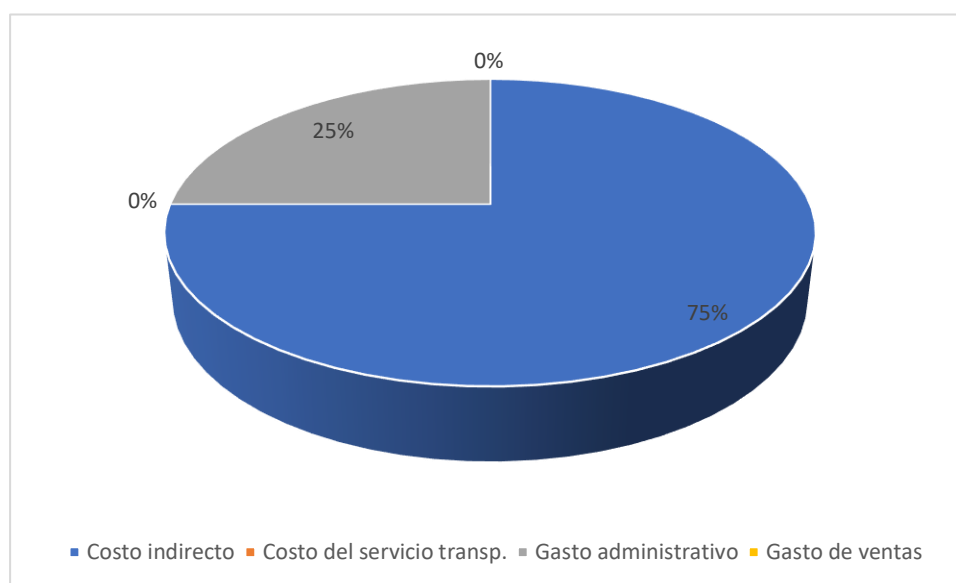


Interpretación: El 75% de las empresas de transporte refiere que la vida útil de las llantas es considerada como costo del servicio de transporte y el 25% como gasto administrativo.

Tabla 14: Depreciación del local.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Costo indirecto	6	75%
Costo del servicio transp.	0	0%
Gasto administrativo	2	25%
Gasto de ventas	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 14: Depreciación del local

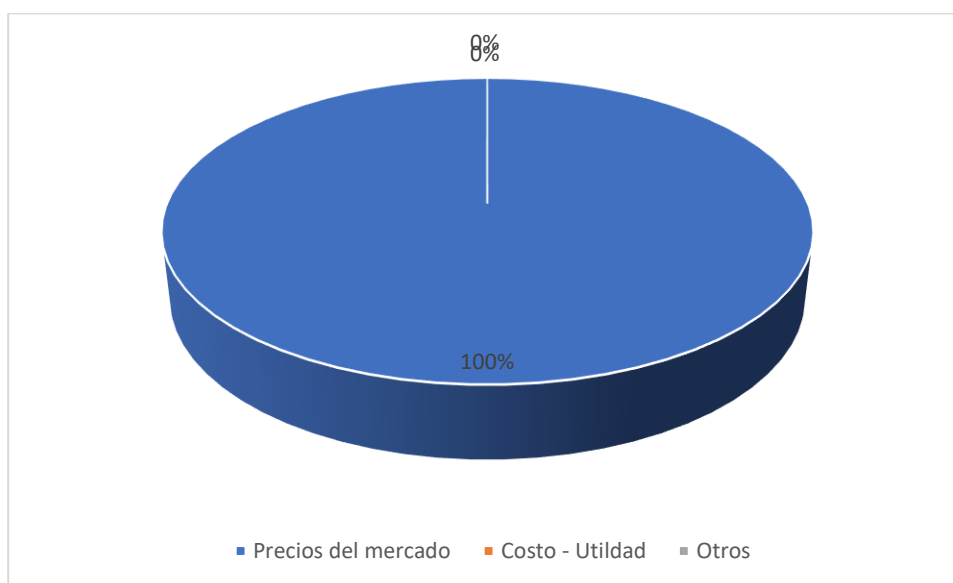


Interpretación: El 75% de las empresas de transporte refiere que la depreciación o pérdida de valor del local de la empresa es considerada como costo indirecto y el 25% como gasto administrativo.

Tabla 15: Fijación de los precios de venta.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Precios del mercado	8	100%
Costo - Utilidad	0	0%
Otros	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 15: Fijación de los precios de venta

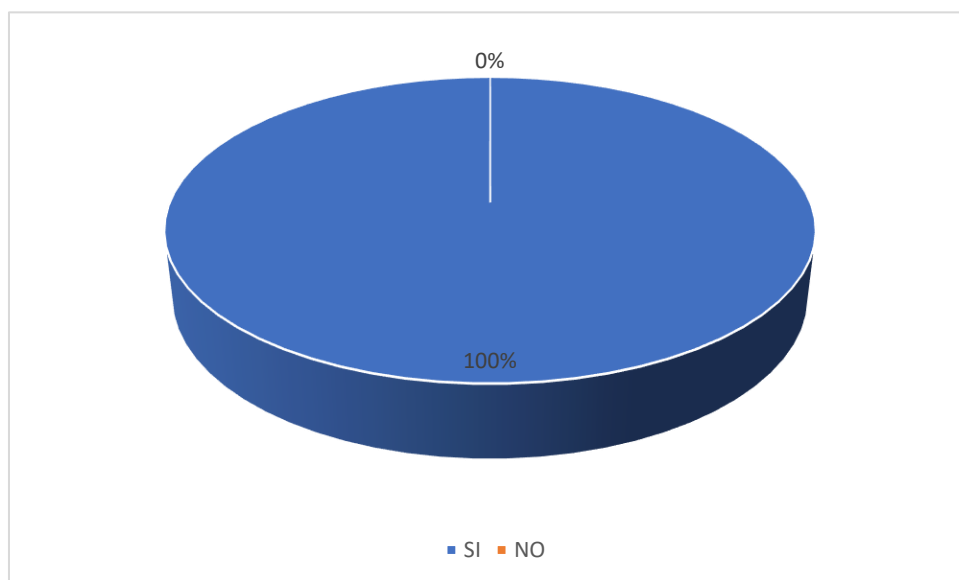


Interpretación: El 100% de las empresas de transporte refiere que el criterio que utilizan para fijar los precios de los pasajes es el precio del mercado.

Tabla 16: Calcula sus costos.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
SI	8	100%
NO	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 16: Calcula sus costos

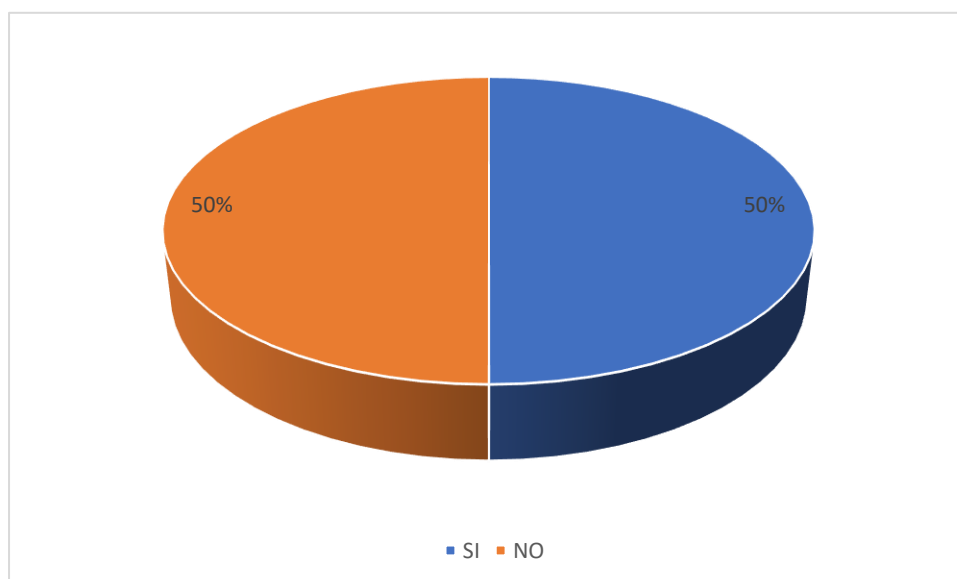


Interpretación: El 100% de las empresas de transporte refiere que si calculan sus costos y lo aplican para la toma de decisiones empresariales.

Tabla 17: Política de incentivos.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
SI	4	50%
NO	4	50%
TOTAL	8	100%

Figura 17: Política de incentivos

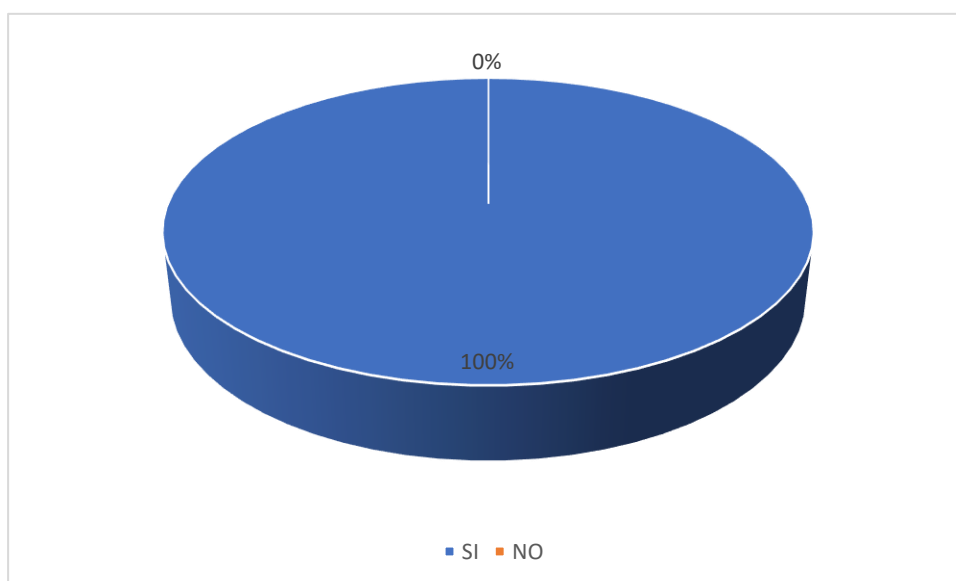


Interpretación: El 50% de las empresas de transporte refiere que si aplican políticas de incentivos para su personal por logros en ventas y el otro 50% no aplica políticas de incentivos.

Tabla 18: Política de ventas.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
SI	8	100%
NO	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 18: Política de ventas

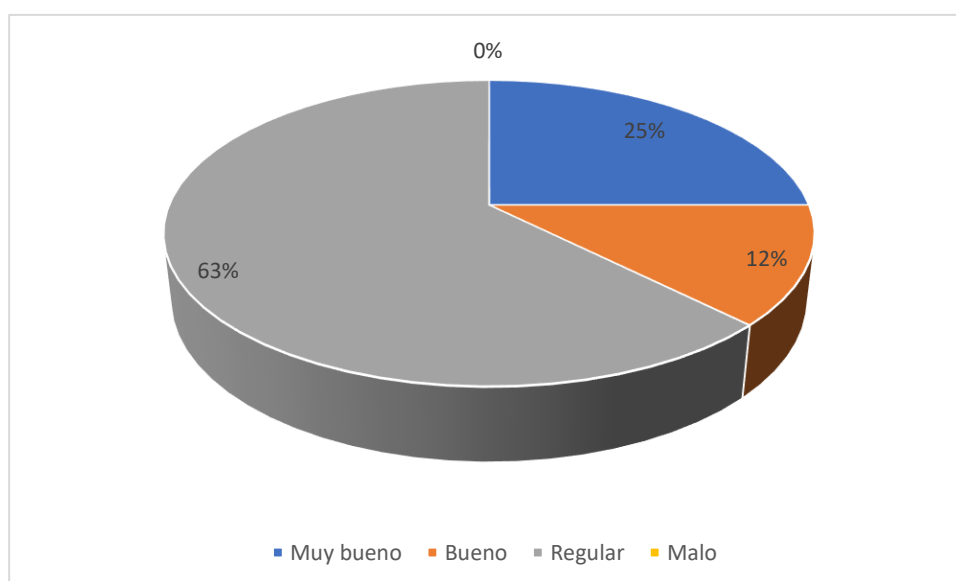


Interpretación: El 100% de las empresas de transporte refiere que si aplican políticas de ventas en función al cálculo de sus costos, promociones, descuentos y premios.

Tabla 19: Margen de la rentabilidad antes del COVID.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Muy bueno	2	25%
Bueno	1	13%
Regular	5	63%
Malo	0	0%
TOTAL	8	100%

Figura 19: Margen de la rentabilidad antes del COVID

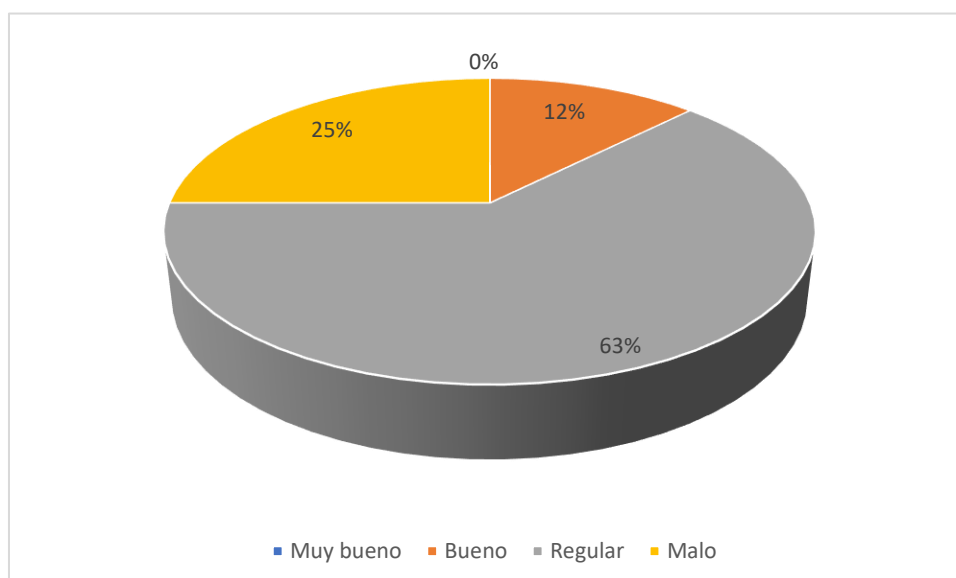


Interpretación: El 63% de las empresas de transporte refiere que antes de la pandemia de la COVID 19 el margen de rentabilidad de la empresa por venta de pasajes y otros servicios consideran regular, el 25% muy bueno y el 12% bueno.

Tabla 20: Margen de la rentabilidad en la actualidad.

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Muy bueno	0	0%
Bueno	1	13%
Regular	5	63%
Malo	2	25%
TOTAL	8	100%

Figura 20: Margen de la rentabilidad en la actualidad

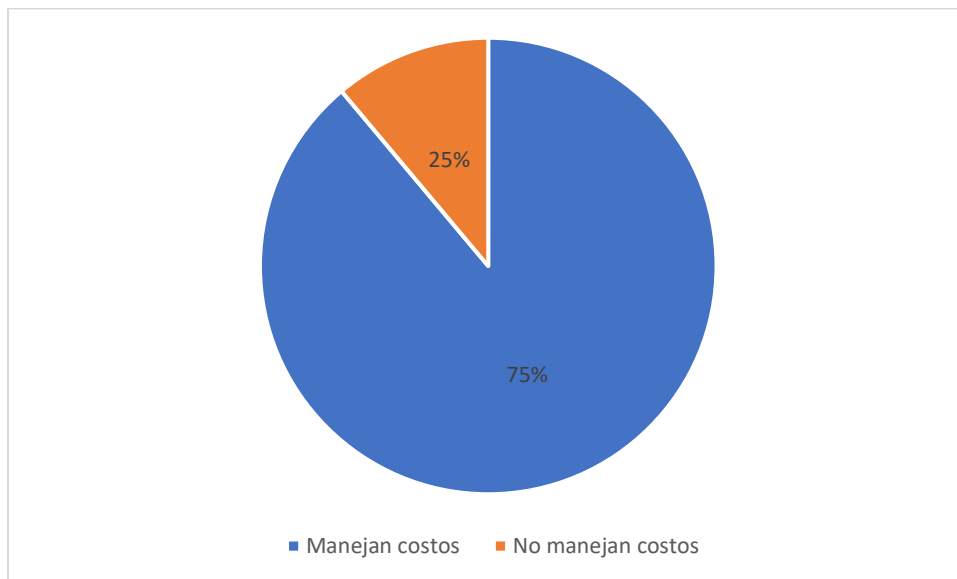


Interpretación: El 63% de las empresas de transporte refiere que en la actualidad el margen de rentabilidad de la empresa por venta de pasajes y otros servicios consideran regular, el 25% malo y el 12% bueno.

Tabla 21: Estructura de costos

Respuesta	Frecuencia	
	Absoluta	Relativa
Manejan costos	2	25%%
No manejan costos	16	75%
TOTAL	8	100%

Figura 21: Estructura de costos



Interpretación: El 75% de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros no utilizan una adecuada estructura de costos, por otro lado, encontramos que el 25% de las empresas si manejan costos.

4.2. Discusión De Resultados.

Con relación a nuestro objetivo general que consistió en determinar los costos y su incidencia en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021. Donde nos encontramos que el 75% de empresas tienen dificultades con los procedimientos administrativos para la determinación de sus costos, ya que estos no se encuentran definidos en su totalidad, es decir, que cada trabajador los asume por criterio propio. Al mismo tiempo, estas empresas muestran estados financieros expresados inadecuadamente generando una base de información incorrecta y consecuentemente decisiones que los conllevan a resultados que afectan el logro de sus objetivos. Por otro lado, el 25% de las empresas si manejan de manera adecuada sus costos a través de políticas plasmadas en manuales administrativas, los cuales conllevan a que sus estados financieros se expresen de manera razonable, los mismos que vienen permitiendo que estas empresas tomen decisiones de manera adecuada y esto los conllevan alcanzar los objetivos de rentabilidad y preformas trazadas.

Por lo antes señalado, es necesario que quienes manejan las empresas conozcan la importancia de disponer de información segura y confiable que proporcionan los costos para efectos de utilizarla en la elaboración, organización, ejecución y control de sus planes en los cuales se deben definir con claridad los objetivos y metas que deben de cumplir en un determinado período especialmente cuando se trata de prestar más y mejores servicios a los clientes.

El primer objetivo específico: Determinar la incidencia del costo de los recursos materiales en la gestión administrativa de las empresas de transporte, se obtuvo que el 87% de las empresas consideran el desembolso efectuado por consumo de combustible, grasa y aceite como costo del servicio de transporte, lo que se consideramos una respuesta

correcta; por cuanto, (Castillo, 2019), indica que: “La materia prima directa o materiales directos son utilizados de manera frecuente en el sector industrial, ellos son los que utilizan una materia prima que servirá para la transformación y obtener un producto terminado, pero que sucede con aquellas empresas que prestan un servicio, ese sector es grande en nuestro país, pero ellos ¿utilizan materia prima? No verdad, ellos utilizan suministros, materiales auxiliares, por ejemplo, una empresa de transportes, utilizan combustible que es un suministro, lubricantes, repuestos para sus vehículos, el punto es que no siempre se refiere el primer elemento del costo a materia prima, porque como hemos visto también puede ser suministros como el caso de las empresas de servicio”. En tal sentido, se concluye que: Las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, no utilizan materias primas, ni materiales directos, porque no se da un proceso de transformación, dada su condición de empresas de servicios de transporte de pasajeros, este tipo de empresas requieren de suministros, tales como combustibles, lubricantes y repuestos en la generación del servicio de transporte de pasajeros.

Por otro lado, nos dimos cuenta que algunos trabajadores no saben identificar los costos, debido a que no existe una buena gestión administrativa por parte la empresa. Lo cual perjudicaría a las empresas al momento de hacer el registro de los costos, es por ello que debería ser importante que ambas variables tengan relación para poder llevar una buena estructura y así mismo poder cumplir con cada uno de los objetivos planteados por la empresa.

En el segundo objetivo específico de la investigación, busca establecer la incidencia del costo de la mano de obra directa en la gestión administrativa, las empresas de transporte refieren correctamente que la remuneración del gerente (75%) y la remuneración de la oficina de contabilidad (88%), son Gastos administrativos; tal como, lo indica (Riquelme, 2019), al indicar que: “Los gastos administrativos, son los

gastos que no están directamente vinculados a una función elemental como la fabricación, la producción o las ventas. Los salarios de los altos ejecutivos y los costos de los servicios generales como la contabilidad son ejemplos de gastos administrativos”. En este sentido, estaría errada la respuesta del 63% de las empresas de transporte, al indicar que la remuneración del personal de atención de pasajes y encomiendas es considerada como gastos administrativos, ya que este personal realiza una labor relacionada con la función de ventas, totalmente diferente a la función administrativa, solo el 25% lo considera gasto de ventas. (Cuevas, 2004), define que: “Los gastos de ventas son aquellos egresos que se efectúan para tratar de incrementar las ventas. Por ejemplos tenemos las comisiones sobre ventas, promociones, gastos de reparto, artículos promocionales, anuncios espectaculares, etc”.

Con respecto, a la remuneración de los choferes, el 63% de las empresas de transporte lo consideran como gastos administrativos, lo cual constituye un error de acuerdo a lo expreso en el párrafo anterior. Al respecto, (Estela, 2020), refiere que: “Se entiende por mano de obra, tanto al esfuerzo físico y mental llevado a cabo por un trabajador para fabricar, reparar, o mantener un bien, como a la remuneración económica que dicho trabajo implica, o sea, el precio de los servicios de trabajo. La mano de obra directa, interviene directamente en el proceso productivo, por ejemplo, operadores de las máquinas, los que realizan trabajos profesionales en una auditoría o bufet de contadores, conductores de buses interprovinciales, etc.”. Por esta razón, los choferes constituyen mano de obra directa en el cálculo del costo de la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Siguiendo esta definición se encontraría errada las respuestas del 50% de las empresas de transporte al referirse que los beneficios que perciben los choferes como: vacaciones: CTS y gratificaciones es considerada como gastos administrativos, siendo lo correcto, que estos beneficios se consideren costo de la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Es importante indicar que, (Balanda, 2005), define que: “Los Gastos son desembolsos o devengados

valorizados monetariamente que se han aplicado contra el ingreso de un período determinado, sin posibilidad de generar ingresos futuros, dando lugar a un registro de un resultado negativo, se dividen en gastos administrativos, gastos de ventas y gastos financieros”.

En términos generales, las empresas de transporte interprovincial del distrito de Tumbes, clasifican correctamente como gastos administrativos, la remuneración del gerente general, la remuneración del personal de la oficina de contabilidad, en cambio clasifican de manera errada la remuneración del personal de atención de pasajes y encomiendas, considerada como gastos administrativos, siendo claramente una función de ventas. Con respecto, a la remuneración de los choferes y sus beneficios sociales, tales como vacaciones, CTS y gratificaciones, erróneamente lo consideran como un gasto administrativo, lo que implica que este sector debería ser capacitado en el tema de costos ya que su impericia en este campo los puede llevar a tomar decisiones equivocadas en desmedro de la buena marcha de este tipo de negocios.

Para el tercer objetivo específico: Determinar la incidencia de los costos indirectos en la gestión administrativa, al respecto, (Castaño, 2007), define que: “Los costos indirectos de fabricación son todos aquellos costos que no son materiales directos, ni mano de obra directa, como tampoco gastos de administración y de ventas, constituyen costos indirectos, los materiales indirectos, la mano de obra indirecta, las depreciaciones, el arrendamiento de la fábrica, los repuestos de maquinaria, los impuestos, los servicios públicos, etc”. En este sentido, al preguntarse sobre el mantenimiento de una unidad de transporte o ómnibus, el 75% de las empresas indican que el mantenimiento de un ómnibus se realiza en función a kilómetros recorridos, considerándolo como un gasto administrativo, lo que constituye una respuesta incorrecta. Así mismo, el 63% de las empresas de transporte, señalan que el desembolso efectuado por el concepto de peajes es considerado como un gasto administrativo, lo que equivale a otro error en el análisis de los

costos de este tipo de empresa de servicios, tal como, lo indica (Riquelme, 2019), “los gastos administrativos, son los gastos que no están directamente vinculados a una función elemental de fabricación, producción o las ventas” y para este caso el pago de peaje está relacionado con la circulación del vehículo que presta el servicio de transporte, si no se realiza el pago, el ómnibus no puede circular, por lo tanto, el desembolso por concepto de peaje constituye un costo indirecto vinculado con la prestación del servicio de transporte de pasajeros. La vida útil de un ómnibus se estima en función a números de años y un 87% indican que la depreciación o pérdida de valor del ómnibus, por uso, desgaste o paso del tiempo es considerado como costo del servicio de transporte, lo que significa una clasificación correcta. La vida útil de las llantas se estima en función a números de años y el 75% lo clasifica como costo del servicio de transporte, lo mismo indican para el registro de la depreciación o pérdida de valor del local de la empresa.

En términos generales, hemos encontrado información muy contraria a lo manifestado por (Gonzales & Heredia, 2020), cuando concluyen en su tesis: “Análisis de costos de servicios y su impacto en la rentabilidad de la empresa de transporte Corporación C y C SAC, que los trabajadores tienen un conocimiento general acerca de los costos, y sobre los gastos administrativos como es de luz, agua, alquileres, útiles de oficina y otros”; por cuanto, prevalece el criterio de clasificar a la mayoría de desembolsos efectuados por las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en el distrito de Tumbes, como gastos administrativos. Las empresas de transporte interprovincial de pasajeros refieren que el criterio que utilizan para fijar los precios de los pasajes es el precio del mercado, pero que si calculan sus costos y lo aplican para la toma de decisiones empresariales. El 50% que si aplican políticas de incentivos para su personal por logros en ventas. Si aplican políticas de ventas en función al cálculo de sus costos, promociones, descuentos y premios. El 63% refiere que antes de la pandemia de la COVID 19 el margen de rentabilidad de la empresa por venta de pasajes y otros servicios era regular, el 25% muy bueno y el 12%

bueno y que en la actualidad el margen de rentabilidad de la empresa por venta de pasajes y otros servicios consideran regular, el 25% malo y el 12% bueno.

V.CONCLUSIONES

1. De acuerdo a los resultados obtenidos, el 25% de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros manejan de manera adecuada sus costos y gastos, lo cual les permite lograr una buena gestión administrativa, de tal manera que cumplen con sus objetivos institucionales propuestos, mientras que el 75% no lo realiza de forma eficiente ocasionando perdidas en las utilidades de la empresa.
2. Las empresas no reconocen sus recursos materiales a pesar de que todas ellas cuentan con suministros en stock generando un costo inexistente, perjudicando de esta manera los resultados del ejercicio. Es decir que no reflejan veracidad en los estados financieros. Teniendo como riesgo que los productos sean robados o dañados.
3. La mayoría de las empresas clasifican el costo de mano de obra correctamente como gastos administrativos como la remuneración de la gerencia y del personal del área de contabilidad; por otro lado, clasifican la remuneración del personal de atención de pasajes y encomiendas, considerándolos como gastos administrativos correspondiendo al gasto de ventas; por último, la remuneración de los choferes y sus beneficios sociales deben ser considerados como costo de la mano de obra directa, error que afecta el cálculo del costo y gasto, de tal manera que conlleva a tomar decisiones equivocadas afectando directamente la gestión desarrollada.
4. Las empresas vienen registrando los costos indirectos como gastos administrativos como es el caso de los peajes, gastos de mantenimiento y depreciación, lo cual incide en el cálculo del costo, de tal manera que conlleva a tomar decisiones erradas afectando inadecuada la expresión de la gestión que se realiza en la empresa. Por eso, que es importante que el personal administrativo sepa identificar los costos y gasto que maneja la empresa, con el fin de reducir posibles fallas al momento de destinar estos conceptos.

VI.RECOMENDACIONES

1. Al personal de la oficina de contabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, deben de estar capacitados para que realicen el manejo adecuado de los costos y gastos, permitiendo tener una buena gestión administrativa, con el fin de lograr los objetivos planteados por la empresa.
2. Los encargados del área contabilidad de las empresas de transporte interprovincial del distrito de Tumbes, deben considerar todos los recursos materiales que cuenta la empresa, con la finalidad de que sean registrados adecuadamente para obtener mejores resultados en los estados financieros, considerando que este proceso evite que los productos sean robados o dañados.
3. El personal de la oficina de contabilidad de las empresas de transporte interprovincial del distrito de Tumbes, debe de ser el punto clave para que realice un adecuado cálculo del costo y gasto, clasificando adecuadamente los gastos administrativos, gastos de ventas y el costo de mano de obra directa e indirecta, esto va a permitir tomar decisiones positivas en beneficio de la empresa.
4. A la Gerencia General de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes que capacite a su personal del área contable y administrativa en temas de costos - gastos para elevar el nivel de conocimientos de los trabajadores y así lograr un mejor desempeño en beneficio de la empresa.

VII.REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Asociación de Propietarios de Ómnibus Interprovinciales del Perú - Cotrap-Apoip . (23 de Junio de 2020). "El transporte interprovincial formal pierde US\$ 235 millones". *"La Camara" Revista Digital de la Camara de Comercio de Lima*. Obtenido de <https://lacamara.pe/martin-ojeda-el-transporte-interprovincial-formal-pierde-us-235-millones-por-mes/>
- Balanda, A. (2005). *Contabilidad de costos*. . Universidad Nacional de Misiones, Argentina. Obtenido de https://editorial.unam.edu.ar/images/documentos_digitales/Contabilidad_de_Costos-Alberto_Balanda.pdf
- Botero, M. (2017). *El sistema de costeo basado en actividades*. (26 de octubre de 2017). Obtenido de Gerencie.com.: <https://www.gerencie.com/el-sistema-de-costeo-basado-en-actividades.html>
- Camones, Y. (2021). *CARACTERIZACIÓN DEL FINANCIAMIENTO Y RENTABILIDAD EN LA MICRO EMPRESA DE SERVICIO RESTAURANTE EL HORNO E.I.R.L. – PROVINCIA DE HUARAZ, 2019*. Chimbote. Obtenido de http://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13032/21521/FINANCIAMIENTO_RENTABILIDAD_CAMONES_MORALES_YOHANY_EME_LY.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Cartagena et al. (2019). *Sistema de costos basados en actividades y la rentabilidad de la empresa de fabricación de pintura latex del distrito de Agustino, Periodo 2018*. Tesis. Universidad Nacional del Callao. Lima, Callao. Obtenido de <https://1library.co/document/yng17ekz-sistema-actividades-rentabilidad-empresa-fabricacion-pintura-distrito-agustino.html>
- Castaño, A. (2007). *Modulo Contabilidad de Costos. Modulo*. Universidad Tecnologica del choco "Diego Luis Cordoba". Quibdo, Colombia. Obtenido de https://www.academia.edu/26028201/MODULO_DE_CONTABILIDAD_DE_

COSTOS_CONTABILIDAD_DE_COSTOS_POR_AURA_HELENA_CASTA
%C3%91O_PPERA

- Castillo, E. (2019). *Sistema de costos por actividades para optimizar la rentabilidad del centro de servicios integrales de salud Ray EIRL, Chiclayo, 2018. Tesis. Universidad Señor de Sipán. Pimentel, Perú. Obtenido de <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/6673/Castillo%20Carmona%2c%20Erick%20lv%c3%a1n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>*
- Corvo, H. (2021). *Gestión administrativa. Obtenido de Liferder: <https://www.liferder.com/gestion-administrativa/>*
- Cruz, A. (2021). *El financiamiento y su influencia en la rentabilidad de la empresa interprovincial de transporte de pasajeros el Dorado S.A.C; Tumbes - 2020. Tumbes. Obtenido de <http://repositorio.untumbes.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12874/2356/TE%20SIS%20-%20CRUZ%20GARCIA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>*
- Cuevas, F. (2004). *Control de costos y gastos en los restaurantes. Editorial Limusa, 2004. Obtenido de https://books.google.com.pe/books?hl=es&lr=&id=QII5DonAH5oC&oi=fnd&pg=PA11&dq=gastos&ots=HQcjHRXkG1&sig=4LiH96fTHGwr2vN6WqDbYvtigkM&redir_esc=y#v=onepage&q=gastos&f=false*
- Diaz, M. (2019). *La contabilidad de gestión en empresas de servicios, la particularidad de las empresas de transporte de pasajeros. Tesis. Universidad Pontificia. Madrid. Obtenido de <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/28799/TFG-DIIAZ%20LEOIN%2C%20MOINICA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>*
- Empresas y negocios. (2021). *Gestion administrativa. Obtenido de <https://concepto.de/gestion-administrativa/>*
- Estela, M. (31 de Agosto de 2020). *Mano de Obra. (31 de Agosto de 2020). Argentina. Obtenido de <https://concepto.de/mano-de-obra/>*

- Garbey, N. (2021). Antecedentes, ventajas y limitaciones del costeo por actividades ABC. *Gestiopolis*. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/antecedentes-ventajas-y-limitaciones-del-costeo-por-actividades-abc/>
- Gonzales & Heredia. (2020). *Análisis de costos de servicios y su impacto en la rentabilidad de la empresa de transporte Corporación C y C SAC*. Tesis. Universidad César Vallejo. Chiclayo. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/63982/Gonz%a1lez_FMD-Heredia_JG-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Gutierrez, A. (2017). *Análisis de costos y rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros de la ruta de Juliaca - Azangaro, 2015*. Tesis. Universidad José Carlos Mariategui. Moquegua. Obtenido de https://repositorio.ujcm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12819/646/Alex_tesis_titulo_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Huaman y Quispe. (2020). *“GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y SATISFACCIÓN LABORAL DE LOS TRABAJADORES DE LA SEDE ADMINISTRATIVA OFICINA REGIONAL SUR ORIENTE CUSCO – INPE PUERTO MALDONADO, 2019”*. Madre de Dios.
- Jara et al. (2017). *La implementación del sistema de costos ABC y el control administrativo en las empresas de transportes de pasajeros interprovincial en la provincia de Huanuco*. Tesis. Universidad Nacional Hermilio Valdizán. Huánuco. Obtenido de http://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/UNHEVAL/2183/TCO_Jara_Luciano_Carmen.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Mera, R. (2019). *Contabilidad de Costos*. Tesis. Universidad Nacional de la Amazonia Peruana. Iquitos. Obtenido de https://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12737/5697/Rodrigo_examen_titulo_2019.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Mujica & Guzman. (2021). *El sistema de incentivos y su relación con el desempeño laboral del personal de la empresa Real Plaza Cusco - 2019*. Cusco. Obtenido de

https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/9094/4/IV_FC_E_308_TI_Mujica_Guzman_2021.pdf

Muñoz et al. (2016). Contabilidad de costos para la gestión administrativa. *Universidad estatal de Milagro*.

Napuri, E. (2018). *Gestión administrativa y clima organizacional de las empresas de transporte interprovincial de Barranca, 2018*. Tesis. Universidad San Pedro. Barranca. Obtenido de http://repositorio.usanpedro.pe/bitstream/handle/USANPEDRO/11590/Tesis_61084.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Odiaga, J. (2020). *Estructura de costo en empresas de transporte*. Tesis. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Chiclayo. Obtenido de https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/3144/1/TIB_OdiagaManayayJose.pdf

Ojeda. (2020). *Revista digital Camara de Comercio de Lima*. (20 de Junio del 2020). Obtenido de <https://lacamara.pe/martin-ojeda-el-20transporte-interprovincial-formal-pierde-us-235-millones-por-mes/>

Pacheco, J. (2021). *Web y Empresas*. (11 de junio de 2021). Obtenido de <https://www.webyempresas.com/gastos-financieros/>

Perez & Gardey. (2016). *Definición de sistema administrativo*. Obtenido de <https://definicion.de/sistema-administrativo/>

Quijano, A. (2010). Contabilidad de costos. En *Libro práctico de Contabilidad de Costos*. Bucaramanga, Colombia. Recuperado el 26 de Junio de 2021, de <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/35220438/libropracticodecontabilidaddecostosudi-130305081254-phpapp02.pdf?1413894266=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DLibropracticodecontabilidaddecostosudi.pdf&Expires=1624745107&Signature=OqmGtMC>

Quiroa, M. (2021). *Economipedia*. (13 de julio del 2021). Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/gestion-administrativa.html>

- Quispe, J. (2015). *Determinacion de costos y rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en la ruta de las provincias de San Roman y Lampa. Tesis. Universidad Nacional del Altiplano de Puno. Puno.* Obtenido de http://tesis.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/2670/Quispe_Bustinza_Johan_Rene.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Reyes, T. (2015). *Gestión administrativa y su incidencia en la calidad de los servicios a los usuarios de la cooperativa interprovincial de transporte de pasajeros La Manà periodo 2013. Tesis. Universidad Tecnica de Cotopaxi. La Maná - Ecuador.* Obtenido de <http://repositorio.utc.edu.ec/bitstream/27000/3449/1/T-UTC-00726.pdf>
- Riquelme, M. (2019). *Web y Empresas. (22 de julio de 2019).* Obtenido de <https://www.webyempresas.com/gastos-administrativos/#:~:text=Los%20gastos%20administrativos%20son%20los%20gastos%20en%20los,su%20conjunto%20en%20lugar%20de%20un%20departamento%20individual.>
- Solano, M. (2021). El sistema de costeo ABC. *Gestiopolis.* Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/el-sistema-de-costeo-abc/>
- Sutran. (2021). Reglamento Nacional de Administración de Transporte DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC. Obtenido de <https://www.gob.pe/institucion/sutran/informes-publicaciones/1702195-reglamento-nacional-de-administracion-de-transporte>
- Suzette, A. (2019). *Gestión Administrativa en las Empresas de Transporte de Carga y Depósito Temporal, Lima 2019.* Lima. Obtenido de <http://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/123456789/3143/TESIS%20Alegria%20Suzette.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Thompson, I. (2019). *Marketing intensivo.* Obtenido de ¿Qué es Promoción?: <https://www.marketingintensivo.com/articulos-promocion/que-es-promocion.html>

- Toro, M. (2021). *SISTEMA DE COSTOS ABC Y SU INCIDENCIA EN LA FIJACION DE PRECIOS DEL RESTAURANT LA CABAÑA, 2019*. Pimentel. Obtenido de <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/8457/Toro%20Fern%c3%a1ndez%20Mar%c3%ada%20Leonor.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ugaz, J. (2020). *Costos ABC como herramienta de gestión para la mejora de la rentabilidad en las empresas de transportes del Perú. Tesis. Universidad Privada del Norte. Cajamarca*. Obtenido de <https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/24423/Ugaz%20Uriarte%2c%20Jessica%20Tatiana.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Westreicher, G. (2021). Política comercial. *Economipedia*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/politica-comercial.html>

ANEXOS

Anexo 1: Encuesta

La información que a continuación se le solicita, tiene como objetivo: Efectuar un análisis de los costos que permitan optimizar la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes - 2021.

INSTRUCCIONES: Marque con una **X** su respuesta, según corresponda. En algunos casos, puede marcar hasta 2 alternativas:

DIMENSIÓN MANO DE OBRA:

1. La remuneración del gerente general es considerada como:

- Costo del recurso de personal. ()
- Costo del servicio de transporte. ()
- Gasto administrativo. ()
- Gasto de ventas. ()

2. La remuneración del personal de la oficina de contabilidad es considerada como:

- Costo del recurso de personal. ()
- Costo del servicio de transporte. ()
- Gasto administrativo. ()
- Gasto de ventas. ()

3. La remuneración del personal de atención de pasajes y encomiendas es considerada como:

- Costo del recurso de personal. ()
- Costo del servicio de transporte. ()
- Gasto administrativo. ()
- Gasto de ventas. ()

4. La remuneración de los choferes es considerada como:

Costo del recurso de personal. ()

Costo del servicio de transporte. ()

Gasto administrativo. ()

Gasto de ventas. ()

5. Los beneficios que perciben los choferes, como: Vacaciones, CTS y Gratificaciones es considerada como:

Costo del recurso de personal. ()

Costo del servicio de transporte. ()

Gasto administrativo. ()

Gasto de ventas. ()

DIMENSIÓN MATERIALES

6. El desembolso efectuado por consumo de combustible, es considerado como:

Costo del recurso suministros. ()

Costo del servicio de transporte. ()

Gasto administrativo. ()

Gasto de ventas. ()

DIMENSIÓN COSTOS INDIRECTOS

7. El mantenimiento de un ómnibus se realiza en función a:

Kilómetros recorridos. ()

Mensual, bimensual, trimestral. ()

8. El desembolso efectuado por mantenimiento de ómnibus, es considerado como:

Costo indirecto. ()

Costo del servicio de transporte. ()

Gasto administrativo. ()

Gasto de ventas. ()

9. El desembolso efectuado por concepto de peajes, es considerado como:

Costo indirecto. ()

Costo del servicio de transporte. ()

Gasto administrativo. ()

Gasto de ventas. ()

10. La vida útil de un ómnibus se estima en función a:

Número de años. ()

Kilómetros recorridos. ()

11. La depreciación o pérdida del valor del ómnibus, por uso, desgaste o paso del tiempo, es considerado como:

Costo indirecto. ()

Costo del servicio de transporte. ()

Gasto administrativo. ()

Gasto de ventas. ()

12. La vida útil de las llantas se estima en función a:

Número de años. ()

Kilómetros recorridos. ()

13. La vida útil de las llantas es considerada como:

Costo indirecto. ()

Costo del servicio de transporte. ()

Gasto administrativo. ()

Gasto de ventas. ()

14. La depreciación o pérdida del valor del local de la empresa, es considerado como:

Costo indirecto. ()

Costo del servicio de transporte. ()

Gasto administrativo. ()

Gasto de ventas. ()

DIMENSIÓN POLITICAS DE VENTA

15. ¿Con qué criterio se fijan los precios de los pasajes?

Precios del Mercado. ()

Costo – Margen – Utilidad. ()

Otros. ()

Si su respuesta es otros especifique por favor:

16. La empresa calcula sus costos y lo aplica para la toma de decisiones empresariales:

Si. () No. ()

17. La empresa aplica alguna política de incentivos para su personal por logros en ventas:

Si. () No. ()

18. La empresa aplica alguna política de ventas, en función al cálculo de sus costos, Promociones, descuentos, premios:

Si. () No. ()

DIMENSIÓN RENTABILIDAD

19. Antes de la Pandemia de la COVID 19: El margen de rentabilidad de la empresa por venta de pasajes y otros servicios, se consideraba:

Muy Bueno. ()

Bueno. ()

Regular. ()

Malo. ()

20. En la actualidad Julio 2021: El margen de rentabilidad de la empresa por venta de pasajes y otros servicios, se considera:

Muy Bueno. ()

Bueno. ()

Regular. ()

Malo. ()

Gracias.

Anexo 2: Matriz de Consistencia

TITULO: LOS COSTOS EN LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE TUMBES – 2021				
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
<p>General: ¿De qué manera los costos inciden en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021?</p>	<p>General: Determinar los costos y su incidencia en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021.</p>	<p>General: Los costos inciden positivamente en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021.</p>	<p>Variable Independiente: Los costos</p>	<p>Tipo de Investigación: - Descriptiva.</p>
<p>Específicos:</p> <p>P1: ¿Cómo los recursos materiales inciden en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021?</p> <p>P2: ¿Cómo la mano de obra incide en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021?</p> <p>P3: ¿Cómo los costos indirectos inciden en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes, 2021?</p>	<p>Específicos:</p> <p>O1: Determinar la incidencia de los recursos materiales en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Tumbes, 2021.</p> <p>O2: Establecer la incidencia de la mano de obra en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes - 2021.</p> <p>O3: Determinar la incidencia de los costos indirectos en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes - 2021.</p>	<p>Específicos:</p> <p>H1: Los recursos materiales inciden positivamente en la gestión administrativa de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Tumbes, 2021.</p> <p>H2: La mano de obra incide positivamente en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes - 2021.</p> <p>H3: Los costos indirectos inciden positivamente en la gestión administrativa de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes - 2021.</p>	<p>Indicadores:</p> <p>- Costo del recurso mano de obra. - Costo del recurso materiales. - Costos indirectos.</p> <p>Variable dependiente: Gestión administrativa.</p> <p>Indicadores:</p> <p>- Políticas de ventas: - Rentabilidad.</p>	<p>Diseño de la investigación: No – experimental.</p> <p>Población y muestra: - 8 empresas de transporte interprovincial de pasajeros.</p> <p>Método: - Deductivo e inductivo.</p> <p>Técnica de recolección: - Encuesta.</p> <p>Instrumento: - Cuestionario.</p>

Fuente: Elaboración propia

Anexo 3: Matriz de operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
<p>Variable independiente: Costos</p> <p>Según Muñoz et al. (2016), añaden que “el costo es el consumo de recursos utilizados para la fabricación de un bien o la prestación de un servicio. Es decir, que es el beneficio obtenido producto de sacrificio de la venta al público, con la finalidad de tener un ingreso”.</p>	<p>El mal uso de la administración de los costos incide en la gestión administrativa, ameritando una gran preocupación por las empresas de transportes interprovincial de pasajeros del distrito de Tumbes; esto lleva a estudiar ambas variables de manera más específica a través de dimensiones que luego se transformarán en indicadores que serán medidos en base a la técnica de la encuesta, siendo el instrumento de recolección de datos un cuestionario.</p>	Recursos materiales	<ul style="list-style-type: none"> • Insumos como Combustibles, grasa, aceite.
		Mano de obra	<ul style="list-style-type: none"> • Remuneración del gerente general, remuneración del personal de contabilidad, remuneración del personal de venta de pasajes y encomiendas, remuneración de los choferes y copilotos.
<p>Variable dependiente: Gestión administrativa.</p> <p>Para Corvo (2021), señala que “la gestión administrativa es el conjunto de tareas y actividades que permiten utilizar los recursos importantes de una organización, con el fin de alcanzar los objetivos propuesto de cada empresa. Donde cada trabajador debe de estar capacitado para el área que se le designa”.</p>		Costos indirectos	<ul style="list-style-type: none"> • Costos indirectos: Mantenimiento de ómnibus, peajes, depreciaciones.
		Política de ventas	<ul style="list-style-type: none"> • Fijación de precios, decisiones de precio, incentivos, promociones.
		Rentabilidad	Rentabilidad pre y durante la pandemia

Fuente: Elaboración propia

VIII.EVIDENCIAS

Empresa de transporte El Dorado S.A.C.



Elaboración propia



Elaboración propia

Empresa de transporte Turela



Elaboración propia



Elaboración propia

Empresa de transporte El Civa



Elaboración propia



Elaboración propia