

Universidad Católica de Santa María
Facultad de Ciencias Contables y Financieras
Escuela Profesional de Contabilidad



Aplicación de un sistema de costeo directo y su relación con el flujo de efectivo en la empresa Transporte Marfe S.R.L., Arequipa - 2023

Tesis presentada por la Bachiller:

Cabana Nuñonca, Maria del Pilar

ORCID: 0009-0009-9186-5010

para optar el Título Profesional de Contador Público

Asesora:

Dra. Torres Cheje de Manchego, Victoria

ORCID: 0000-0003-4880-8482

Arequipa - Perú

2026

UCSM-ERP

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTA MARÍA

CONTABILIDAD

TITULACIÓN CON TESIS

DICTAMEN APROBACIÓN DE BORRADOR

Arequipa, 13 de Octubre del 2025

Dictamen: 013870-C-EPC-2025

Visto el borrador del expediente 013870, presentado por:

2018220962 - CABANA NUÑONCA MARIA DEL PILAR

Titulado:

APLICACIÓN DE UN SISTEMA DE COSTEO DIRECTO Y SU RELACIÓN CON EL FLUJO DE EFECTIVO EN LA EMPRESA TRANSPORTE MARFE S.R.L., AREQUIPA - 2023

Nuestro dictamen es:

APROBADO

Título Profesional/Título de Segunda Especialidad/Grado Académico a optar:

CONTADOR PÚBLICO

**29301445 - TORRES ABRIL JEINE MARIA ANTONIETA
DICTAMINADOR**



**29283339 - HERNANI RODRIGUEZ LEONIDAS JORGE
DICTAMINADOR**



**29572188 - CASTRO SUCAPUCA LUIS FERNANDO
DICTAMINADOR**



Aplicación de un sistema de costeo directo y su relación con el flujo de efectivo en la empresa Transporte Marfe S.R.L., Arequipa - 2023

INFORME DE ORIGINALIDAD

3%

INDICE DE SIMILITUD

4%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

1%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

repositorio.uss.edu.pe

Fuente de Internet

1%

2

Submitted to Universidad San Marcos

Trabajo del estudiante

1%

3

repositorio.unap.edu.pe

Fuente de Internet

1%

4

www.grafiati.com

Fuente de Internet

1%

5

idoc.pub

Fuente de Internet

1%

Excluir citas

Apagado

Excluir coincidencias < 1%

Excluir bibliografía

Apagado

Dedicatoria

Dedico esta tesis, en primer lugar, a Dios, por ser mi guía y fortaleza.

A mis padres, Mario y Felipa, por su apoyo incondicional y motivación constante.

A mis hermanas, Mariela y Jimena, por su compañía y aliento en mi formación.

A mis sobrinos, Alejandro, Tamina y Alessa, cuya alegría ha sido una inspiración.

Que este logro les sirva de ejemplo de que todo es posible con esfuerzo y dedicación.

Finalmente, a mis cuñados, Hans y Diego, por sus valiosos consejos y apoyo constante.

A todos ustedes, mi más profundo agradecimiento por ser parte de este camino.



Agradecimientos

Expreso mi más profundo agradecimiento a mis padres, Mario y Felipa, por su amor incondicional y su invaluable apoyo moral. Su confianza en mí, incluso en los momentos más adversos, ha sido el fundamento sólido sobre el cual se ha edificado este logro. Asimismo, quiero manifestar mi gratitud a mis hermanas, Mariela y Jimena, quienes generosamente me ofrecieron su tiempo, su escucha atenta y su constante apoyo. Sin su presencia y respaldo, este proyecto no habría sido posible. Su amor, sacrificio y dedicación han sido la luz que ha iluminado mi camino a lo largo de este arduo viaje académico, guiándome con firmeza y esperanza.



RESUMEN

La presente investigación tiene por objetivo determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el Flujo de Efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., en Arequipa en el año 2023

La investigación es de tipo aplicada y utilizó la técnica de observación y análisis documental, dado que la investigación se centró en la revisión y análisis de información documentada por la unidad de estudio.

En la investigación se halló evidencia de que la aplicación de un sistema de costeo directo trae mejoras en los ratios de flujo de efectivo, demostrándose una mejora de 5 puntos porcentuales en el margen de ganancia, de 22% a 27%, indica una mejora en la rentabilidad de la empresa, la disminución del índice de endeudamiento del 78% al 73% indica una reducción en la proporción de deuda que la empresa tiene en relación con su patrimonio, la reducción del ciclo de efectivo de 23 días a 21 días indica que la empresa está tardando menos tiempo en convertir sus inversiones en inventario y otros gastos operativos en efectivo disponible. El aumento de la tasa de retorno sobre el capital invertido (ROIC) del 69% al 85% indica que la empresa está generando una mayor rentabilidad por cada unidad de capital invertido. Y, por último, el aumento del ratio de cobertura de gastos fijos de 3.22 veces a 3.74 veces indica que la empresa ahora genera más ingresos operativos en relación con sus gastos fijos,

Se concluye que la aplicación de un sistema de costeo directo realmente trae mejoras a la empresa, en su estructura financiera, reduciendo su dependencia de financiamiento externo y aumentando su solidez. A la vez implica un menor riesgo financiero, lo que puede aumentar la confianza de inversores y acreedores en la empresa.

Palabras clave: Costeo directo, Flujo de efectivo, transporte de carga pesada.

ABSTRACT

The objective of this research is to determine how the application of a Direct Costing System relates to the Cash Flow in the company TRANSPORTE MARFE S.R.L., in Arequipa in the year 2023.

This research is non-applied and utilized the techniques of observation and documentary analysis, as it focused on the review and analysis of documented information from the study unit.

The research found evidence that the implementation of a direct costing system leads to improvements in cash flow ratios. Specifically, it demonstrated a 5-percentage-point increase in the profit margin, from 22% to 27%, indicating an improvement in the company's profitability. The reduction in the debt ratio from 78% to 73% suggests a decrease in the proportion of debt relative to the company's equity. Additionally, the reduction in the cash cycle from 23 days to 21 days indicates that the company is taking less time to convert its investments in inventory and other operating expenses into available cash.

The increase in the return on invested capital (ROIC) from 69% to 85% demonstrates that the company is generating higher profitability per unit of invested capital. Lastly, the increase in the fixed expenses coverage ratio from 3.22 times to 3.74 times suggests that the company is now generating more operating income relative to its fixed expenses.

It is concluded that the application of a direct costing system indeed brings improvements to the company, enhancing its financial structure, reducing its dependence on external financing, and increasing its stability. At the same time, it implies a lower financial risk, which can boost investors' and creditors' confidence in the company.

Keywords: Direct costing, Cash flow, Heavy cargo transport.

ÍNDICE

Dedicatoria	
Agradecimientos	
RESUMEN	
ABSTRACT	
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	2
1. PLANTEAMIENTO TEÓRICO.....	3
1.1. Determinación del problema.....	3
1.2. Enunciado del problema.....	4
1.3. Interrogantes a resolver.....	4
1.3.1. Interrogante general.....	4
1.3.2. Interrogantes específicas.....	4
2. DESCRIPCIÓN.....	4
2.1. Área de conocimiento:.....	4
2.1.1. Campo, Área y Línea.....	4
2.2. Tipo y nivel:.....	4
2.2.1. Tipo:.....	4
2.2.2. Diseño:.....	4
3. OPERACIONALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE VARIABLES.....	5
3.1. Variables.....	5
3.1.1. Análisis de Variables.....	5
3.2. Indicadores.....	5
3.2.1. Indicadores de sistema de costeo directo.....	5
3.2.2. Indicadores de flujo de efectivo.....	5
3.3. Cuadro de variables, indicadores y sub indicadores.....	6
4. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	6
4.1. Justificación personal o profesional.....	6
4.2. Relevancia Social.....	7
4.3. Valor teórico.....	7
4.4. Utilidad Metodológica.....	7
4.5. Implicancia Práctica.....	8
4.6. Justificación Académica.....	8
5. MARCO TEÓRICO.....	8

5.1. Antecedentes investigativos.....	8
5.1.1. Artículos de investigación.....	8
5.1.2. Antecedentes Nacionales	11
5.1.3. Antecedentes internacionales	11
5.2. Bases teóricas.....	12
5.2.1. Definición del Sistema de Costeo Directo	12
5.2.2. Clasificación del Sistema de Costeo Directo	13
5.2.3. Impacto del Costeo Directo en la Toma de Decisiones	13
5.2.4. Definición del Flujo de Efectivo	14
5.2.5. Teorías del Flujo de Efectivo	15
5.2.6. Relación entre el Costeo Directo y el Flujo de Efectivo.....	16
5.2.7. Análisis de Sistemas de Costeo en Empresas de Transporte	17
5.2.8. Marco Normativo y Regulatorio en Costeo y Flujo de Efectivo	18
5.3. Marco conceptual.....	18
5.3.1. Dimensiones del Sistema de costeo directo	18
5.3.2. Dimensiones del Flujo de efectivo.....	21
6. OBJETIVO.....	25
6.1. Objetivo General.....	25
6.2. Objetivos específicos	25
7. HIPÓTESIS	25
7.1. Hipótesis General.....	25
7.2. Hipótesis Específicas	25
CAPITULO II PLANTEAMIENTO OPERACIONAL.....	26
1. TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y MATERIALES DE VERIFICACIÓN.....	27
1.1. Técnicas	27
1.2. Instrumentos	27
2. CAMPO DE VERIFICACIÓN	27
2.1. Ubicación Espacial.....	27
2.2. Ubicación Temporal.....	27
2.3. Unidades de Estudio	28
2.4. Universo.....	28
2.4.1. Población.....	28
2.4.2. Muestra	28
2. ESTRATEGIA DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	28

2.1. Organización	28
2.2. Recursos	28
2.2.1. Recursos humanos	28
2.2.2. Recursos físicos.....	29
2.2.3. Recursos financieros	29
2.3. Validación del instrumento.....	29
2.4. Criterio para el manejo de resultados	29
CAPITULO III DESARROLLO	30
1. PRESENTACIÓN DE DESARROLLO	31
1.1. Presentación de la unidad de estudio	31
1.1.1. Misión:	31
1.1.2. Visión:.....	31
1.1.3. Organigrama	31
1.1.4. Servicios.....	32
1.2. Análisis, interpretación y difusión de resultados	33
1.2.1. Diagnóstico de sistema de costeo directo	33
1.2.2. Diagnóstico de flujo de efectivo	36
1.3. Cálculo de indicadores de flujo de efectivo.....	44
1.4. Aplicación del sistema de costeo	50
1.4.1. Aplicación del sistema de costeo tradicional	50
1.4.2. Aplicación del sistema de costeo directo	53
1.5. Impacto del sistema de costeo en el flujo de efectivo	57
1.5.1. Impacto en el flujo de efectivo.....	57
1.5.2. Impacto en la conversión de efectivo.....	60
1.5.3. Impacto en el rendimiento financiero	62
1.5.4. Impacto en la gestión de efectivo.....	65
1.5.5. Impacto en la utilidad neta	68
1.5.6. Prueba de hipótesis	70
1.5.7. Propuesta de acciones mejoras en la gestión de liquidez y solvencia.....	72
CAPITULO IV DISCUSIÓN Y RESULTADOS	76
CONCLUSIONES.....	79
RECOMENDACIONES	81
REFERENCIAS	83

ÍNDICE DE TABLAS

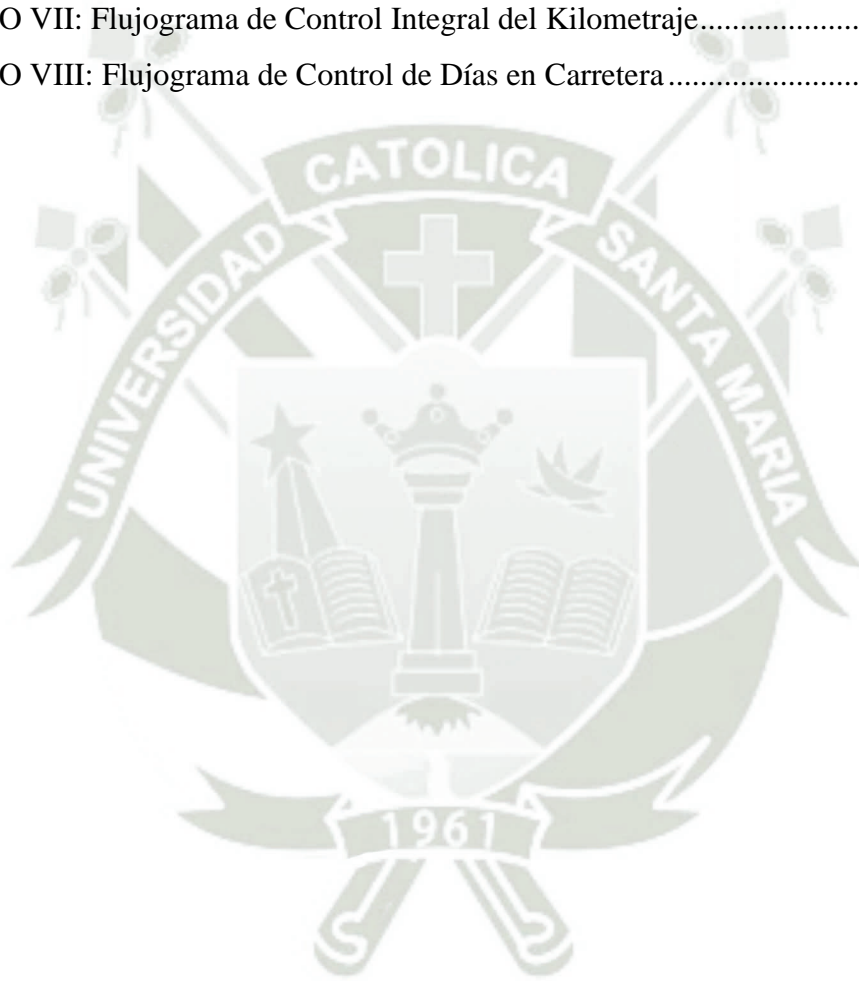
Tabla 1 Operacionalización de variables.....	6
Tabla 2 Recursos físicos.....	29
Tabla 3 Recursos Financieros.....	29
Tabla 4 Costos fijo y variables en la ruta Arequipa-Cusco.....	33
Tabla 5 Costos fijo y variables en una nueva ruta Arequipa-Cusco.....	33
Tabla 6 Clasificación y frecuencia de costos mensuales.....	51
Tabla 7 Identificación y clasificación de costos directos.....	53
Tabla 8 Análisis de las causas de variación de costos.....	54
Tabla 9 Análisis del uso óptimo de recursos.....	54
Tabla 10 Análisis de impacto en el flujo de caja.....	55
Tabla 11 Análisis de impacto en el flujo de caja.....	56
Tabla 12 Análisis del porcentaje de costos variables.....	57
Tabla 13 Comparación del Ratio de Margen de Ganancia.....	58
Tabla 14 Comparación del Ratio de Índice de Endeudamiento.....	59
Tabla 15 Diferencia entre el Costeo Tradicional y el Costeo Directo.....	60
Tabla 16 Comparación del Ratio de Ciclo de Conversión de Efectivo.....	61
Tabla 17 Comparación del Ratio de Margen de Ganancia.....	62
Tabla 18 Comparación del Ratio de Margen de Contribución.....	64
Tabla 19 Comparación del Ratio de Tasa de Retorno sobre el Capital Invertido.....	65
Tabla 20 Comparación del Ratio Cobertura de Gastos Fijos.....	66
Tabla 21 Comparación del Ratio Índice de Endeudamiento.....	67
Tabla 22 Detalle de las propuestas de acciones de mejoras para la gestión de liquidez y solvencia de la empresa Transportes MARFE S.R.L.....	72

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Organigrama de la unidad de estudio.....	32
Figura 2 Estado de Situación Financiera de la Empresa Transporte Marfe S.R.L. al 31.12.2023	44
Figura 3 Estado de Resultados de la Empresa Transporte Marfe S.R.L. al 31.12.2023.....	45
Figura 4 Porcentaje de costos variables.....	57
Figura 5 Gráfica del Ratio de Margen de Ganancia	58
Figura 6 Gráfica del Ratio de Índice de Endeudamiento.....	59
Figura 7 Gráfica del Ratio de Ciclo de Conversión de Efectivo	61
Figura 8 Gráfica del Ratio de Margen de Ganancia	63
Figura 9 Gráfica del Ratio de Margen de Contribución	64
Figura 10 Gráfica del Ratio de Tasa de Retorno sobre el Capital Invertido	65
Figura 11 Gráfica del Ratio Cobertura de Gastos Fijos.....	66
Figura 12 Gráfica del Ratio de Índice de Endeudamiento.....	67
Figura 13 Estado de Resultados Comparativo de la empresa de Transportes Marfe SRL.....	68
Figura 14 Estado de Flujo de Efectivo Comparativo de la empresa Transportes Marfe S.R.L.....	69
Figura 15 Flujograma de Control de Combustible	73
Figura 16 Flujograma de Control de Kilometraje	74
Figura 17 Flujograma de Control de Días en Carretera	75

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO I: Matriz de Consistencia.....	88
ANEXO II: Operacionalización de variables	89
ANEXO III: Estado de Situación Financiera	90
ANEXO IV: Estado de Resultados Comparativo.....	91
ANEXO V: Estado de Flujo de Efectivo Comparativo.....	92
ANEXO VI: Flujo de Control de Combustible	93
ANEXO VII: Flujograma de Control Integral del Kilometraje.....	94
ANEXO VIII: Flujograma de Control de Días en Carretera.....	95



INTRODUCCIÓN

Actualmente, las empresas de transporte de carga pesada juegan un papel importante en la distribución y comercialización de mercancías conectando diversos puntos de nuestro país, es por ello que se requiere un manejo en los tiempos de entrega y velar por la seguridad de los mismos, para poder cumplir las expectativas se debe realizar un control de los procesos y tener un registro de las operaciones optimizando las rutas y manejando eficientemente los recursos, para tener un control efectivo de los gastos y de cómo se mueve el flujo de efectivo, ya que el sector transporte ha ido creciendo y con ellos ha ido aumentando la competencia en el mercado, por lo cual los precios en los fletes deben ser accesibles para poder participar en licitaciones.

En el sector transportes es importante conocer los costos y los gastos de la empresa, como también es importante conocer la diversificación de los costos fijos y variables, en la empresa MARFE no se cuenta aún con un sistema de costeo directo o un sistema de costeo eficiente, por ende es importante el desarrollo y aplicación de un sistema de costeo para poder tener un control detallado y con ello poder presupuestarlos para no exceder los límites en el mes ni realizar gastos innecesarios o duplicados.

En el sector transportes se requiere manejar el flujo de efectivo continuamente para poder llevar a cabo cada viaje, es por ello que al controlar los costos de la empresa influye en el flujo de efectivo aumentando la capacidad para cubrir los gastos que se presenten y evitar obtener obligaciones con terceros.

La presente investigación permitió hallar evidencia de que, tras la aplicación de un sistema de costeo directo, se registran mejoras directamente al flujo de efectivo, haciendo que la empresa además de disminuir sus costos, también puedan mejorar su capacidad de cobertura con respecto a sus obligaciones a corto plazo.

La presente investigación está estructurada por los siguientes capítulos:

Capítulo I: Este capítulo está conformado por las integrantes de investigación, el tipo, diseño y variables de investigación, junto a la justificación y marco teórico.

Capítulo II: Se presentan antecedentes relacionados a la investigación, un marco teórico y un marco conceptual.

Capítulo III; Los materiales y métodos empleados, Se presentan los métodos aplicados, asimismo se presentan las técnicas de recolección de datos, la muestra y su población.

Capítulo IV; Presenta resultados y la discusión de lo hallado, mediante tablas se exponen los datos obtenidos.

Concluimos presentando nuestras conclusiones y las recomendaciones.



1. PLANTEAMIENTO TEÓRICO

1.1. Determinación del problema

En nuestro país, el sector de transporte de carga pesada desempeña un papel crucial en la economía, facilitando la conexión comercial entre las diversas regiones, e incluso con otros países. Esto contribuye al desarrollo de sectores clave como el minero, manufacturero y agrícola. Sin embargo, la pandemia iniciada en 2020 provocó un retroceso económico significativo en este sector, afectando especialmente a las pequeñas y medianas empresas. Este impacto se vio agravado por la creciente competencia, así como por el desconocimiento de procedimientos y sistemas que optimicen el uso de los recursos. Como resultado, en los últimos tres años, el número de empresas en el sector de transporte de carga pesada ha disminuido considerablemente.

En este contexto, implementar un Sistema de Costos Directos resulta esencial para el funcionamiento eficiente de las empresas del sector, ya que permite identificar, analizar y controlar los costos asociados a sus operaciones. Esto facilita la planificación adecuada de los viajes, la determinación de un flete justo y la mejora de la competitividad en el mercado. Una forma efectiva de medir el impacto de dicho sistema es a través del análisis del flujo de efectivo, evaluando los ingresos y gastos generados por las actividades de la empresa. Este análisis permite determinar cuánto tiempo tarda en recuperarse la inversión inicial y si se generan utilidades posteriormente.

La empresa TRANSPORTES MARFE S.R.L. enfrenta como principal problema la ausencia de un sistema de costeo o de control de costos, lo que dificulta la optimización de recursos, el conocimiento preciso de los márgenes de ganancia por cada servicio y el crecimiento económico necesario para competir en el mercado. La falta de un sistema estructurado genera deficiencias que afectan directamente la rentabilidad y competitividad, provocando la fijación de fletes inexactos que impactan negativamente en la selección de personal y en la calidad general del servicio.

Para superar estos desafíos, es indispensable que la empresa establezca un sistema de costeo detallado que permita identificar, registrar y controlar las actividades y los costos asociados a cada operación. Además, para evaluar la efectividad de la implementación de un Sistema de Costos Directos, se deben comparar los resultados obtenidos antes y después de su aplicación. Esto permitirá verificar si la empresa logra optimizar sus recursos, aumentar su rentabilidad y mejorar su posición competitiva en el mercado.

1.2. Enunciado del problema

Aplicación de un Sistema de Costeo Directo y su relación con el Flujo de Efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa - 2023

1.3. Interrogantes a resolver

1.3.1. Interrogante general

¿Cómo influye la aplicación de un sistema de costeo directo en el manejo del flujo de efectivo de la empresa TRANSPORTE MARFE S R.L Arequipa 2023?

1.3.2. Interrogantes específicas

- ¿Cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el ciclo de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023?
- ¿Cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el rendimiento financiero en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023?
- ¿Cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en la gestión de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023?
- ¿De qué forma el costeo directo permite identificar los costos fijos y variables que inciden en el comportamiento del flujo de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023?

2. DESCRIPCIÓN

2.1. Área de conocimiento:

2.1.1. Campo, Área y Línea

- Campo: Ciencias contables
- Área: Sistema de Costos Directos
- Línea: Costos

2.2. Tipo y nivel:

2.2.1. Tipo:

El tipo de investigación es aplicativo, debido a que se pretende conocer a detalle los indicadores propuestos según las variables de estudio, para conocer el estado actual de la empresa según la problemática detectada, con el fin de diseñar una propuesta de mejora que tenga por objetivo mejorar las condiciones de la unidad de estudio y de brindar respuesta a los objetivos planteados en el estudio.

2.2.2. Diseño:

El diseño de investigación es no experimental, debido a que la investigadora no cuenta con dominio sobre las variables de estudio ni tampoco sobre la unidad de estudio, por ende, el desarrollo de la investigación no guarda un nivel experimental. Según Kerlinger (1979) la

investigación no experimental busca observar al objeto de estudio en situaciones cotidianas sin realizar o modificar cambios en su ambiente natural con el fin de no influir en situaciones que afecten la realidad.

3. OPERACIONALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE VARIABLES

3.1. Variables

3.1.1. Análisis de Variables

3.1.1.1. Variable Independiente

El Sistema de Costeo Directo, según Wu (2016) cuenta con dos enfoques, el primero se relaciona directamente con el producto o servicio que se brinda mientras que el segundo ve la parte administrativa de la empresa independiente a la fabricación de producto, lo que permite una mejor toma de decisiones.

3.1.1.2. Variable Dependiente

El Flujo de Efectivo, según García (2009) es el saldo disponible para hacer frente a las obligaciones con acreedores y socios que la empresa debe atender. Por esta razón los gerentes velan por el incremento del flujo de efectivo en la empresa.

3.2. Indicadores

3.2.1. Indicadores de sistema de costeo directo

- Porcentaje de costos fijos y variables
- Nivel de precisión en la clasificación de costos
- Análisis de control de costos según presupuestos
- Emisión de informes de costos
- Nivel de optimización en el uso de recursos
- Ratio de costo beneficio

3.2.2. Indicadores de flujo de efectivo

- Tiempo promedio de recuperación de efectivo
- Gestión de cuentas por cobrar
- Ratio de margen de ganancia
- Margen de contribución
- Tasa de retorno sobre el capital invertido
- Ratio de cobertura de gastos fijos
- Índice de endeudamiento

3.3. Cuadro de variables, indicadores y sub indicadores

Tabla 1

Operacionalización de variables

Variable Independiente	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores
Sistema de costeo directo	Según Gowa et al. (2020) el costeo directo, o variable, se enfoca solo en los costos que varían con la producción, como materias primas y mano de obra directa, excluyendo los costos fijos. Esto ofrece una visión clara de la relación entre costos y volumen de producción.	El desarrollo de la variable sistema de costeo directo se centrará en recopilar información sobre los costos de la unidad de estudio para organizarlos de acuerdo a la propuesta.	Identificación y clasificación de costos	Porcentaje de costos fijos y variables Nivel de precisión en la clasificación de costos
			Control y monitoreo de costos	Análisis de control de costos según presupuestos Emisión de informes de costos
			Optimización de recursos	Nivel de optimización en el uso de recursos Ratio de costo beneficio
Variable dependiente			Dimensiones	Indicadores
Flujo de efectivo	Según Boyko (2021) el flujo de caja es clave en la gestión financiera, ya que muestra la liquidez de una empresa o persona. Además de reflejar la capacidad para cubrir gastos, permite evaluar la salud financiera y la viabilidad de proyectos futuros.	Con respecto a esta variable, se planea organizar y analizar la información del flujo de efectivo de la empresa para conocer el nivel de eficiencia en el rendimiento y gestión del flujo de efectivo.	Ciclo de efectivo	Tiempo promedio de recuperación de efectivo Gestión de cuentas por cobrar
			Rendimiento financiero	Ratio de margen de ganancia Margen de contribución Tasa de retorno sobre el capital invertido
			Gestión de efectivo	Ratio de cobertura de gastos fijos Índice de endeudamiento

Nota. Dimensiones e indicadores adaptados de Boyko (2021) y Gowa et al. (2020).

4. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

4.1. Justificación personal o profesional

Para la investigadora, el desarrollo de esta investigación representa la oportunidad de aplicar los conocimientos adquiridos en la carrera de Contabilidad a una problemática real de una empresa del sector transporte. La experiencia fortalece competencias profesionales en análisis financiero, gestión de costos y toma de decisiones gerenciales, lo que aporta a su desarrollo como futura contadora pública. Asimismo, la culminación de este trabajo le permitirá obtener el título profesional, constituyendo un logro académico de gran relevancia. En el plano personal, la investigación contribuye a consolidar una actitud crítica y proactiva frente a los problemas empresariales, fortaleciendo la capacidad de diseñar soluciones innovadoras y aplicables en diversos contextos empresariales.

4.2. Relevancia Social

La investigación contribuirá a fortalecer la competitividad de las empresas de transporte de carga pesada en Arequipa, un sector clave para la conectividad y el abastecimiento de bienes en la economía nacional. Al aplicar un sistema de costeo directo que optimice la gestión del flujo de efectivo, se generan impactos positivos a largo plazo como la estabilidad financiera de las empresas, la generación de nuevos empleos y el fomento de relaciones más sólidas con proveedores y clientes. De esta manera, los beneficios trascienden a la sociedad en general, puesto que un transporte más eficiente y con mayor liquidez permite mantener precios accesibles y asegurar la continuidad de la cadena de suministro, especialmente en momentos de crisis económicas o coyunturales. Asimismo, la experiencia adquirida puede replicarse en otras unidades de transporte, ampliando su aporte al desarrollo económico regional y nacional.

4.3. Valor teórico

La investigación aporta al acervo teórico sobre la relación entre los sistemas de costeo y el flujo de efectivo en empresas de servicios, un campo poco explorado en comparación con sectores manufactureros. El estudio constituye un referente para futuros investigadores, ya que evidencia cómo el costeo directo puede ser una herramienta estratégica para la toma de decisiones financieras en empresas de transporte de carga pesada. A su vez, abre líneas de investigación que podrían profundizarse en torno a la comparación entre distintos métodos de costeo, la eficiencia en la gestión de liquidez y la sostenibilidad financiera de organizaciones en sectores altamente competitivos. De esta forma, se convierte en un precedente que enriquece el debate académico y fomenta nuevas aplicaciones en contextos similares.

4.4. Utilidad Metodológica

La investigación se sustenta metodológicamente en el uso del análisis documental y la observación, técnicas adecuadas para evaluar información financiera de la empresa en un periodo determinado. Estas herramientas permiten sistematizar datos contables y operativos con el fin de verificar la incidencia de la aplicación del costeo directo sobre indicadores clave del flujo de efectivo, tales como el margen de ganancia, el ciclo de efectivo o el ratio de cobertura de gastos fijos. Al emplear este enfoque, se asegura la fiabilidad de los resultados, puesto que se trabaja con registros oficiales y verificables de la empresa. Además, el diseño metodológico no experimental favorece la comparación de escenarios antes y después de la aplicación del sistema, generando evidencia cuantitativa y cualitativa que fortalece la validez de las conclusiones obtenidas.

4.5. Implicancia Práctica

El estudio tiene un valor práctico directo para la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., dado que la implementación de un sistema de costeo directo permitirá identificar con precisión los costos fijos y variables de cada ruta, optimizando la planificación financiera y la gestión de recursos. Esto se traduce en un mejor control de los márgenes de ganancia, reducción de gastos innecesarios y mayor capacidad para afrontar obligaciones a corto plazo. En la práctica, la aplicación del sistema favorecerá la toma de decisiones más acertadas al momento de fijar tarifas, negociar con clientes o evaluar nuevas rutas. Además, el flujo de efectivo más ordenado y predecible generará confianza frente a entidades financieras e inversionistas, abriendo la posibilidad de obtener créditos en condiciones más favorables.

4.6. Justificación Académica

Esta investigación tiene una justificación académica ya que ayuda a mejorar el conocimiento contable aplicado al demostrar la relación entre el sistema de costos directos y el flujo de efectivo en empresas de transporte, evidenciando así el impacto en la liquidez y la rentabilidad organizacional atribuible a la gestión de los costos variables. Además, proporciona una referencia que es académicamente replicable en empresas con estructuras operativas similares, reforzando la formación profesional en Contabilidad al integrar la contabilidad teórica con la práctica en la que se centra el negocio contemporáneo, la eficiencia y la sostenibilidad económica. Así mismo fomentar el desarrollo de nuevas líneas de investigación en el ámbito de la gestión de costos en industrias.

5. MARCO TEÓRICO

5.1. Antecedentes investigativos

5.1.1. Artículos de investigación

Gowa et al (2020) realizaron un estudio titulado “Implementa el método de costeo directo Sebagai Alat Untuk Menghitung harga pokok produksi perusahaan Manufacturing (Studi Kasus Industri Flores VCO Nangaba Kabupaten Ende)”. Este estudio tuvo como objetivo evaluar la aplicación del método de costeo directo en pequeñas y medianas empresas del sector VCO Nangaba y clasificar los costos que componen el costo de producción entre el sector VCO Nangaba y el método de costeo directo. Este estudio cualitativo indicó que existen diferencias sustanciales entre los cálculos de costos e ingresos netos utilizando sistemas de costeo avanzados y métodos de costeo tradicionales. Por lo tanto, se obtienen resultados económicos más bajos. Este estudio es importante ya que se centra en una de las variables centrales del estudio actual, que es el costeo directo.

Shulla y Popyk (2021) estudiaron “El Uso del Sistema de Costeo Directo en el Análisis de la Rentabilidad de los Negocios de Hoteles y Restaurantes”, concentrándose en la comprensión de la información contable como un apoyo para la gestión y los procesos de toma de decisiones. Al abordar el trabajo desde una perspectiva documental, los autores finalmente llegaron a la conclusión de que la adopción de un sistema de costeo directo, en sus formas simplificadas y complejas, conduce a una mayor eficiencia administrativa con la facilitación de la toma de decisiones operativas y estratégicas equilibradas. Este artículo ofrece bases teóricas útiles sobre el uso del costeo directo en las industrias de servicios.

Manuho, Paul, Saerang y Johanis (2023) también realizaron un análisis en PT Fortuna Inti Alam para determinar los procedimientos de cálculo de costos de producción utilizando el método de costeo directo. Este estudio descriptivo cualitativo concluyó que el método resultó en un costo de producción total que fue inferior al costo obtenido bajo el sistema utilizado por la empresa. Este hallazgo destaca la relevancia del costeo directo como técnica de optimización de recursos.

De manera similar, Moisello y Mella (2019) estudiaron la relación ingreso y costo mediante “el cálculo de costos directos”. Su trabajo documental analizó la lógica detrás del proceso de toma de decisiones basado en dicho método y concluyó que su uso conduce a la coherencia en la planificación y fijación de precios, incluso si los resultados parecen contrarios a la intuición en comparación con el costeo total. Su contribución subraya el valor analítico del costeo directo en los marcos de toma de decisiones empresariales.

En la misma línea, Freitas y colegas (2022) emplearon el costeo directo para evaluar los costos de producción en la agricultura lechera en el estado de Sergipe, Brasil. El análisis reveló que este enfoque proporcionó una estructura económica y financiera más detallada y precisa, permitiendo una mayor claridad en la separación de gastos. Su uso en el sector agropecuario demuestra la amplia aplicabilidad del método en diversas industrias.

En Suciú (2019), el autor muestra cómo utilizar el método de costo directo para preparar modelos de cálculo de costos para la industria textil rumana. El autor también describe cómo este enfoque puede reducir costos productivos, aumentar la rentabilidad y ahorrar tiempo en la toma de decisiones. Este estudio confirma los impactos positivos del costeo directo en la competitividad organizacional.

Hada, Bărbuță-Mișu y Avram (2018) demostraron cómo el rendimiento de los productos manufacturados puede mejorarse a través del uso del costeo directo. Usando un enfoque empírico, los autores mostraron que al comprender el vínculo entre costos y rendimiento, se

puede aumentar la rentabilidad y, por lo tanto, mejorar la eficiencia operativa utilizando este método.

En el estudio de Rosit y Suzanska (2021), los autores investigan el efecto de la tecnología de producción en la elección del sistema de contabilidad de costos y el marco legal en Ucrania. Su estudio muestra que el costeo directo proporciona información operativa simple relevante, fusiona la contabilidad financiera y administrativa, y ayuda en el análisis del ingreso marginal, siendo así una herramienta efectiva para el control gerencial.

Con respecto a la gestión financiera, Junior y Gameiro (2020) consideraron el flujo de efectivo como una herramienta importante para la reestructuración de empresas agroindustriales. A través de un enfoque de investigación-acción, demostraron que el uso sistemático del flujo de efectivo durante un cierto período ayudó a la recuperación financiera de un productor de huevos líquidos y aumentó la liquidez financiera. Este estudio destaca la importancia del flujo de efectivo como una variable controlable para la gestión financiera.

En la misma dirección, Beladi, Deng y Hu (2021) examinaron las relaciones entre la incertidumbre del flujo de caja, las restricciones financieras y la inversión en investigación y desarrollo. Su estudio empírico concluyó que la incertidumbre en los flujos de caja conduce a decisiones más conservadoras y, por lo tanto, disminuye la capacidad de innovar. Este estudio muestra la necesidad de una fuerte gestión financiera.

Abbasov (2021) sugirió mejorar la gestión del flujo de caja integrando más elementos teóricos y prácticos de las finanzas. Su investigación destaca que una gestión efectiva del efectivo atraerá más inversiones, mejorará la situación financiera de una empresa y permitirá el acceso a mercados internacionales.

Por otro lado, Dorosh y Plish (2021) afirmaron la importancia de planificar adecuadamente el flujo de caja para la eficiencia operativa. Sugirieron el uso de presupuestos de flujo de caja, cronogramas de pagos y plazos, y afirmaron que el uso constante de estas herramientas ayuda a mantener el equilibrio financiero de un negocio.

Plaskova y otros (2020) introdujeron un enfoque metodológico para el control y monitoreo del flujo de caja, y enfatizaron el uso de indicadores analíticos para la evaluación del rendimiento financiero. El Control de Flujo de Trabajo determina las entradas y salidas del flujo de caja, evalúa el riesgo de insolvencia y sostiene la viabilidad del negocio a largo plazo.

También, Dvořáková, Kronych y Malá (2018) examinaron la gestión del flujo de caja en empresas de la industria automotriz y afirmaron que la eficiencia de la gestión de tesorería mejora la toma de decisiones de inversión. El uso de métodos de investigación tanto

cuantitativos como cualitativos demostró que el control del flujo de caja afecta la rentabilidad y el crecimiento empresarial.

Fedoryshyna y Tarnavskyi investigaron las prácticas internacionales de análisis del flujo monetario y escribieron sobre ello en 2023. El flujo de caja desempeña funciones vitales de movimiento e incremento del capital social y activa económicamente el control de las finanzas en la empresa.

Shash y Qarra (2018) investigaron la gestión del flujo de caja en proyectos de construcción en Arabia Saudita. Concluyeron que las empresas utilizan pronósticos y financiamiento crediticio para equilibrar sus operaciones y que la gestión y control del flujo de caja son fundamentales para la estabilidad de los proyectos de construcción.

5.1.2. Antecedentes Nacionales

Chiquinta (2020) utilizó una combinación de entrevistas y análisis documental para investigar el impacto de los métodos de costeo directo y por absorción en la rentabilidad de Lácteos Norteños EIRL y sobre la rentabilidad del costo de producción en 2019 y concluyó que el costeo directo es más eficiente.

Por su parte, Olivera (2023) estudió cómo el flujo de caja afecta las decisiones financieras de las MYPES que se dedican al transporte en un centro de distribución de bebidas gaseosas. Los resultados mostraron que la crisis que se vivió a raíz de la COVID-19, demuestra la importancia de un flujo de efectivo bien manejado, para la estabilidad y la capacidad de respuesta de la organización ante la crisis.

Landeo y Mallqui (2022) también se enfocaron en la importancia que tiene el flujo de caja en el manejo de las finanzas de una empresa. En su estudio, que fue de diseño no experimental y de enfoque cuantitativo, se llevaron a cabo encuestas dirigidas al personal administrativo y la evidencia fue clara en mostrar la relación directa que existe entre la gestión de efectivo y la estabilidad económica de una organización, que se describe en el documento.

5.1.3. Antecedentes internacionales

Delgado (2023) estudió el control que se tiene sobre los sistemas de costeo en empresas que prestan el servicio de transporte de carga pesada. Afirmó que la desatención que se tiene sobre el control de los sistemas de costeo, genera costos imprecisos o pérdidas en la rentabilidad. Este estudio se relaciona de forma importante por la variable que se toma del sistema de costeo ABC, que se relaciona con el contexto de este estudio.

Muñoz y otros (2022) investigaron la estructura y control de costos en empresas de transporte ubicadas en el municipio de Itagüí. Mediante la investigación documental, demostraron cómo la implementación de un sistema de costeo adecuado contribuye a una mejor toma de decisiones y actualización continua de datos financieros, mejorando así la eficiencia operativa.

Finalmente, Monard (2021) propuso el desarrollo de un flujo de caja mediante el método directo en la empresa de transporte Ricmetrucks, ubicada en la provincia de Guayas. Utilizando técnicas de observación y análisis documental, llegó a la conclusión de que este instrumento proporciona un mejor control de la cobranza y el pago, facilitando así la administración financiera y operativa de la entidad.

5.2. Bases teóricas

5.2.1. Definición del Sistema de Costeo Directo

Según Horngren y otros (2015), el costo directo, que también se conoce como costo variable, es un método de valoración que incluye solo los costos de producción variables e ignora los costos fijos, que se registran como gastos del período. Este sistema facilita que un gerente documente costos que son directamente relevantes para la producción de bienes, logrando un mayor control sobre los costos que pueden afectar las ganancias y pérdidas de una empresa. En línea con esto, Gowa y su equipo (2020) argumentan que este método solo contabiliza los costos que cambian con los niveles de producción, que incluyen materias primas y mano de obra directa, ya que ayuda a aclarar el vínculo entre los niveles de producción y los costos totales. Aunque ayuda a tomar mejores decisiones a corto plazo, el método descuida los costos fijos en la planificación integral. Esto es crucial en la planificación a largo plazo.

Según Manuho y colegas (2023), los costos directos son gastos que pueden estar estrechamente vinculados a un proyecto o actividad específica. Estos incluyen materiales, personal y otros recursos, que también son cruciales para gestionar un presupuesto y evaluar la viabilidad financiera. La transparencia y el informe apropiado de los costos directos son vitales para el cumplimiento regulatorio y la presentación de informes.

El método de costos directos de Quesado y Silva (2020) considera únicamente los costos variables para las operaciones de producción, ignorando aquellos que permanecen constantes. Esto permite a las empresas comprender cómo los cambios en el volumen de producción afectan la rentabilidad y simplifica la planificación estratégica al determinar los puntos de equilibrio y proyectar ganancias. Sin embargo, desde un punto de vista holístico, es necesario integrar esto con la consideración de costos fijos.

5.2.2. Clasificación del Sistema de Costeo Directo

Abarca (2018) señala que el sistema de costeo directo se puede dividir en dos amplios tipos: costos variables y costos fijos. Cada tipo tiene un conjunto diferente de características básicas que ayudan a entender la dinámica económica de una organización y la relación de sus niveles de producción con sus costos totales:

5.2.2.1. Costos variables

Los costos variables son aquellos gastos que están directamente relacionados con la producción de la empresa y sus actividades operativas. Su naturaleza está correlacionada directamente con el nivel de producción, de tal manera que aumentan y disminuyen proporcionalmente con el nivel de actividad. Surgen inmediatamente después de que se inicia el proceso de producción y reflejan la actividad operativa del negocio. Ejemplos comunes incluyen el consumo de materias primas, la mano de obra directa y los suministros utilizados en la producción de un bien o servicio. La naturaleza flexible de los costos variables es una característica fundamental en el análisis de rentabilidad y en la planificación a corto plazo, porque permiten evaluar el impacto de los cambios en el nivel de producción en los resultados económicos de la organización.

5.2.2.2. Costos constantes

Por su parte, los costos fijos son los que no cambian con el tiempo, sin importar el volumen de producción que se realice. Abarca (2018) menciona que en cada empresa los costos fijos se incluyen en la estructura productiva y no en el proceso productivo, por lo que su importe no se evalúa con la actividad, valoración por la capacidad instalada, o en un tiempo contable. Recuerde que el alquiler, los sueldos de los gerentes y la amortización de los equipos son costos fijos. La empresa tiene la obligación de pagar estos costos fijos aunque no se produzca nada. Aunque estos costos no cambian con el tiempo y volumen de producción que se realice, la empresa tiene que gestionarlos para mantener la rentabilidad.

5.2.3. Impacto del Costeo Directo en la Toma de Decisiones

Abarca (2018) destaca que, en un escenario de corto plazo, el costeo directo se transforma en una herramienta útil para la toma de decisiones de carácter gerencial, puesto que identifica los costos relevantes. Las empresas se encuentran de forma constante en la resolución de decisiones como el mantenimiento o cierre de una unidad de negocio, la apertura de nuevas sucursales, cambios en los niveles de producción, externalización de funciones, o la política de remuneraciones. En este escenario, el costeo directo sirve para determinar el margen de rentabilidad de cada producto o de cada servicio, y facilita la toma de decisiones en términos de la viabilidad económica que cada opción.

Ochoa (2017) también menciona cuán importante es conocer todos los costos de la empresa para poder tomar decisiones que ayudarán a la organización a ganar más dinero. En los negocios, cuando las cosas cambian todo el tiempo por dentro y por fuera, conocer los costos te ayudará a responder de manera más estratégica a las crisis empresariales, recesiones y períodos de crecimiento. Rastrear costos es una gran parte de la contabilidad empresarial y te ayudará a determinar los precios de los productos, evaluar la rentabilidad de los productos y desarrollar estrategias que ayuden a la empresa a enfocarse en el largo plazo y continuar haciendo negocios. El costeo directo te ayudará a responder a nuevas estrategias y a ser más efectivo en la gestión del negocio de la empresa. El enfoque de costeo directo en la gestión moderna es muy importante.

5.2.4. Definición del Flujo de Efectivo

Ross y otros (2013) explican el flujo de caja empresarial como las actividades de efectivo de un negocio. El flujo de caja son las actividades de efectivo de un negocio en las tres áreas de operaciones comerciales, inversión y financiación. El flujo de caja es una guía importante en los negocios porque muestra las operaciones comerciales y la capacidad de cumplir con sus obligaciones a corto plazo.

Desde la actualidad, Boyko (2021) se refiere al flujo de caja como uno de los instrumentos más importantes en la gestión de las finanzas, ya que, de forma sencilla, muestra la liquidez que tiene la entidad y la muestra en forma de liquidez. Su análisis no solo muestra la capacidad de pago de los gastos que son más inmediatos, también permite el análisis de la situación económica de la entidad, el posible crecimiento y la capacidad de pago que tiene la entidad. La entidad tiene la situación financiera en buena posición si la entidad tiene la capacidad de invertir, pagar y distribuir en utilidades. En caso de que no, se necesita de ciertas correcciones financieras que son, en lo posible, en la política de ingresos y gastos. El flujo de caja también proporciona cierto control y previsibilidad en la planificación financiera. En caso de que existan previsiones de no cumplir con las metas, se pueden desarrollar estrategias que se enfoquen en proteger el flujo de caja y que se adapten al control y a las zonas inciertas.

De acuerdo con Fedoryshyna y Tarnavskiy (2023), el flujo de caja es el movimiento de efectivo dentro y fuera del negocio durante ciertos períodos de tiempo. Este es un elemento extremadamente importante de la planificación operativa y financiera. Esta perspectiva enfatiza el carácter temporal del flujo de caja, ya que cada transacción se registra durante un período contable dado, permitiendo a una organización identificar la posición de efectivo exacta durante un período definido. Los autores señalan que la capacidad de una

organización para generar efectivo no es solo una función de sus ventas, sino también de qué tan bien gestiona sus costos, inversiones y financiamiento. Por esta razón, el flujo de caja es una medida de salud económica y una base para la sostenibilidad empresarial.

Korol (2020) argumenta que los flujos de efectivo representan los ingresos y usos de los recursos monetarios de una empresa, lo que requiere control para que los desequilibrios no afecten la estabilidad financiera. La gestión de los flujos de efectivo sirve para anticipar posibles problemas de liquidez, reconocer áreas de mejora y desarrollar políticas en torno al gasto. También enfatiza que la situación del flujo de caja y el saldo de efectivo no se equiparan, ya que la situación del flujo de caja cuantifica el grado en el que una empresa puede autofinanciar sus operaciones, invertir en nuevos proyectos y cumplir con sus obligaciones financieras. Por lo tanto, la gestión y control de los flujos de efectivo son de fundamental importancia para la toma de decisiones estratégicas y la continuidad operativa en un contexto económico dado.

5.2.5. Teorías del Flujo de Efectivo

De acuerdo con Boyko (2021), la caja es uno de los principales indicadores de la posición financiera de la empresa. Este indicador señala la diferencia entre ingresos y egresos dentro de un período definido, y con ello, la liquidez para atender obligaciones inmediatas y la posibilidad de la empresa para crecer. Un flujo de caja positivo significa que la empresa tiene recursos para reinvertir, realizar el pago de obligaciones o distribuir dividendos. Por el contrario, un flujo negativo limita la viabilidad de la empresa y evidencia debilidades estructurales. Por este motivo, el autor destaca la previsión y proyección del flujo de caja, y su planificación para prevenir déficits. Este indicador es también de interés de los inversionistas y acreedores, para los que la caja es un indicador del riesgo y de la estabilidad de la empresa.

Fedoryshyna y Tarnavskiy señalan que trabajar con y entender el flujo de caja completamente requiere verlo y analizarlo desde múltiples perspectivas, dimensiones y, lo más importante, la naturaleza dinámica del flujo de caja a través de actividades operativas, de inversión y de financiamiento. Comprender estrechamente el flujo de caja a un nivel operativo ayuda a los gerentes a identificar las fuentes de ingresos y los usos subsecuentes y otros del efectivo, mejorando así sustancialmente la calidad de su toma de decisiones estratégicas. Sobre todo, un flujo de caja operativo eficaz ayuda a cristalizar la estructura del plan de capital y facilita otros aspectos del racionamiento de capital. Por lo tanto, un gerente debe predecir y analizar el flujo de caja en un grado razonable para planear el equilibrio y gestionar la solvencia, los ingresos en relación con el flujo de caja, el deslizamiento

económico adecuado para absorber los shocks de cambios económicos externos e inesperados, y mantener la rentabilidad del capital.

Korol (2020) resalta que el flujo de caja posee un carácter esencialmente temporal, ya que comprende una serie continua de ingresos y egresos de efectivo que deben ser observados en distintos momentos para evaluar su comportamiento. La adecuada gestión del flujo de efectivo implica un monitoreo constante de estos movimientos, lo que permite identificar tendencias estacionales o fluctuaciones periódicas que afectan la liquidez organizacional. Un análisis sistemático de estos flujos facilita anticipar periodos de déficit o superávit de efectivo, lo cual es clave para adoptar decisiones estratégicas relacionadas con la inversión, el financiamiento o la optimización del capital de trabajo. Además, el flujo de caja se convierte en un elemento central en la valoración de empresas, dado que los inversionistas suelen basarse en proyecciones de flujos futuros para estimar el valor actual de una organización.

En el ámbito de la evaluación de proyectos, este enfoque también se aplica mediante herramientas financieras como el Valor Presente Neto (VPN) y la Tasa Interna de Retorno (TIR), que permiten determinar la rentabilidad y viabilidad de distintas alternativas de inversión. En consecuencia, el flujo de caja no solo es un instrumento de control operativo, sino también una herramienta de diagnóstico estratégico que conecta la gestión interna con la valoración económica de largo plazo.

5.2.6. Relación entre el Costeo Directo y el Flujo de Efectivo

El sistema de costeo directo establece una relación directa con la gestión del flujo de efectivo, ya que ambos comparten un enfoque analítico orientado al control financiero y la eficiencia operativa. Este método permite desarrollar el análisis Costo–Volumen–Utilidad, al diferenciar con claridad los costos fijos de los variables, lo que facilita comprender cómo los cambios en la producción impactan en la rentabilidad.

Por su parte, el flujo de efectivo se utiliza para determinar si las operaciones de una empresa generan o consumen liquidez, convirtiéndose en un indicador esencial de su estabilidad financiera.

De acuerdo con Gowa y colaboradores (2020), la aplicación del costeo directo ayuda a las organizaciones a optimizar sus recursos, mejorar la eficiencia productiva y establecer precios de venta más precisos, lo que repercute directamente en los flujos de efectivo. En complemento, Boyko (2021) enfatiza que el análisis del flujo de caja ofrece una visión clara de la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones inmediatas, aportando información esencial para la toma de decisiones financieras a corto y mediano plazo. En

conjunto, ambas herramientas contables —el costeo directo y el flujo de efectivo— permiten evaluar el desempeño operativo y la sostenibilidad económica con un enfoque integral.

5.2.7. Análisis de Sistemas de Costeo en Empresas de Transporte

5.2.7.1. Materiales Directos

De acuerdo con Hansen y Mowen, los materiales directos se refieren a los insumos de recursos, bienes y/o productos comprados que son parte de la provisión de servicios y del proceso de producción. Tienen una asociación directa con las actividades económicas de la empresa y deben medirse en términos de unidades físicas y valor monetario.

Para las empresas de transporte, los materiales directos son los neumáticos, accesorios, combustibles, lubricantes, aceites, repuestos y los demás suministros que son indispensables para que los vehículos funcionen. Por lo que son parte importante de los costos de operación, deben controlarse para que el servicio sea rentable.

5.2.7.2. Materiales Indirectos

Para Palomino (2017), los materiales indirectos son los suministros que se utilizan en el proceso de producción, pero que están de alguna manera, de manera marginal, y que se dificulta relacionar, o medir, o vincular, hasta en forma monetaria, con el resultado final del proceso productivo. Son de menor impacto económico, y es probable que los consumos de estos materiales se den en ínfimas proporciones.

En la función de transporte, estos pueden ser pernos de reemplazo, herramientas menores o repuestos que se utilizan en el mantenimiento y afinamiento de motores. Si bien no se relacionan directamente con un determinado servicio, siempre disponer de estos materiales es importante para que las operaciones se mantengan, y se lleven a cabo los mantenimientos preventivos con eficiencia.

5.2.7.3. Mano de Obra Directa

Según Hansen & Mowen (2007), la Mano de Obra Directa se refiere a las personas involucradas en los procesos de fabricación del producto o en la entrega del servicio. En las empresas de transporte, esto incluye el pago y los beneficios de los conductores y los asistentes que los acompañan durante los viajes. También incluye la asignación de viaje y las compensaciones por las tareas operativas. Esta parte incluye el costo del servicio. Refleja el esfuerzo humano que está directamente involucrado en la generación del servicio.

5.2.7.4. Mano de Obra Indirecta

Sinisterra (2006) explica que la mano de obra indirecta se refiere a aquellos trabajadores que no participan físicamente en la producción del bien/servicio, pero que son necesarios para que el proceso fluya. En las empresas de transporte, esto incluye a personas que

mantienen los vehículos, asistentes administrativos, supervisores operativos y otras personas que ayudan en la provisión general del servicio. Su costo puede no ser rastreable para un viaje o actividad específica. Sin embargo, es indispensable para la continuidad operativa y para la eficiencia de la actividad no rastreable.

5.2.7.5. Costos Indirectos de Fabricación

Para entender los costos indirectos de producción, se debe comprender el concepto de costos operativos. Los costos indirectos de producción también comprenden la depreciación del disco de transporte automotor, seguros, alquileres, peajes, licencias, permisos, consumo de agua y energía, etc. (Sinisterra, 2006). Dentro del transporte, estos costos son los sistemas y servicios que asisten la operación central del negocio, lo que significa que la documentación y control de estos costos, al menos, son necesarios para facilitar el desempeño del negocio de transporte para pasar una evaluación económica.

5.2.8. Marco Normativo y Regulatorio en Costeo y Flujo de Efectivo

Varios documentos legislativos se ocupan del flujo de fondos y los sistemas de costos en una empresa para permitir una previsibilidad razonable e incluso confianza en el flujo de fondos hacia diferentes aspectos del negocio. Estos documentos legislativos incluyen las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados (PCGA). Estos documentos legislativos son los principales estatutos que regulan el reconocimiento, medición y presentación de costos y flujos monetarios dentro de la organización.

Sin embargo, de acuerdo con SUNAT (2015), las empresas que ofrecen servicios no necesitan llevar registros de costos formales, aunque sí deben mantener la documentación que pruebe sus operaciones. Esto significa que, aunque no todas las entidades están sujetas a las mismas exigencias contables, la adopción voluntaria de prácticas contables basadas en estas normas podría mejorar la gestión financiera y la toma de decisiones estratégicas de la entidad.

5.3. Marco conceptual

5.3.1. Dimensiones del Sistema de costeo directo

Gowa y colegas (2020) explican que el sistema de costos directos tiene diferentes dimensiones que deben ser analizadas para comprender cómo funcionan y cómo pueden ser aplicadas en una organización:

5.3.1.1. Porcentaje de costos fijos y variables

La Proporción de Costos Fijos y Variables describe lo que ambos tipos de costos representan en la estructura operativa del negocio. Los Costos Fijos, como el alquiler, los salarios administrativos y los servicios generales, no se alteran durante los diferentes niveles de actividad. Por otro lado, los Costos Variables cambian de acuerdo con el nivel de producción o servicios prestados, e incluyen insumos y salarios operativos.

Entender esta relación es importante para idear estrategias de rentabilidad y estabilidad financiera. Una estructura con una alta proporción de costos fijos puede exponer a una empresa a riesgos durante períodos de baja demanda, mientras que una predominancia de costos variables proporciona una mayor flexibilidad para responder a cambios en el mercado. El análisis de proporcionalidad permite el diseño de políticas de precios sostenibles y estrategias de crecimiento constructivas.

5.3.1.2. Nivel de precisión en la clasificación de costos

Este es el grado en el que una empresa define, agrupa y asigna responsabilidades para varios costos. La precisión en los costos es importante para la eficiencia de la gestión empresarial y la toma de decisiones. Una categorización detallada permite separar y comprender los costos fijos, variables, directos e indirectos, y evaluar áreas de negocio de manera independiente.

Los costos pueden clasificarse por función (operación, gestión, ventas), por comportamiento (fijos y variables) o por responsabilidad (controlables y no controlables). Cuanto mayor sea la precisión en estas clasificaciones, más confiable será el análisis de los estados financieros, el seguimiento de los presupuestos y la preparación de informes. Una mayor claridad sobre los costos se ha convertido en un enfoque importante dentro de la contabilidad moderna para mejorar la gestión empresarial y los procesos de toma de decisiones.

5.3.1.3. Análisis de control de costos según presupuestos.

Determinar el control de los presupuestos de costos significa analizar el camino y las transacciones de costos planificados para identificar y corregir aberraciones en el camino. Con esto, una organización puede evaluar las eficiencias operativas en su control de gestión ajustado.

El control presupuestario significa, en su sentido más amplio, tener las revisiones de presupuestos planificados centradas en cada uno de sus gastos, determinando mecanismos de seguimiento en su variación, y de manera histórica, en el crónico de las ineficiencias. Una vez que se rastrean las variaciones de gastos en el crónico, el análisis del camino

presupuestario puede enfocarse en cada cuenta del presupuesto. Un análisis cardinal del control presupuestario puede impulsar la eficiencia en la asignación de recursos, la responsabilidad y la mejora continua.

5.3.1.4. Emisión de informes de costos

En el transcurso del análisis de costos durante un período de tiempo determinado, la organización puede determinar y publicar documentación de control de costos operativos. Esto es necesario para informes internos de gestión efectivos e informes de alto impacto en relación con el análisis de control presupuestario para la rentabilidad y el rendimiento operativo de la eficiencia de costos.

Un buen informe de costos debe esclarecer los costos fijos y variables, así como la relación entre costos directos e indirectos, y realizar el análisis interperiodos y el análisis de costo-beneficio. Su claridad y precisión son claves en el análisis y en la evaluación de decisiones estratégicas. Las empresas utilizan software contable capaz de generar reportes en períodos cortos, lo cual en gran medida permite la mejora en la oportunidad y precisión de la información, así como la mejora en la transparencia y rendición de cuentas.

5.3.1.5. Nivel de optimización en el uso de recursos

El nivel de optimización en el uso de recursos se refiere a la eficiencia en el uso de los recursos económicos, financieros y materiales. Maximizar la productividad y minimizar el desperdicio son los objetivos clave. El minucioso análisis y la evaluación constante de los métodos de trabajo, junto con un enfoque sistemático orientado a la mejora continua, son fundamentales.

La reducción de pérdidas, el análisis y la planificación de la calidad del proceso, así como las mejoras en la formación, la transferencia de tecnología, y la mejora de los sistemas, son claves para la eficiencia global. El uso eficiente de los recursos y la optimización son el resultado del análisis de los resultados, que aumentan la mejora continua. La orden mejora la eficiencia y la efectividad de la gestión y la operación.

5.3.1.6. Ratio de costo beneficio

La relación costo-beneficio es uno de los indicadores que evalúan la rentabilidad y viabilidad económica de un proyecto de inversión. Implica la comparación de los costos incurridos y los beneficios económicos derivados del proyecto. Si la relación es mayor que uno, implica que los beneficios son mayores que los costos y el proyecto se vuelve viable desde una perspectiva económica. De lo contrario, la relación puede requerir modificaciones y el proyecto puede necesitar ser reevaluado.

Esta medida puede incluir elementos tangibles e intangibles, lo que facilita la estimación del impacto total de una inversión. Frecuentemente es la manera medible de establecer objetivos en la presupuestación de capital y en la planificación a largo plazo. Las relaciones costo-beneficio proporcionan la base más racional para la asignación de recursos, la priorización de proyectos y los objetivos de gasto estratégico. En última instancia, la relación costo-beneficio proporciona el método más medible para asegurar que las inversiones se realicen en alineación con la rentabilidad y la sostenibilidad económica de la empresa.

5.3.2. Dimensiones del Flujo de efectivo

Aquí están las principales dimensiones propuestas por Boyko (2021). Estas nos ayudan a comprender las sutilezas subyacentes de la liquidez y la gestión financiera de una organización:

5.3.2.1. Tiempo promedio de recuperación de efectivo

El período promedio de recuperación de efectivo es un indicador clave importante para estimar cuántos períodos tomará a la organización recuperar el monto invertido en un activo o proyecto, a través de los flujos de efectivo esperados generados por él. Se consideran las entradas y salidas de efectivo -tanto positivas como negativas- hasta que la suma iguala la inversión inicial. Esto es importante para estimar el valor de la liquidez y el probable flujo de efectivo de los recursos invertidos, ya que muestra el ritmo real al que se espera que el monto invertido regrese a la empresa.

Un horizonte de recuperación más breve está relacionado con menos riesgo porque los recursos se podrán volver a utilizar más rápido, ya sea para financiar nuevas oportunidades, pagar deudas, o cubrir obligaciones operativas. Por otro lado, la incertidumbre relacionada a las entradas de efectivo, ya sea su tamaño o el tiempo que tomarán, hace que las proyecciones de recuperación de un horizonte más extenso se relacionen con mayor riesgo. Este marca el orden de las prioridades, sirviendo de insumo para la comparación de rentabilidad de tiempo, riesgo, y otros factores. Además, la recuperación de riesgo y rentabilidad deben utilizarse en combinación con el Valor Presente Neto (VPN) y la Tasa Interna de Retorno (TIR) para extraer la rentabilidad de tiempo, riesgo, y otras variables.

5.3.2.2. Gestión de cuentas por cobrar

La Gestión de Cuentas por Cobrar abarca el conjunto de actividades que permiten el seguimiento, la administración y la recuperación de los saldos por cobrar que tienen los clientes por los bienes o servicios ya prestados. Esto incluye la planificación de la política de crédito, la facturación oportuna, el seguimiento a las fechas de vencimiento, y la implementación de acciones de cobranza enunciadas en el contrato. Esto, la cobranza a

tiempo, se relaciona de manera directa con el efectivo disponible y, con la salud financiera de la empresa.

Un componente esencial es la evaluación de la solvencia de los clientes y la definición de condiciones de crédito acorde a su riesgo. No menos importante es la implementación de controles que detecten la morosidad a tiempo y disparen acciones preventivas de recuperación. Estas acciones de recuperación pueden ser mejoradas con la tecnología disponible como software de gestión financiera y cobrar de forma automatizada. Una recuperación de cuentas por cobrar tiene un impacto positivo en la liquidez de la empresa, pero también en la relación comercial, brindando confianza a los clientes al establecer transacciones con reglas claras y definidas.

5.3.2.3. *Ratio de margen de ganancia*

El ratio de margen de ganancia mide la rentabilidad de una empresa transformando las utilidades en un porcentaje de las ventas. Esto se logra dividiendo la ganancia neta, que es igual a los ingresos menos todos los gastos, entre las ventas totales y multiplicando por 100. Cuanto más alto sea el resultado, más ventas se convierten en ganancia. Esto significa que existe una mayor eficiencia en la operación de precios y costos.

Este indicador evalúa la efectividad de la política de precios, el control de gastos y la gestión operativa en general. También ayuda a comparar con los competidores en la misma industria y a rastrear la evolución interna a lo largo del tiempo. Un margen en aumento puede deberse a mejoras en la eficiencia, economías de escala, o la capacidad de mantener precios sin perder demanda. Sin embargo, para una perspectiva completa, es aconsejable acompañarlo con el retorno sobre la inversión (ROI) y el ratio costo-beneficio para calcular la rentabilidad general y la eficiencia en la utilización del capital.

5.3.2.4. *Margen de contribución*

Los márgenes de ganancia en el transporte de carga pesada serán un poco diferentes. Los márgenes de contribución muestran la diferencia entre los ingresos obtenidos por ventas y el costo variable, que a su vez muestra la ganancia disponible para cubrir el costo fijo y generar ganancia después de absorber el costo fijo. El costo fijo cubrirá gastos que no fluctúan con la actividad, como alquiler, seguros y salarios administrativos. El costo variable serán directamente los costos operacionales como combustible, mantenimiento, peajes y viajes.

El análisis del margen de contribución es decisivo para la evaluación de la rentabilidad de cada ruta, contrato o cliente, y también es consistente con el costo directo, que enfatiza la distinción entre costos fijos y variables para representar de manera más precisa el beneficio

marginal de obtener un servicio. Calcular el margen de contribución ayuda en la fijación de precios, la estimación del punto de equilibrio y la adecuada asignación de recursos. El margen de contribución es crucial para la gestión financiera y la eficiencia operativa del servicio en la industria del transporte por carretera.

5.3.2.5. *Tasa de retorno sobre el capital invertido*

El Retorno sobre el Capital Invertido (ROIC) mide la ganancia que una empresa obtiene y el capital utilizado en las operaciones empresariales. Normalmente se calcula tomando el beneficio neto (después de eliminar y ajustar por ingresos y gastos no operativos) y dividiéndolo por el capital (deuda y capital propio) que se utiliza en las operaciones empresariales. Este indicador muestra cuán bien la empresa está convirtiendo su dinero y otros recursos en ganancias.

Un ROIC más alto que el costo de capital indica que se está generando valor, lo que resulta atractivo para inversionistas y acreedores. Para las inversiones, se pueden determinar si el capital propio y ajeno se está utilizando productivamente y, al mismo tiempo, se pueden hacer comparaciones entre empresas dentro de la misma industria para encontrar dónde el rendimiento ajustado al riesgo sea más valioso. En otras palabras, el ROIC ayuda a priorizar la asignación de capital y el enfoque en los proyectos que generarán más riqueza a los accionistas.

5.3.2.6. *Ratio de cobertura de gastos fijos*

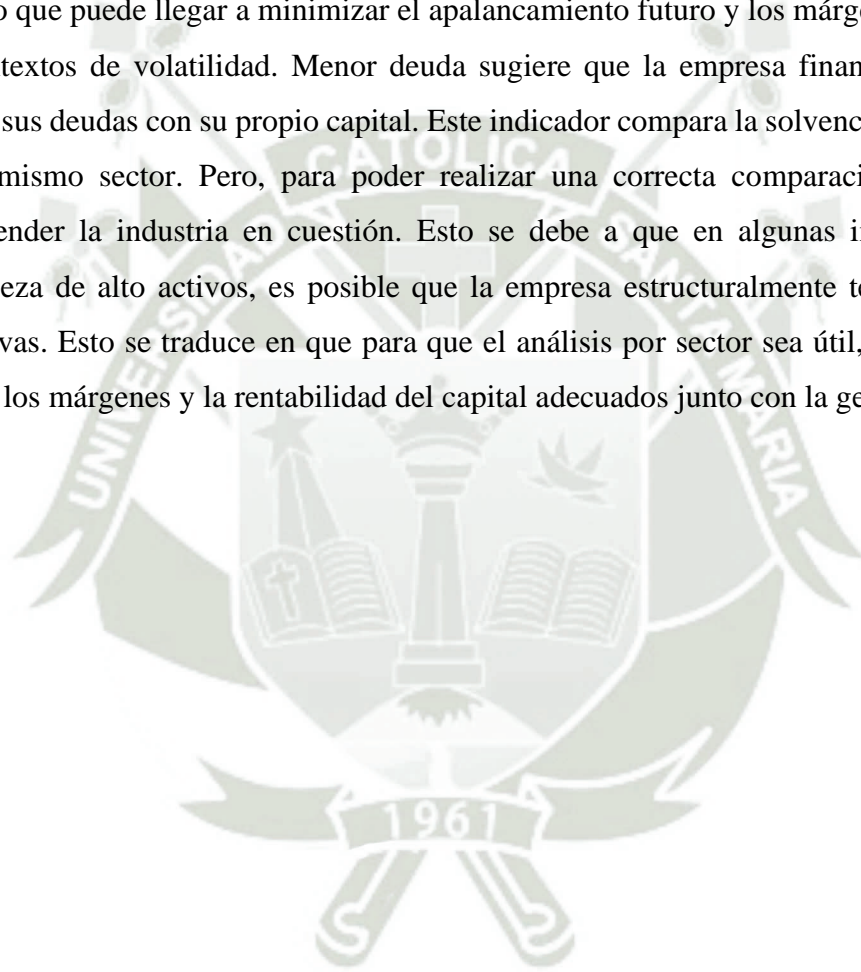
El ratio de cobertura de gastos fijos evalúa la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones fijas, que incluyen el alquiler, los salarios y los intereses, gastos de ejecución y gastos fijos que no cambian, calculado como utilidad operativa antes de depreciación y amortización, generalmente calculado como el EBITDA. Al dividir EBITDA entre los gastos fijos, la empresa obtiene una evaluación directa de su capacidad de solvencia, incluso en desaceleraciones de la actividad.

Si el valor es mayor que uno, indica que la firma genera resultados suficientes para cubrir tales obligaciones, lo que demuestra estabilidad y resiliencia. Por el contrario, niveles inferiores a uno pueden revelar presiones de liquidez y aumentar el riesgo de incumplimiento. Este indicador es de particular interés para prestamistas e inversionistas, ya que resume la flexibilidad de la estructura de costos ante cambios en los ingresos, mientras que la gerencia puede usar esta información para ajustar costos, redimensionar las operaciones y planificar de manera financieramente prudente.

5.3.2.7. Índice de endeudamiento

El ratio de deuda a capital muestra el porcentaje de deuda dentro del capital total de la empresa. Esto se obtiene dividiendo la deuda total, que incluye corto y largo plazo, por la deuda total y el capital propio. Esta medida ayuda en la evaluación de la estructura de capital y el riesgo financiero. Un alto nivel de deuda aumenta el riesgo de problemas de liquidez, especialmente durante choques financieros.

Un alto nivel de endeudamiento muestra una probable dependencia de financiamiento externo que puede llegar a minimizar el apalancamiento futuro y los márgenes de maniobra en contextos de volatilidad. Menor deuda sugiere que la empresa financia 'self-funds' o 'cubre' sus deudas con su propio capital. Este indicador compara la solvencia entre empresas en el mismo sector. Pero, para poder realizar una correcta comparación, es necesario comprender la industria en cuestión. Esto se debe a que en algunas industrias, por su naturaleza de alto activos, es posible que la empresa estructuralmente tenga deudas más intensivas. Esto se traduce en que para que el análisis por sector sea útil, la empresa debe poseer los márgenes y la rentabilidad del capital adecuados junto con la generación de caja.



6. OBJETIVO

6.1. Objetivo General

Determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el Flujo de Efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023

6.2. Objetivos específicos

- Determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el ciclo de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023
- Determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el rendimiento financiero en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023
- Determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en la gestión de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023
- Proponer mejoras en la gestión de liquidez y solvencia a través de la aplicación de la información generada por el costeo directo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023

7. HIPÓTESIS

7.1. Hipótesis General

La aplicación de un Sistema de Costeo Directo influye de forma relevante en el Flujo de Efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023.

7.2. Hipótesis Específicas

- La aplicación de un Sistema de Costeo Directo influye de forma relevante en el ciclo de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023
- La aplicación de un Sistema de Costeo Directo influye de forma relevante en el rendimiento financiero en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023
- La aplicación de un Sistema de Costeo Directo influye de forma relevante en la gestión de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023
- La utilización de la información proporcionada por el sistema de costeo directo permite diseñar propuestas de mejora eficaces para optimizar la gestión de la liquidez y la solvencia financiera en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023



1. TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y MATERIALES DE VERIFICACIÓN

1.1. Técnicas

En la presente investigación se llevó a cabo la aplicación de la técnica del análisis documental, ya que a través del mismo se verifico y analizo de mejor manera la información documental, de igual forma es la técnica que mejor se adapta al diseño de la investigación. Brinda las pautas para una revisión de los registros financieros, reportes de flujo de efectivo, y documentos contables de la empresa, permitiendo evaluar la implementación del sistema de costeo directo y su impacto financiero

Según Dulzaides, M. & Gomez, Ana. (2004), el análisis documental busca describir y representar los documentos de forma unificada sistemática para facilitar su recuperación a través de la recolección y selección de documentos. Se propone ser un reflejo objetivo de la fuente original, pero que, soslaya los nuevos mensajes subyacentes en el documento

1.2. Instrumentos

Para la presente investigación se tomará como instrumento:

Guía de análisis documental:

La aplicación de este instrumento permitió recolectar y analizar la información obtenida a través de los documentos que sustenten la investigación, con ello se contará con un soporte para la investigación. De igual forma brindo soporte para sistematizar la revisión de documentos contables y financieros, definiendo los datos clave sobre costos directos, ingresos y egresos.

Según Martínez, J. et al. (2023) se debe definir como un conjunto de operaciones que se ejecutan con el fin de representar, ya sea el contenido o la forma de un documento, en un registro para su posterior consulta o recuperación.

2. CAMPO DE VERIFICACIÓN

2.1. Ubicación Espacial

La presente investigación se llevará a cabo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., en Arequipa.

2.2. Ubicación Temporal

La presente investigación tomará en consideración el periodo enero 2023 a diciembre 2023 como ubicación temporal, por ende, la investigación es longitudinal.

2.3. Unidades de Estudio

Se tiene como unidad de estudio para esta investigación la documentación financiera de la empresa de transporte MARFE S.R.L ubicada en el distrito de Cayma, se tomará en consideración dicha unidad de estudio debido a que es la que mejor se adapta al diseño de la investigación.

2.4. Universo

En la presente investigación se tiene como universo a la empresa de transporte MARFE S.R.L. ubicada en la ciudad de Arequipa.

2.4.1. Población

Se delimita como población de estudio a la información financiera de la empresa de transporte MARFE S.R.L.

2.4.2. Muestra

Se tiene como muestra a los Estados Financieros del 2023 de la empresa de transporte MARFE S.R.L.

2. ESTRATEGIA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

2.1. Organización

En la presente investigación se organizarán los datos y/o información recopilada de la siguiente manera:

- Se establecerá un listado de los documentos revisados estableciendo así el grado de prioridad e importancia.
- De igual forma se establecerán resúmenes que dicten datos acerca de las variables de estudio.
- Se establecerá una recopilación estructurada de cada aspecto de la de la elaboración para realizar un análisis apropiado.

2.2. Recursos

2.2.1. Recursos humanos

- Maria del Pilar Cabana Nuñonca

2.2.2. Recursos físicos

Tabla 2
Recursos físicos

N.º	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
1	Computadora	1 unidad
2	Escritorio	1 unidad
3	Impresora	1 unidad
4	Papel de escritorio	1/2 millar
6	Fotocopias	48 unidades
7	Libros	4 unidades
8	Folder de manila	3 unidad
9	Lapiceros	6 unidades
10	Corrector	2 unidad
11	Cuaderno	1 unidad
12	Trámites Universitarios	1 unidad
13	Laptop	1 unidad
14	Luz	1 unidad
15	Internet	1 unidad
16	USB	1 unidad

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

2.2.3. Recursos financieros

Tabla 3
Recursos Financieros

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO C/U	TOTAL
Hoja Bond	1/2 millar	24	S/ 12
Folder de manila	3 unidades	5	S/ 15
Lapiceros	2 unidades	1.5	S/ 3
Corrector	1 unidad	5.1	S/ 5.1
Cuaderno	1 unidad	20	S/ 20
USB	1 unidad	25	S/ 25
Libros	4 unidades	35	S/ 140
Laptop	1 unidad	1500	S/ 1500
Electricidad	1	30	S/ 30
Internet	1	69	S/ 69
Trámites Universitarios	1	650	S/ 650
Transporte	12	1	S/ 12
Empastado	3	32	S/ 96
GASTO TOTAL			S/ 2577.1

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

2.3. Validación del instrumento

La presente investigación no requiere de validación del instrumento debido a que se utilizará el análisis documental, y se considera la fiabilidad de los documentos observados debido a que son obtenidos directamente de la entidad.

2.4. Criterio para el manejo de resultados

El manejo de los resultados se dará según el cálculo de los indicadores propuestos para medir las dimensiones de las variables de estudio, en una hoja de cálculo de EXCEL, este es el software más adecuado que nos permite organiza y analizar la información.



CAPITULO III

DESARROLLO

1. PRESENTACIÓN DE DESARROLLO

1.1. Presentación de la unidad de estudio

1.1.1. Misión:

La Empresa de Transporte MARFE S.R.L. tiene como objetivo la prestación de servicios de transporte de manera personalizada, la empresa garantiza la seguridad y confiabilidad en el desarrollo de cada una de sus operaciones en el ámbito nacional. La empresa se compromete a realizar, en forma continua, la coordinación preventiva con las empresas remitente y destinatarias.

La empresa también se responsabiliza de dar una atención inmediata en forma idónea a cualquier eventualidad, con el fin de minimizar daños que pueda afectar la integridad de las personas, el entorno, y la infraestructura pública y privada de una autorizado emergencia. Estos eventos pueden ser: incendios, explosiones, volcaduras, colisiones, y otros, que pueden ser producidos por: fenómenos naturales, fallas operativas, y actos deliberados.

Así, la misión de la Empresa de Transporte MARFE S.R.L. se basa en el compromiso de brindar un servicio seguro, enfocado, y responsable en la prevención de riesgos y la protección de la vida, el entorno.

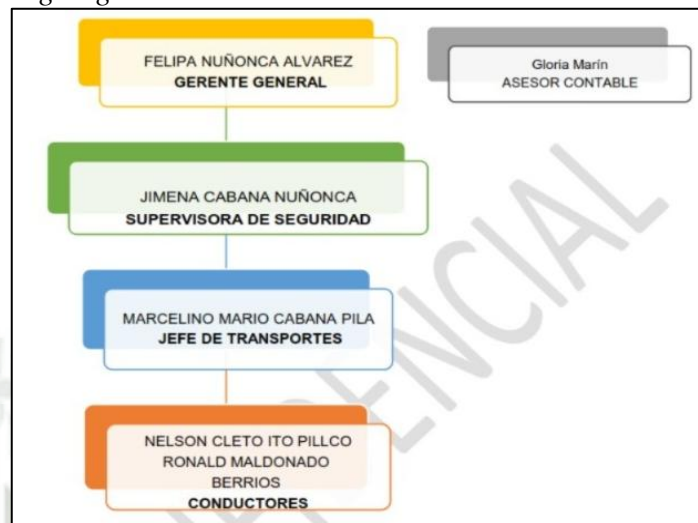
1.1.2. Visión:

Ser una empresa líder en el sector del transporte de carga pesada a nivel nacional, brindando servicios de alta calidad a todos sus clientes.

1.1.3. Organigrama

La EMPRESA DE TRANSPORTE MARFE SRL., ubicada en la provincia de Arequipa, cuenta con una estructura organizacional definida para asegurar el desarrollo eficiente y de calidad en todos los procesos, se cuenta con la siguiente estructura organizacional:

Figura 1
Organigrama de la unidad de estudio



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

a. Gerente General

- Representante legal de la empresa
- Dirige y supervisa la administración de recursos y planes estratégicos de la empresa.

b. Supervisora de seguridad

- Analizar los distintos procesos de trabajo de la empresa.
- Identificar desviaciones y proponer acciones de mejora correspondientes.
- Aplicar y realizar el control posterior de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

c. Jefe de transportes

- Planifica y monitorea las rutas y los envíos de productos, desde que se programan hasta que se entregan a su usuario final.
- Está al tanto de todos los requerimientos de mantenimiento para los vehículos y de mantener actualizada la documentación de cada uno de ellos.
- Controla y supervisa las flotas de transporte.

d. Conductores

- Se encargan de transportar la mercadería de manera segura y eficiente cumpliendo las normas establecidas por la empresa.

e. Asesor contable

- Elaborar los Estados Financieros de la empresa.
- Realizar las declaraciones mensuales y anuales a las entidades correspondientes.
- Preparar las nóminas de los trabajadores.

1.1.4. Servicios

Los servicios de transporte de mercadería que la EMPRESA DE TRANSPORTE MARFE

SRL brinda son:

- a) **Alimentos no perecibles:** Como harina, fideos y galletas de la empresa Alicorp, realizando la ruta desde la planta de Sidsur Arequipa hacia el almacén de la provincia del Cusco.
- b) **Paletas:** Sirven para el apilamiento de harina. El trayecto es de CD Cusco hacia la planta de Arequipa.
- c) **Mineral de óxido de hierro:** El cual es exportado a países como China, la ruta empieza en Colquamarca – Chumbivilcas hacia el Puerto de Matarani.

1.2. Análisis, interpretación y difusión de resultados

1.2.1. Diagnóstico de sistema de costeo directo

1.2.1.1. Porcentaje de costos fijos y variables

La empresa al llevar una ruta ya determinada para el traslado de mercadería, para su principal cliente, La empresa Alicorp, haciendo la ruta de Arequipa – Cusco y viceversa ha podido llevar costos fijos en la parte administrativa como operativa, teniendo como excepción los costos por repuestos a las unidades, los mismo que varían en precio por el tipo de cambio y por el periodo de tiempo, ya que son esporádicos y no predecibles.

Tabla 4

Costos fijo y variables en la ruta Arequipa-Cusco

RUTA AREQUIPA -CUSCO	
COSTOS VARIABLES	Repuestos
	Servicios Públicos (agua, luz, internet, telefonía, entre otros)
	Planilla de los Trabajadores
	Combustible
COSTOS FIJOS	Peajes
	Viáticos
	Estiba, entre otros

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

Sin embargo, en caso de que se tenga un nuevo cliente, y por ello se deba diseñar una nueva ruta para un punto de llegada diferente, los costos administrativos se mantienen fijos, sin embargo, los costos operativos, como los viáticos, el petróleo, peajes, entre otros se convierten en variables.

Tabla 5

Costos fijo y variables en una nueva ruta Arequipa-Cusco

NUEVA RUTA	
COSTOS VARIABLES	Repuestos
	Combustible
	Peajes
	Viáticos
	Estiba, entre otros
COSTOS FIJOS	Servicios Públicos (agua, luz, internet, telefonía, entre otros)
	Planilla de los Trabajadores, entre otros

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

La empresa analiza los costos por ruta, tanto variables como fijos, con ello definen un flete que pueda competir al licitarse para una ruta, debido a la competencia en el sector transporte, lo que se busca principalmente es cubrir los costos, mientras que el margen de ganancia dependerá del flete con que otras empresas del sector se encuentren licitando.

1.2.1.2. Nivel de precisión de clasificación de costos

Implementación de Costeo Directo: Este enfoque ayuda a identificar los costos específicos de las actividades que generan costos, permitiendo hacer una clasificación más precisa de los costos en función de las operaciones reales.

Monitoreo de Indicadores de Desempeño: Establece los costos que permitan evaluar el rendimiento y la eficiencia en la clasificación y gestión de costos. Esto puede incluir métricas sobre la variabilidad de costos y su comportamiento a lo largo del tiempo.

Análisis de Costos Históricos: Se revisa datos históricos de costos para identificar patrones y tendencias. Esto puede proporcionar información sobre cómo ciertos costos se comportan con el tiempo y permitir una clasificación más precisa.

Revisión de Contratos: Examinar contratos con proveedores y clientes para entender cómo estos acuerdos afectan los costos. Algunos costos, que pueden parecer fijos, pueden tener componentes variables dependiendo del volumen o del tiempo.

Auditorías Internas: Realizar auditorías internas periódicas para evaluar la precisión en la clasificación de costos. Esto ayuda a identificar errores o inconsistencias en la contabilidad de costos. Estas estrategias, combinadas con las previamente mencionadas, pueden proporcionar un enfoque más robusto y efectivo para la clasificación de costos en una empresa de transporte, mejorando la gestión financiera y operativa en general.

Los mantenimientos se realizan periódicamente, la empresa lleva un control de ellos a la vez que los choferes realizan revisiones con Check list para revisar el estado de las unidades en cada viaje. Por ello estos gastos son controlados, sin embargo, los repuestos se manejan de una manera diferente, debido a que suceden esporádicamente, no se pueden predecir, ya que dependerán del clima, el estado de las carreteras y los incidentes que puedan suceder en el trayecto, son los mantenimientos una forma de prevención para que no exceder los límites establecidos.

1.2.1.3. Análisis de control de costos según presupuestos

Los conductores hacen una rendición con facturas y recibos por los servicios consumidos en su trayecto, como peajes, encarpada, viáticos, entre otros, en caso de los servicios que no se tiene un comprobante se tiene un límite, como el caso de los alimentos.

La empresa para poder llevar una ruta determinada de Arequipa – Cusco y viceversa, realizó una comparación de los posibles trayectos, la ruta que se lleva actualmente es la RUTA A de Arequipa-Espinar-Cusco en el cual se pagan dos peajes en total de ida y vuelta, mientras que la RUTA B de Arequipa-Juliaca-Cusco, tiene tres peajes tanto de ida como de vuelta, adicionalmente el combustible en la ruta A es menor que la ruta B. Es después de este análisis que se eligió la RUTA A como el principal trayecto, y RUTA B se usará solo en casos de contingencia como son las huelgas o el clima.

1.2.1.4. Emisión de informes de costos

El informe que se establece en la empresa de transporte, suele incluir varios componentes:

Resumen Ejecutivo: Una descripción general de los costos operativos y financieros, destacando las tendencias y los datos más relevantes.

Análisis de Costos Operativos: Detalle de los costos asociados con la operación diaria de la flota, que incluye: combustible, mantenimiento, reparaciones salarios, costos de seguros, peajes, etc.

Comparación Presupuestaria: Comparación entre los costos reales y los presupuestados para identificar desviaciones y áreas de mejora.

Análisis de Rentabilidad: Evaluación de la rentabilidad de las operaciones, incluyendo márgenes de ganancia y retorno sobre la inversión (ROI).

La empresa establece un cronograma mensual para el informe el cuál es respaldado por la auditoría interna que se realiza en la empresa.

1.2.1.5. Nivel de optimización en el uso de recursos

La empresa realiza un monitoreo continuo a las unidades a través de un sistema llamado Tracklog, el cual monitorea en tiempo real a las unidades permitiendo evaluar las rutas, el kilometraje y el lugar.

El mantenimiento se realiza cada 20,000 kilómetros y se lleva un control del mismo en el sistema para poder realizar el seguimiento, de igual manera los conductores brindan la información sobre la unidad.

El reconocimiento de ruta se realiza cada vez que un conductor ingresa para evaluar su forma de manejo y dar instrucciones en la carga y descarga de la mercadería.

Si se realizan continuamente las inspecciones a las unidades y a la vez se tienen mantenimientos periódicos y el control adecuado, evitara que las unidades requieran de repuestos o que sufran algún desperfecto durante su trayecto, brindando un mejor servicio y reduciendo los costos operativos.

1.2.1.6. Ratio de costo-beneficio

La empresa realiza varios gastos operativos como el mantenimiento de unidades, combustible, pago de conductores, reparación y cambio de neumáticos, etc. Por lo que la empresa para asegurar la inversión debe:

- Asegurar tener un contrato con el cliente, para así asegurar el número de cargas semanales fijas para así poder calcular el ingreso por viaje.
- Contratar conductores con experiencia, capacitarlos constantemente y cumplir con el plan de trabajo con seguridad para así evitar accidentes en carretera y daño en la mercadería transportada y que esto no conlleve un gasto adicional.
- Planificar eficazmente las rutas esto ayuda a disminuir los tiempos de viaje y a incrementar la productividad de la flota. Esto es posible por el Plan de trabajo.
- Realizar un mantenimiento preventivo en los vehículos de la flota contribuye a evitar problemas mecánicos y a prolongar su vida útil. Además, los vehículos bien mantenidos operan de manera más eficiente y consumen menos combustible.
- Llevar un control sobre la eficiencia de la flota permite identificar oportunidades de mejora y optimizar los gastos operativos. Por ejemplo, se puede supervisar la velocidad y el consumo de combustible para evaluar si se están realizando trayectos innecesariamente largos o si el consumo de combustible es excesivo.
- Implementar estrategias para minimizar los costos de reparación es esencial. También es importante colaborar con proveedores de confianza que ofrezcan precios competitivos y un buen servicio.
- La adopción de un sistema de gestión de la flota puede aumentar la eficiencia y rentabilidad. Esto incluye el seguimiento en tiempo real de la ubicación y estado de los vehículos, la mejor asignación de tareas y la automatización en la gestión de costos y facturación.
- Adoptando prácticas de conducción más eficientes, como ajustar la velocidad y planificar rutas adecuadamente, puede ayudar a disminuir los costos de combustible.

La empresa al tener un contrato con el cliente se fija una tarifa por viaje por lo que al presentar un incremento en gastos operativos como “combustible” se podrá renegociar la tarifa con el cliente o pedir una compensación en la facturación del viaje.

1.2.2. Diagnóstico de flujo de efectivo

1.2.2.1. Tiempo promedio de recuperación de efectivo

Para minimizar el tiempo de recuperación del efectivo generado por los servicios prestados, la empresa ha implementado las siguientes políticas clave:

Facturación inmediata tras el cierre del sistema Alitrack: La empresa factura de forma inmediata una vez que el sistema Alitrack, encargado de monitorear la ruta de la mercancía, confirma que el viaje ha llegado a su punto final y se da por cumplido. Esto asegura que el proceso de facturación sea rápido y directamente vinculado al cumplimiento del servicio.

Monitoreo constante del sistema Alitrack: Es responsabilidad del conductor y del área de facturación estar atentos al cierre del sistema Alitrack. Este monitoreo constante permite evitar retrasos en la generación de facturas.

Uso de sistemas de facturación electrónica: La implementación de un sistema de facturación electrónica agiliza los procesos administrativos y garantiza que las facturas sean enviadas a los clientes de forma inmediata y sin errores, mejorando la eficiencia operativa y reduciendo posibles retrasos.

Estas políticas, orientadas a optimizar tanto los procesos internos como la relación con los clientes, contribuyen significativamente a reducir el tiempo de recuperación del efectivo, asegurando una mejor gestión de flujo de caja para la empresa.

La empresa actualmente no cuenta con un sistema de análisis mensual que correlacione los tiempos de recuperación de efectivo con el flujo de caja operativo. Esto puede tener varias consecuencias negativas en su capacidad de operar y cumplir con sus obligaciones financieras, entre ellas:

Falta de visibilidad sobre períodos críticos: Sin un análisis regular, la empresa no puede identificar de manera proactiva los períodos en los que el flujo de caja podría ser insuficiente para cubrir gastos operativos, pagos a proveedores, salarios u otras obligaciones financieras.

Mayor riesgo de incumplimientos financieros: La ausencia de este sistema limita la capacidad de anticiparse a posibles déficits de efectivo, lo que puede llevar a retrasos en los pagos o incluso a la necesidad de incurrir en financiamiento externo de emergencia, como préstamos a corto plazo, a menudo con altas tasas de interés.

Dificultades para planificar inversiones: Al no evaluar el impacto del tiempo de recuperación de efectivo, la empresa carece de una base sólida para planificar inversiones estratégicas o expansiones, ya que no tiene claridad sobre la disponibilidad de recursos en el corto y mediano plazo.

Implementar un sistema de análisis mensual permitiría a la empresa monitorear de manera efectiva la relación entre los tiempos de recuperación y el flujo de caja operativo. Este enfoque proactivo ayudaría a mitigar riesgos financieros, optimizar la gestión del efectivo y fortalecer la capacidad de la empresa para cumplir con sus compromisos de manera consistente.

1.2.2.2. *Gestión de cuentas por cobrar*

La empresa, al trabajar principalmente con empresas formales, ya cuenta con la ventaja de tener clientes con estructuras organizadas y mayor capacidad de cumplir con los términos de pago establecidos. Sin embargo, para reducir los niveles de morosidad en sus cuentas por cobrar, se implementan las siguientes estrategias adicionales:

Uso de recordatorios: Establece recordatorios por correo electrónico a los clientes para que estén al tanto de las fechas de vencimiento de sus facturas. Esto contribuiría a prevenir retrasos involuntarios en los pagos.

Contratos claros con penalizaciones por retraso: Se aseguran que los contratos incluyan cláusulas específicas sobre penalizaciones por pagos tardíos, ello puede disuadir a los clientes de incumplir los plazos establecidos.

Monitoreo constante de cuentas por cobrar: Mantienen una supervisión activa de las cuentas por cobrar, mediante reportes periódicos, facilitando la identificación temprana de problemas y permite una gestión más eficaz.

Relación proactiva con los clientes: Mantienen una comunicación abierta con los clientes sobre su estado de cuenta, lo que permite resolver de manera ágil cualquier inconveniente relacionado con las facturas, ello fortalece la relación y asegura el cumplimiento de los pagos.

Estas estrategias, complementadas con el trabajo con empresas formales, permiten minimizar la morosidad, mejorar el flujo de caja y fortalecer la estabilidad financiera de la empresa.

La empresa, al ofrecer servicios de transporte y logística (flete), tiene en cuenta la importancia de mantener relaciones comerciales saludables con sus clientes, incluso cuando se enfrentan a deudas vencidas. Teniendo en cuenta ello, se aplica el siguiente procedimiento:

Comunicación temprana y proactiva: Antes de que las deudas lleguen a un punto crítico, se busca tener una comunicación abierta con los clientes. Llamadas telefónicas o reuniones personalizadas para entender las razones del retraso y encontrar soluciones mutuamente beneficiosas.

1.2.2.3. *Ratio de margen de ganancia*

La empresa asegura que el margen de ganancia obtenido por cada servicio sea suficiente para cubrir los costos operativos y generar utilidades sostenibles mediante las siguientes prácticas:

Revisiones periódicas de costos y tarifas: La empresa realiza análisis regulares para evaluar los costos operativos asociados a cada servicio y ajusta las tarifas de manera proporcional. Este proceso garantiza que las rutas y servicios más demandados mantengan márgenes de ganancia competitivos y no se vean afectados por aumentos en los costos, como combustible, mantenimiento de vehículos o mano de obra.

Políticas de ajustes tarifarios: Cuando se detecta un aumento en los costos operativos que pueda afectar los márgenes de ganancia, la empresa aplica ajustes tarifarios estratégicos, comunicando de manera transparente estos cambios a los clientes para mantener relaciones comerciales sólidas, esto se da en caso de desastres naturales, huelgas o cuando el precio del combustible aumenta.

Enfoque en servicios más rentables: La empresa también analiza la demanda de servicios y prioriza aquellos que presentan mayores márgenes de rentabilidad, optimizando la asignación de recursos y capacidad operativa para maximizar las utilidades.

Con estas estrategias, la empresa no solo asegura su sostenibilidad financiera, sino que también refuerza su competitividad en el mercado, garantizando que sus operaciones sean eficientes y rentables a largo plazo.

La empresa toma las siguientes medidas para proteger su margen de ganancia frente a aumentos inesperados en los costos, como combustible o mantenimiento:

Monitoreo constante de promociones en repuestos: La empresa está atenta a las promociones ofrecidas por sus proveedores de repuestos, lo que le permite aprovechar descuentos y oportunidades para reducir los costos de mantenimiento. Esto se realiza consultando directamente en tienda o revisando los catálogos enviados por correo electrónico, asegurando que las compras se realicen de manera informada y estratégica.

Gestión proactiva de inventarios: Al aprovechar las ofertas, la empresa puede adquirir repuestos clave de manera anticipada, asegurándose de tener un stock adecuado para atender necesidades futuras sin incurrir en costos adicionales por compras de emergencia.

Ajustes tarifarios oportunos: La empresa incorpora en los contratos con sus clientes la posibilidad de ajustes tarifarios en función de variaciones significativas en costos, como los relacionados con el combustible, huelgas y desastres naturales. Esto brindaría flexibilidad para mantener márgenes adecuados sin asumir toda la carga de los aumentos.

Optimización de rutas y planificación operativa: Se realiza una revisión continua de las rutas y operaciones para minimizar el consumo de combustible y maximizar la eficiencia operativa.

Relación cercana con proveedores: Mantener una comunicación constante con los proveedores permite identificar oportunidades de compra a precios preferenciales o negociar condiciones más favorables en situaciones de aumento de costos.

Estas medidas, junto con una gestión eficiente de los recursos y una vigilancia activa de los costos operativos, ayudan a la empresa a proteger sus márgenes de ganancia y garantizar la sostenibilidad de sus operaciones frente a imprevistos en el mercado.

1.2.2.4. Tasa de retorno sobre el capital invertido

La empresa prioriza sus inversiones utilizando políticas enfocadas en garantizar que estas estén alineadas con sus objetivos estratégicos. Para ello, implementa las siguientes prácticas:

Enfoque en la optimización operativa: La empresa prioriza inversiones que contribuyan directamente a mejorar la eficiencia, como la adquisición de vehículos más económicos en consumo de combustible, tecnologías para el monitoreo y mantenimiento preventivo de la flota.

Diversificación e incremento de ingresos: Se consideran inversiones que permitan la expansión de rutas o la captación de nuevos clientes. Estas decisiones se basan en estudios de mercado que identifican oportunidades estratégicas para aumentar la cuota de mercado o acceder a segmentos de clientes con alta demanda de servicios.

Revisión periódica de objetivos estratégicos: La empresa alinea cada inversión con sus metas a mediano y largo plazo, garantizando que las decisiones contribuyan tanto a la estabilidad financiera como al crecimiento sostenible del negocio.

Monitoreo y evaluación de resultados: Después de realizar una inversión, la empresa da seguimiento a su desempeño para medir su efectividad en alcanzar los objetivos planteados y ajusta sus políticas si es necesario.

Estas políticas aseguran que los recursos se destinen a proyectos con un impacto positivo tangible, fortaleciendo tanto la competitividad como la sostenibilidad de la empresa en el mercado.

La empresa no implementa un sistema de monitoreo efectivo para evaluar la contribución de las inversiones realizadas al rendimiento financiero general, podría enfrentar las siguientes consecuencias:

Falta de visibilidad sobre el rendimiento de las inversiones: Sin reportes trimestrales u otro mecanismo de seguimiento, la empresa no podría identificar si las inversiones están cumpliendo con sus objetivos o si están generando pérdidas, lo que podría resultar en un uso ineficiente de los recursos.

Pérdida de oportunidades estratégicas: Al no evaluar correctamente el impacto de las inversiones, la empresa podría pasar por alto oportunidades de crecimiento en áreas clave o tecnologías que mejoren su competitividad en el mercado.

En resumen, la ausencia de un sistema de monitoreo limita significativamente la capacidad de la empresa para evaluar y optimizar el impacto de sus inversiones, comprometiendo tanto su rentabilidad como su sostenibilidad a largo plazo. Implementar un sistema de reportes periódicos sería esencial para evitar estos riesgos y maximizar el rendimiento financiero general.

1.2.2.5. Ratio de cobertura de gastos fijos

La empresa implementa políticas específicas para garantizar la disponibilidad de efectivo suficiente para cubrir sus gastos fijos recurrentes, entre las cuales destacan:

Establecimiento de reservas mínimas de efectivo: La empresa mantiene un fondo de reserva basado en proyecciones mensuales de ingresos y gastos. Estas proyecciones consideran tanto las fluctuaciones en el flujo de caja como posibles imprevistos, asegurando que siempre haya efectivo disponible para cubrir compromisos recurrentes, como salarios, mantenimiento y servicios esenciales.

Priorización de pagos estratégicos: La empresa identifica a proveedores clave o con contratos estratégicos y asegura que sus pagos sean realizados de forma puntual. Esto fortalece las relaciones comerciales y evita interrupciones en la cadena de suministro, garantizando la continuidad operativa.

Gestión eficiente del crédito y cobros: Para proteger su flujo de caja, la empresa implementa estrategias para acelerar la recuperación de cuentas por cobrar, como facturación inmediata tras el cierre de servicios, recordatorios automáticos y plazos de pago estrictos.

Planificación financiera proactiva: Con base en las proyecciones de ingresos y egresos, la empresa realiza ajustes periódicos a su presupuesto operativo para equilibrar las prioridades y asegurar que los gastos fijos estén completamente cubiertos antes de considerar inversiones adicionales o gastos no esenciales.

Estas políticas garantizan que la empresa mantenga la estabilidad financiera y la capacidad de cumplir puntualmente con sus obligaciones recurrentes, minimizando riesgos operativos y fortaleciendo su sostenibilidad a largo plazo.

La empresa evalúa el equilibrio entre ingresos y gastos fijos para evitar déficits en el flujo de caja mediante un sistema de monitoreo y proyección a corto plazo, basado en las siguientes prácticas:

Ajustes inmediatos ante desbalances: Cuando se detectan discrepancias significativas entre ingresos proyectados y gastos, la empresa toma medidas correctivas de manera oportuna. Estas pueden incluir renegociar plazos con proveedores, acelerar cobros pendientes o reprogramar gastos no prioritarios.

Análisis de tendencias: Además del monitoreo diario, la empresa analiza patrones recurrentes en su flujo de caja, lo que permite ajustar sus estrategias operativas y financieras para prevenir déficits futuros.

Priorización de compromisos críticos: En caso de limitaciones temporales de liquidez, se priorizan los pagos relacionados con gastos fijos esenciales y proveedores clave, asegurando la continuidad operativa.

Estas medidas aseguran que la empresa mantenga un equilibrio adecuado entre ingresos y gastos, minimizando el riesgo de déficits en el flujo de caja y fortaleciendo su capacidad para operar de manera eficiente y sostenible.

1.2.2.6. *Índice de endeudamiento*

La empresa implementa estrategias efectivas para mantener un nivel de endeudamiento sostenible y alineado con su capacidad operativa a través de las siguientes políticas:

Priorización de financiamiento para inversiones estratégicas: La empresa se enfoca en utilizar el financiamiento para proyectos de inversión que incrementen la eficiencia operativa, como la compra de equipos de transporte más eficientes, la implementación de tecnología para la gestión de rutas o la optimización de procesos administrativos. Estas inversiones generan un retorno que permite cubrir los costos de la deuda sin comprometer la salud financiera de la empresa.

Evaluación constante del nivel de endeudamiento: A través de revisiones periódicas de su balance financiero y deudas, la empresa ajusta sus estrategias de financiamiento para mantener un nivel de endeudamiento adecuado. Se asegura de no sobrepasar el límite de deuda que podría generar dificultades para cumplir con sus obligaciones financieras.

Gestión de relaciones con entidades financieras: La empresa mantiene una comunicación constante con las entidades financieras para negociar condiciones favorables de crédito, tales como tasas de interés competitivas o plazos de pago más flexibles, lo que contribuye a un manejo eficiente de la deuda.

Enfoque en deuda a largo plazo para proyectos sostenibles: Para inversiones que generen valor a largo plazo, como la expansión de flotas o infraestructura, la empresa prefiere optar por financiamiento a largo plazo, lo cual distribuye el costo de la deuda a lo largo del tiempo y reduce la presión en el flujo de caja.

Estas estrategias permiten que la empresa mantenga un nivel de endeudamiento equilibrado, alineado con su capacidad operativa y sus objetivos estratégicos, asegurando que las inversiones realizadas contribuyan a su crecimiento y sostenibilidad financiera sin comprometer su estabilidad.

La empresa gestiona el riesgo de sobreendeudamiento en situaciones de bajos ingresos mediante varias estrategias proactivas, entre las cuales destacan:

Planes de contingencia: La empresa tiene establecidos planes de contingencia para hacer frente a periodos de bajos ingresos. Estos planes incluyen la renegociación de plazos de deuda con las entidades financieras, lo que permite extender los plazos de pago y reducir la presión sobre el flujo de efectivo en momentos críticos.

Uso de tarjetas de capital con bajo interés: Para gestionar las necesidades de financiamiento de corto plazo sin comprometer su flujo de caja, la empresa cuenta con una tarjeta capital que ofrece tasas de interés bajas. Esta herramienta le permite realizar operaciones con costos financieros reducidos, evitando una carga excesiva de intereses en situaciones de ingresos bajos.

Ajustes en gastos no esenciales: En momentos de bajos ingresos, la empresa implementa ajustes en los gastos no esenciales, priorizando los pagos más críticos y limitando o suspendiendo temporalmente aquellos gastos que no sean indispensables para la operación diaria. Esto ayuda a conservar liquidez y mantener la estabilidad financiera.

Monitoreo y ajuste de la estructura de costos: La empresa realiza un seguimiento constante de sus costos fijos y variables, ajustando rápidamente aquellos que pueden ser modificados, como la optimización de rutas de transporte, la revisión de contratos con proveedores o la reestructuración de operaciones para reducir costos operativos sin afectar la calidad del servicio.

Diversificación de fuentes de ingresos: Además de los planes de contingencia internos, la empresa evalúa la posibilidad de diversificar sus fuentes de ingresos, ampliando su oferta de servicios o explorando nuevos mercados para mitigar el impacto de los bajos ingresos en períodos difíciles.

Estas medidas permiten a la empresa mantener un manejo prudente de su deuda, evitando el sobreendeudamiento y asegurando su estabilidad financiera a pesar de las fluctuaciones en los ingresos.

1.3. Cálculo de indicadores de flujo de efectivo

Figura 2

Estado de Situación Financiera de la Empresa Transporte Marfe S.R.L. al 31.12.2023

TRANSPORTE MARFE SRL					
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA					
AL 31 DICIEMBRE DE 2023					
Expresados en Nuevos Soles					
ACTIVO			PASIVO		
Activo Corriente			Pasivo Corriente		
Efectivo y Equivalentes Efectivo	S/ 266,322.00	53.35%	Tributos Aportaciones Por Pagar	S/ 9,168.00	1.84%
Cuentas por cobrar com.- terceros	S/ 13,394.00	2.68%	Cuentas por pagar Comercial - Terceros	S/ 3,415.00	0.68%
Total del Activo Corriente	S/ 279,716.00	56.03%	Total del Pasivo Corriente	S/ 12,583.00	2.52%
Activo No Corriente			Pasivo No Corriente		
Act. Adq. Arrendamiento Financiero	S/ 453,396.00	90.82%	Obligaciones Financieras	S/ 10,140.00	2.03%
- Vehículos	453,396.00		Total del Pasivo No Corriente	S/ 10,140.00	2.03%
Inmueble, Maquinaria y Equipo	S/ 447,473.00	89.63%			
- Vehículos	441,682.00		TOTAL DEL PASIVO	S/ 22,723.00	4.55%
- Equipo de oficina	5,791.00		PATRIMONIO		
Depreciación de Inmueble Maq.y Equipo	-S/ 684,557.00	-137.12%	Capital	S/ 109,690.00	21.97%
Otras cuentas activo	S/ 3,198.00	0.64%	Resultados Acumulado	S/ 276,921.00	55.47%
Total Activo no Corriente	S/ 219,510.00	43.97%	Resultados Ejercicio	S/ 89,892.00	18.01%
			Total del Patrimonio	S/ 476,503.00	95.45%
TOTAL DEL ACTIVO NETO	S/ 499,226.00	100.00%	TOTAL DEL PASIVO NETO Y PATRIMONIO	S/ 499,226.00	100.00%

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

Al 31 de diciembre de 2023, Transporte Marfe SRL presenta un total de activos netos de S/ 499,226.00, de los cuales el rubro de Efectivo y Equivalentes de Efectivo asciende a S/ 266,322.00. Los activos corrientes representan el 56.03% del total de activos de la empresa, mientras que el 43.97 % restante corresponde a activos no corrientes (vehículos, equipo de oficina y otros rubros) y cuentas por cobrar.

Figura 3

Estado de Resultados de la Empresa Transporte Marfe S.R.L. al 31.12.2023

TRANSPORTE MARFE SRL		
ESTADO DE RESULTADOS		
AL 31 DICIEMBRE 2023		
Expresados en Nuevos Soles		
Ventas Netas o Ingresos	S/	488,490.00
Ventas Netas	S/	488,490.00
Costo de Ventas	-S/	333,547.00
Resultado Bruto	S/	154,943.00
Gastos de Venta	-S/	33,990.00
Gastos de Administracion	-S/	9,084.00
Resultado de Operación	S/	111,869.00
Otros gastos		
Gastos Financieros	-S/	4,900.00
Utilidad antes de Impuestos	S/	106,969.00
(-) Impuesto a la Renta	-S/	17,077.00
RESULTADO DEL EJERCICIO	S/	89,892.00

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

Al cierre del ejercicio 2023, Transporte Marfe SRL alcanzó ventas netas por S/ 488,490.00. De este monto, tras deducir el costo de ventas (S/ 333,547.00), se obtuvo un resultado bruto de S/ 154,943.00, lo que equivale a un margen bruto del 31.7 % sobre las ventas. Este indicador evidencia que la empresa retiene aproximadamente un tercio de sus ingresos después de cubrir los costos directamente vinculados a la prestación del servicio.

A continuación, se detalla el cálculo de los indicadores propuestos para la variable flujo de efectivo:

Ciclo de efectivo

En el primer semestre del año 2023, comprendido entre el 1 de enero y el 31 de julio,

PPI = Período promedio de inventario

PPI = (Promedio de Inventarios / Costo de Ventas) x 365

PPI = (14,521 / 185,174) * 365

PPI = 29

PPC = Período promedio de cobro

PPC = (Promedio de Cuentas por cobrar / Ventas Netas) x 365

$$\mathbf{PPC} = (30,436 / 276,005) * 365$$

$$\mathbf{PPC} = 40$$

PPP = Período promedio de pago

$$\mathbf{PPP} = (\text{Promedio de Cuentas por pagar} / \text{Compras}) * 365$$

$$\mathbf{PPP} = (6,672 / 156,132) * 365$$

$$\mathbf{PPP} = 16$$

Al aplicar la fórmula correspondiente:

Fórmula:

$$\text{Ciclo de efectivo} = \mathbf{PPI} + \mathbf{PPC} - \mathbf{PPP}$$

$$\text{Ciclo de efectivo} = 29 + 40 - 16$$

$$\text{Ciclo de efectivo} = 53$$

La empresa necesita financiar 53 días de operación con recursos propios

Por otro lado, al cierre del ejercicio fiscal 2023, es decir, al 31 de diciembre, se tienen los siguientes datos:

PPI = Período promedio de inventario

$$\mathbf{PPI} = (\text{Promedio de Inventarios} / \text{Costo de Ventas}) * 365$$

$$\mathbf{PPI} = (10,512.5 / 333,547) * 365$$

$$\mathbf{PPI} = 12$$

PPC = Período promedio de cobro

$$\mathbf{PPC} = (\text{Promedio de Cuentas por cobrar} / \text{Ventas Netas}) * 365$$

$$\mathbf{PPC} = (20,404 / 488,490) * 365$$

$$\mathbf{PPC} = 15$$

PPP = Período promedio de pago

$$\mathbf{PPP} = (\text{Promedio de Cuentas por pagar} / \text{Compras}) * 365$$

$$\mathbf{PPP} = (3,415 / 312,522) * 365$$

$$\mathbf{PPP} = 4$$

Utilizando la misma fórmula, se obtiene:

Fórmula:

$$\text{Ciclo de efectivo} = \mathbf{PPI} + \mathbf{PPC} - \mathbf{PPP}$$

$$\text{Ciclo de efectivo} = 12 + 15 - 4$$

$$\text{Ciclo de efectivo} = 23$$

La empresa necesita financiar 23 días de operación con recursos propios

Tiempo promedio de recuperación de efectivo

En el primer semestre del año 2023, comprendido entre el 1 de enero y el 31 de julio, se registraron cuentas por cobrar por un monto de S/ 25,832 y ventas netas por S/ 276,005. Al aplicar la fórmula correspondiente:

Fórmula:

$$(\text{Cuentas por cobrar} / \text{Ventas anuales}) \times 365$$

$$(25,832 / 276,005) \times 365 = 34 \text{ días}$$

Se determina que el tiempo promedio de cobro de las ventas durante este periodo fue de 34.16 días.

Por otro lado, al cierre del ejercicio fiscal 2023, es decir, al 31 de diciembre, las cuentas por cobrar ascendieron a S/ 13,394, mientras que las ventas netas alcanzaron S/ 488,490. Utilizando la misma fórmula, se obtiene:

Fórmula:

$$(\text{Cuentas por cobrar} / \text{Ventas anuales}) \times 365$$

$$(13,394 / 488,490) \times 365 = 10 \text{ días}$$

Esto indica que el plazo promedio de cobro de las ventas para todo el año 2023 fue de 10 días.

Gestión de cuentas por cobrar

En el primer semestre del año 2023, comprendido entre el 1 de enero y el 31 de julio, las Ventas Totales ascendieron a S/ 276,005, mientras que el Promedio de Cuentas por Cobrar fue de S/ 30,436. Al aplicar la fórmula para calcular el porcentaje de activos financiados con deuda:

Fórmula:

$$\text{Rotación de cuentas por cobrar} = \text{Ventas anuales} / \text{Promedio de cuentas por cobrar}$$

$$(276,005 / 30,436) = 9 \text{ veces}$$

Se concluye que las cuentas por cobrar de la empresa se convierten en efectivo 9 veces al año.

Por otro lado, al cierre del ejercicio fiscal 2023, es decir, al 31 de diciembre, las Ventas Totales ascendieron a S/ 488,490, mientras que el Promedio de Cuentas por Cobrar fue de S/ 20,404. Aplicando la misma fórmula, se obtiene:

Fórmula:

$$\text{Rotación de cuentas por cobrar} = \text{Ventas anuales} / \text{Promedio de cuentas por cobrar}$$

$$(488,490 / 20,404) = 24$$

En consecuencia, al finalizar el año 2023, se concluye que las cuentas por cobrar de la empresa se convierten en efectivo 24 veces al año.

Ratio de margen de ganancia

En el primer semestre del año 2023, comprendido entre el 1 de enero y el 31 de julio, la Utilidad Neta ascendió a S/ 38,848, mientras que el total de las ventas fue de S/ 276,005. Al aplicar la fórmula para calcular el porcentaje de activos financiados con deuda:

Fórmula:

$$(\text{Utilidad neta} / \text{Ventas totales}) \times 100$$

$$(38,848 / 276,005) \times 100 = 14\%$$

Se concluye que la empresa genera 14 centavos en utilidad por cada sol vendido.

Por otro lado, al cierre del ejercicio fiscal 2023, es decir, al 31 de diciembre, la Utilidad Neta ascendió a S/ 89,892, mientras que el total de las ventas fue de S/ 488,490. Aplicando la misma fórmula, se obtiene:

Fórmula:

$$(\text{Utilidad neta} / \text{Ventas totales}) \times 100$$

$$(89,892 / 488,490) \times 100 = 18\%$$

En consecuencia, al finalizar el año 2023, se obtiene que la empresa genera 18 centavos en utilidad por cada sol vendido

Ratio de margen de contribución

En el primer semestre del año 2023, comprendido entre el 1 de enero y el 31 de julio, el Costo Variable por unidad ascendió a S/2,893.34, mientras que el Precio de Ventas Unitario fue de S/4,297.87. Al aplicar la fórmula para calcular el margen de contribución:

Fórmula:

$$\text{MCU} = \text{Precio de Venta Unitario} - \text{Costos Variable Unitario}$$

$$\text{MCU} = \text{S}/4,297.87 - \text{S}/2,893.34$$

$$\text{MCU} = \text{S}/ 1,404.53$$

Se concluye que la empresa genera S/1,404.53 por servicio para cubrir los costos fijos unitarios.

Por otro lado, al cierre del ejercicio fiscal 2023, es decir, al 31 de diciembre, el Costo Variable por unidad ascendió a S/2,347.21, mientras que el Precio de Ventas Unitario fue de S3,440.07. Aplicando la misma fórmula, se obtiene:

Fórmula:

$$\text{MCU} = \text{Precio de Venta Unitario} - \text{Costos Variable Unitario}$$

$$\text{MCU} = \text{S}/3,440.07 - \text{S}/2,347.21$$

$$\text{MCU} = \text{S}/ 1,092.86$$

En consecuencia, al finalizar el año 2023, se obtiene que la empresa cuenta con un margen de contribución de S/1,092.86 por servicio para cubrir los costos fijos unitarios, esto se debe a que el precio de venta varía en diferencia al primer semestre del año.

Tasa de retorno sobre el capital invertido (ROI)

En el primer semestre del año 2023, comprendido entre el 1 de enero y el 31 de julio, la Utilidad Neta ascendió a S/ 38,848, mientras que el Capital invertido es S/ 109,690. Al aplicar la fórmula para calcular el porcentaje de activos financiados con deuda:

Fórmula:

$$(\text{Utilidad neta} / \text{Capital invertido}) \times 100$$

$$(38,848 / 109,690) \times 100 = 35\%$$

Se concluye que se obtiene un retorno del 35% sobre la inversión realizada.

Por otro lado, al cierre del ejercicio fiscal 2023, es decir, al 31 de diciembre, la Utilidad Neta ascendió a S/ 89,892, mientras que el Capital invertido es S/ 109,690. Aplicando la misma fórmula, se obtiene:

Fórmula:

$$(\text{Utilidad neta} / \text{Capital invertido}) \times 100$$

$$(89,892 / 109,690) \times 100 = 82\%$$

En consecuencia, al finalizar el año 2023, se obtiene un retorno del 82% sobre la inversión realizada.

Ratio de cobertura de gastos fijos

En el primer semestre del año 2023, comprendido entre el 1 de enero y el 31 de julio, la Utilidad Bruta ascendió a S/ 90,831, mientras que los Gastos Fijos fueron de S/ 51,983. Al aplicar la fórmula para calcular el porcentaje de activos financiados con deuda:

Fórmula:

$$\text{Utilidad bruta} / \text{Gastos fijos totales}$$

$$(90,831 / 51,983) = 1.74$$

Se concluye que la empresa puede cubrir 1.74 veces sus gastos fijos con su utilidad bruta.

Por otro lado, al cierre del ejercicio fiscal 2023, es decir, al 31 de diciembre, la Utilidad Bruta ascendió a S/ 154,943, mientras que los Gastos Fijos fueron de S/ 47,974. Aplicando la misma fórmula, se obtiene:

Fórmula:

$$\text{Utilidad bruta} / \text{Gastos fijos totales}$$

$$(154,943 / 47,974) = 3.22$$

En consecuencia, al finalizar el año 2023, se concluye que la empresa puede cubrir 3.22 veces sus gastos fijos con su utilidad bruta.

Índice de endeudamiento

En el primer semestre del año 2023, comprendido entre el 1 de enero y el 31 de julio, el pasivo total ascendió a S/ 77,152, mientras que el activo total fue de S/ 501,981. Al aplicar la fórmula para calcular el porcentaje de activos financiados con deuda:

Fórmula:

$$(\text{Pasivo total} / \text{Activo total}) \times 100$$

$$(77,152 / 501,981) \times 100 = 15\%$$

Se concluye que el 15% de los activos de la empresa durante este periodo se financiaron mediante pasivos.

Por otro lado, al cierre del ejercicio fiscal 2023, es decir, al 31 de diciembre, el pasivo total fue de S/ 22,723, mientras que el activo total ascendió a S/ 499,226. Aplicando la misma fórmula, se obtiene:

Fórmula:

$$(\text{Pasivo total} / \text{Activo total}) \times 100$$

$$(22,723 / 499,226) \times 100 = 5\%$$

En consecuencia, al finalizar el año 2023, el 5% de los activos de la empresa estaban financiados con deuda.

1.4. Aplicación del sistema de costeo

1.4.1. Aplicación del sistema de costeo tradicional

1.4.1.1. Identificación y Clasificación de Costos

En una empresa de transporte, el costeo tradicional no es eficiente porque asigna los costos indirectos, como mantenimiento, combustible y seguros, de manera generalizada, por ejemplo, en función de los kilómetros recorridos o las horas operativas de los vehículos. Este enfoque puede generar distorsiones, ya que no todos los viajes consumen los mismos recursos.

Tabla 6

Clasificación y frecuencia de costos mensuales

Tipo de Costo	Descripción	Monto Estimado	Actividad Asociada	Frecuencia	Annual Costeo Tradicional
Fijo	Servicios de Terceros	S/ 214.00	Operación General		S/ 5,947.16
	1. Agua y Luz	S/ 115.00		Mensual	S/ 1,380.00
	2. Internet	S/ 99.00		Mensual	S/ 1,188.00
	3. Conflux	S/ 50.00		Mensual	S/ 600.00
	4. Servicios Contables	S/ 148.26		Mensual	S/ 1,779.16
	6. Homologación	S/ 1,000.00		Anual	S/ 1,000.00
Fijo	Control Satelital	S/ 225.00	Operación General	Mensual	S/ 2,700.00
Fijo	Planilla de Trabajadores	S/ 3,075.00	Operación General	Mensual	S/ 36,900.00
Fijo	SOAT por Unidad	S/ 190.00	Operación General	Anual	S/ 570.00
Fijo	Verif. Técnica Vehicular	S/ 200.00	Operación General	Anual	S/ 600.00
Fijo	Implementos de Trabajo	S/ 250.00	Operación General		S/ 1,500.00
	1. Uniformes	S/ 150.00		Semestral	S/ 300.00
	2. EPPs	S/ 100.00		Mensual	S/ 1,200.00
Variable	Combustible	S/ 2,860.00	Transporte Ruta A y B		S/ 194,700.00
	1. Ruta A	S/ 1,320.00		Por viaje	S/ 171,600.00
	2. Ruta B (con retorno)	S/ 1,540.00		Por viaje	S/ 23,100.00
Variable	Viáticos	S/ 20.00	Transporte Ruta A y B	Diario	S/ 8,700.00
Variable	Lubricantes y Mantenimiento	S/ 3,258.31	Transporte Ruta A y B		S/ 24,384.85
	1. Aceite de motor	S/ 1,174.99		Cada 20 mil Kilómetros	S/ 10,574.87
	2. Aceite de caja	S/ 783.32		Cada 60 mil Kilómetros	S/ 2,349.97
	3. Mantenimiento de ruedas y cambio de fajas	S/ 1,300.00		Anual	S/ 3,900.00
	4. Engrase	S/ 122.50		Mensual	S/ 4,410.00
	5. Lavado	S/ 87.50		Mensual	S/ 3,150.00
Variable	Peajes	S/ 46.20	Transporte Ruta A y B	Por viaje	S/ 6,699.00
Variable	Neumáticos	S/ 2,490.00		Semestral	S/ 95,220.00
	1. Llantas Michelin por Unidad	S/ 1,680.00	Transporte Ruta A y B	Anual	S/ 80,640.00
	2. Llantas Comerciales por Unidad	S/ 810.00	Transporte Ruta A y B	Semestral	S/ 14,580.00
Variable	Cochera	S/ 30.00	Transporte Ruta A y B	Diario	S/ 3,600.00

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

El cuadro muestra un desglose detallado de los costos fijos y variables asociados a la operación de transporte de la empresa, diferenciando los gastos según su naturaleza, actividad relacionada y frecuencia. Los costos fijos incluyen servicios como agua, luz, internet, control satelital, planilla de trabajadores, seguros vehiculares y mantenimiento obligatorio, representando un compromiso financiero estable que la empresa debe afrontar regularmente, sin importar la cantidad de viajes realizados. La planilla de trabajadores es el mayor costo fijo, seguido por el mantenimiento y los servicios contables. Por otro lado, los costos variables, que dependen directamente de la operación, abarcan principalmente el combustible, lubricantes, viáticos, peajes y neumáticos, siendo el combustible el rubro más representativo con un impacto significativo en la rentabilidad, ya que varía según la

frecuencia y la distancia de las rutas. Además, los costos de mantenimiento y reposición de neumáticos tienen un peso considerable en el presupuesto anual, lo que evidencia la necesidad de una adecuada gestión operativa para optimizar el rendimiento de los recursos y minimizar gastos innecesarios. En general, la estructura de costos refleja que la rentabilidad de la empresa depende en gran medida de la eficiencia en la administración de insumos y de la optimización de rutas para reducir gastos variables sin comprometer la operación.



1.4.2. Aplicación del sistema de costeo directo

1.4.2.1. Identificación y Clasificación de Costos

Tabla 7

Identificación y clasificación de costos directos

Tipo de Costo	Descripción	Monto Estimado	Actividad Asociada	Frecuencia	Anual Costeo Directo
Fijo	Servicios de Terceros	S/ 214.00	Operación General		S/ 5,947.16
	1. Agua y Luz	S/ 115.00		Mensual	S/ 1,380.00
	2. Internet	S/ 99.00		Mensual	S/ 1,188.00
	3. Conflux	S/ 50.00		Mensual	S/ 600.00
	4. Servicios Contables	S/ 148.26		Mensual	S/ 1,779.16
	6. Homologación	S/ 1,000.00		Anual	S/ 1,000.00
Fijo	Control Satelital	S/ 225.00	Operación General	Mensual	S/ 2,700.00
Fijo	Planilla de Trabajadores	S/ 3,075.00	Operación General	Mensual	S/ 36,900.00
Fijo	SOAT por Unidad	S/ 190.00	Operación General	Anual	S/ 570.00
Fijo	Verif. Técnica Vehicular	S/ 200.00	Operación General	Anual	S/ 600.00
Fijo	Implementos de Trabajo	S/ 250.00	Operación General		S/ 1,500.00
	1. Uniformes	S/ 150.00		Semestral	S/ 300.00
	2. EPPs	S/ 100.00		Mensual	S/ 1,200.00
Variable	Combustible	S/ 2,860.00	Transporte Ruta A y B		S/ 175,230.00
	1. Ruta A	S/ 1,320.00		Por viaje	S/ 154,440.00
	2. Ruta B (con retorno)	S/ 1,540.00		Por viaje	S/ 20,790.00
Variable	Viáticos	S/ 20.00	Transporte Ruta A y B	Diario	S/ 9,000.00
Variable	Lubricantes y Mantenimiento	S/ 3,258.31	Transporte Ruta A y B		S/ 24,141.00
	1. Aceite de motor	S/ 1,174.99		Cada 20 mil Kilómetros	S/ 10,469.13
	2. Aceite de caja	S/ 783.32		Cada 60 mil Kilómetros	S/ 2,326.47
	3. Mantenimiento de ruedas y cambio de fajas	S/ 1,300.00		Anual	S/ 3,861.00
	4. Engrase	S/ 122.50		Mensual	S/ 4,365.90
	5. Lavado	S/ 87.50		Mensual	S/ 3,118.50
Variable	Peajes	S/ 46.20	Transporte Ruta A y B	Por viaje	S/ 7,033.95
Variable	Neumáticos	S/ 2,490.00		Semestral	S/ 90,000.00
	1. Llantas Michelin por Unidad	S/ 1,680.00	Transporte Ruta A y B	Anual	S/ 76,220.00
	2. Llantas Comerciales por Unidad	S/ 810.00	Transporte Ruta A y B	Semestral	S/ 13,780.00
Variable	Cochera	S/ 30.00	Transporte Ruta A y B	Diario	S/ 2,880.00

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

En la tabla presentada anteriormente, se detallan de manera específica los costos fijos y variables, incluyendo la actividad correspondiente y su frecuencia. Esta información facilita la realización del costeo directo, permitiendo un análisis más preciso y fundamentado de los gastos asociados.

1.4.2.2. Análisis de Control de Costos

Tabla 8

Análisis de las causas de variación de costos

Actividad	Presupuesto Asignado	Costo Real	Variación (+/-)	Comentarios o Causas de la Variación
Transporte Ruta A	S/ 6,699.00	S/ 7,033.95	S/ 334.95	Incremento de peajes
Mantenimiento de Vehículos	S/ 24,384.85	S/ 25,884.85	S/ 1,500.00	Incremento por falta de control en los kilometrajes
Neumáticos	S/ 95,220.00	S/ 90,000.00	-S/ 5,220.00	Compra eficiente de Neumáticos, 63% de Michelin y 36% Comerciales
Transporte Ruta A	S/ 8,700.00	S/ 9,000.00	S/ 300.00	Incremento en viáticos
Lavado Y Engrase	S/ 7,560.00	S/ 8,316.00	S/ 756.00	Incremento de viajes

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

En la tabla expuesta previamente, se llevó a cabo un análisis detallado de las diferencias entre el costo presupuestado y el costo real, considerando cada actividad específica. Asimismo, se identificaron y destacaron las causas que originaron dichas variaciones, permitiendo una comprensión más profunda de los factores que influyeron en los desvíos presupuestarios.

1.4.2.3. Optimización de Recursos

Tabla 9

Análisis del uso óptimo de recursos

Recurso	Uso Actual	Uso Óptimo Estimado	Ahorro Potencial	Acciones de Mejora
Combustible	S/ 194,700.00	S/ 175,230.00	S/ 19,470.00	Al partir en cada viaje se llena el tanque en su máxima capacidad, se busca que haya un retorno y no se consume en su totalidad en cada viaje.
Neumáticos	S/ 95,220.00	S/ 90,000.00	S/ 5,220.00	Comprar en su mayoría llantas de la marca Michelin y un porcentaje mínimo de llantas comerciales.
Viáticos	S/ 9,000.00	S/ 8,700.00	S/ 300.00	Mantener un control de los días en carretera
Cochera	S/ 3,600.00	S/ 2,880.00	S/ 720.00	Buscar que las unidades estén en funcionamiento, con ello se reducirá el tiempo de estancia en la cochera.
Lubricante y Mantenimiento	S/ 24,384.85	S/ 24,141.00	S/ 243.85	Controlar adecuadamente el kilometraje de cada unidad

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

En la tabla presentada anteriormente, se plantean diversas acciones de mejora orientadas a lograr un ahorro potencial a través de la optimización en el uso de los recursos disponibles. Para ello, se establece una comparación entre el uso actual de cada recurso y las posibles estrategias de eficiencia, con el objetivo de maximizar su aprovechamiento y reducir costos innecesarios.

1.4.2.4. Ciclo de Efectivo

Tabla 10

Análisis de impacto en el flujo de caja

ACTIVIDAD	FECHA DE EJECUCIÓN	FECHA DE RETORNO	DÍAS DE RETORNO	IMPACTO EN FLUJO DE CAJA
Ene-23				
Transporte Ruta A	04/01/2023 al 09/01/2023	26/01/2023	17 a 22 días	Recuperación eficiente y errores en la facturación
Transporte Ruta B	26/01/2023	14/02/2023	19	Por facturación a fin de mes
Feb-23				
Transporte Ruta A	8/02/2023	22/02/2023	14	Recuperación eficiente
Transporte Ruta B	22/02/2023	15/03/2023	21	Recuperación eficiente
Mar-23				
Transporte Ruta A	4/03/2023	22/03/2023	18	Recuperación eficiente
Transporte Ruta B	21/03/2024 al 27/03/2023	15/03/2023	19 a 25 días	Errores con el Alitrack (Sistema encargado de seguir la ruta)
Abr-23				
Transporte Ruta A	04/04/2023 al 08/04/2023	22/02/2023	18 a 22 días	Recuperación eficiente y errores en la facturación
Transporte Ruta B	10/04/2023	28/04/2023	18	Recuperación eficiente
May-23				
Transporte Ruta A	03/05/2023 al 15/05/2023	26/05/2023	11 a 23 días	Recuperación eficiente y retraso por días feriados
Transporte Ruta B	18/05/2023 al 31/05/2023	06/06/2023 al 15/06/2023	15 a 19 días	Recuperación eficiente
Jun-23				
Transporte Ruta A	5/06/2023	23/06/2023	18	Recuperación eficiente
Transporte Ruta B	12/06/2023 al 27/06/2023	05/07/2023 al 13/07/2023	16 a 23 días	Recuperación eficiente
Jul-23				
Transporte Ruta A	11/07/2023	31/07/2023	20	Retraso por días feriados
Transporte Ruta B	18/07/2023 al 24/07/2023	04/08/2023 al 09/08/2023	16 a 17 días	Recuperación eficiente
Ago-23				
Transporte Ruta A	8/08/2023	25/08/2023	17	Recuperación eficiente
Transporte Ruta B	16/08/2023 al 28/08/2023	01/09/2023 al 13/09/2023	16	Recuperación eficiente
Set-23				
Transporte Ruta A	5/09/2023	22/09/2023	17	Recuperación eficiente
Transporte Ruta B	12/09/2023 al 19/09/2023	6/10/2023	17 a 24 días	Recuperación eficiente y errores en la facturación
Oct-23				
Transporte Ruta A	6/10/2023	27/10/2023	21	Recuperación eficiente
Transporte Ruta B	24/10/2023	17/11/2023	24	Errores con el Alitrack (Sistema encargado de seguir la ruta)
Nov-23				
Transporte Ruta A	2/11/2023	24/11/2023	22	Errores en la facturación
Transporte Ruta B	13/11/2023	4/12/2023	21	Recuperación eficiente
Dic-23				
Transporte Ruta A	7/12/2023 al 18/12/2023	5/01/2024	18 a 29 días	Retraso por días feriados
Transporte Ruta B	26/12/2023	19/01/2024	24	Retraso por días feriados

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

En la tabla expuesta previamente, se presenta de manera detallada el número de días transcurridos hasta la recepción del pago correspondiente por el servicio brindado en cada ruta. Este análisis permite evaluar la eficiencia en la recuperación de los ingresos, así como identificar las posibles causas que pudieron haber generado retrasos en los pagos, con el fin de implementar estrategias de mejora en la gestión financiera.

1.4.2.5. *Gestión de Cuentas por Cobrar*

Tabla 11

Análisis de impacto en el flujo de caja

CLIENTE	FACTURA	FECHA DE EMISIÓN	FECHA DE PAGO	DÍAS DE MOROSIDAD
Ene-23				
Transporte Ruta A	FAC-874 a FAC-882	04/01/2023 al 09/01/2023	26/01/2023	17 a 22 días
Transporte Ruta B	FAC-883	26/01/2023	14/02/2023	19
Feb-23				
Transporte Ruta A	FAC-884 a FAC-887	8/02/2023	22/02/2023	14
Transporte Ruta B	FAC-888 a FAC-896	22/02/2023	15/03/2023	21
Mar-23				
Transporte Ruta A	FAC-897 a FAC-903	4/03/2023	22/03/2023	18
Transporte Ruta B	FAC-904 a FAC-911	21/03/2024 al 27/03/2023	15/03/2023	19 a 25 días
Abr-23				
Transporte Ruta A	FAC-912 a FAC-915	04/04/2023 al 08/04/2023	22/02/2023	18 a 22 días
Transporte Ruta B	FAC-916 a FAC-919	10/04/2023	28/04/2023	18
May-23				
Transporte Ruta A	FAC-920 a FAC-926	03/05/2023 al 15/05/2023	26/05/2023	11 a 23 días
Transporte Ruta B	FAC-927 a FAC-929	18/05/2023 al 31/05/2023	06/06/2023 al 15/06/2023	15 a 19 días
Jun-23				
Transporte Ruta A	FAC-930 a FAC-934	5/06/2023	23/06/2023	18
Transporte Ruta B	FAC-935 a FAC-945	12/06/2023 al 27/06/2023	05/07/2023 al 13/07/2023	16 a 23 días
Jul-23				
Transporte Ruta A	FAC-946 a FAC-950	11/07/2023	31/07/2023	20
Transporte Ruta B	FAC-951 a FAC-958	18/07/2023 al 24/07/2023	04/08/2023 al 09/08/2023	16 a 17 días
Ago-23				
Transporte Ruta A	FAC-959 a FAC-965	8/08/2023	25/08/2023	17
Transporte Ruta B	FAC-966 a FAC-974	16/08/2023 al 28/08/2023	01/09/2023 al 13/09/2023	16
Set-23				
Transporte Ruta A	FAC-975 a FAC-978	5/09/2023	22/09/2023	17
Transporte Ruta B	FAC-979 a FAC-986	12/09/2023 al 19/09/2023	6/10/2023	17 a 24 días
Oct-23				
Transporte Ruta A	FAC-986 a FAC-993	6/10/2023	27/10/2023	21
Transporte Ruta B	FAC-994 a FAC-997	24/10/2023	17/11/2023	24
Nov-23				
Transporte Ruta A	FAC-998 a FAC-1001	2/11/2023	24/11/2023	22
Transporte Ruta B	FAC-1002 a FAC-1009	13/11/2023	4/12/2023	21
Dic-23				
Transporte Ruta A	FAC-1010 a FAC-1018	7/12/2023 al 18/12/2023	5/01/2024	18 a 29 días
Transporte Ruta B	FAC-1019 a FAC-1020	26/12/2023	19/01/2024	24

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

En la tabla presentada anteriormente, se proporciona un desglose detallado de las facturas emitidas, incluyendo las fechas en las que se efectuó la recuperación del efectivo correspondiente, clasificadas por cada ruta. Este registro permite un análisis preciso del flujo

de ingresos y facilita la identificación de posibles retrasos o patrones en la gestión de los pagos.

1.4.2.6. Indicadores de Costos

Relevancia del Costeo Directo: Permite una visión clara de cómo los costos variables afectan las operaciones y cómo los costos fijos influyen en la estructura general, favoreciendo decisiones ágiles en entornos cambiantes.

Tabla 12

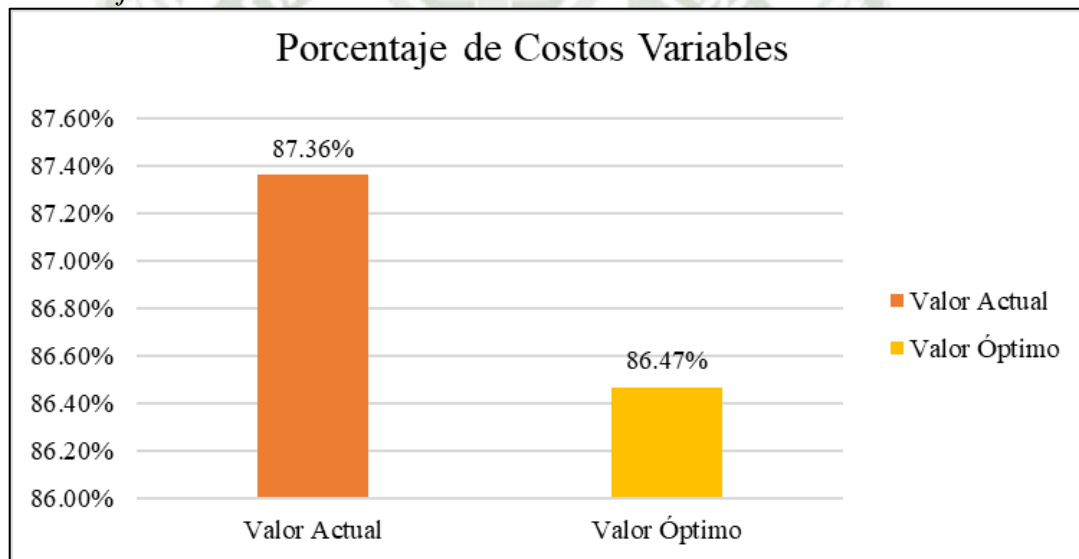
Análisis del porcentaje de costos variables

Indicador	Fórmula	Valor Actual	Valor Óptimo	Comentarios
Porcentaje de Costos Variables	$(\text{Costos Variables} / \text{Total Costos}) * 100$	87.36%	86.47%	Ajustar control en costos variables

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

Figura 4

Porcentaje de costos variables



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

1.5. Impacto del sistema de costeo en el flujo de efectivo

1.5.1. Impacto en el flujo de efectivo

1.5.1.1. Ratio de margen de ganancia

En el Escenario inicial obtenemos el siguiente resultado a través del Costeo Tradicional, primero calculamos el Flujo de Efectivo el cual se obtiene de la siguiente manera:

$$\text{Flujo operativo} = \text{Ingreso} - (\text{Costos fijos} + \text{costos variables})$$

$$\text{Flujo operativo} = \text{S/ } 488,490.00 - \text{S/ } 381,521.002$$

$$\text{Flujo operativo} = \text{S/ } 106,969.00$$

Fórmula:

Margen de ganancia = Flujo operativo / Ingreso neto x 100%

Margen de ganancia = 106,969.00 / 488,490.00 *100%

Margen de ganancia = 22%

Escenario tras la aplicación del costeo Directo, se obtiene el siguiente resultado:

Flujo operativo inicial = (Completar información con el centro de costos directos)

Flujo operativo = S/ 488,490.00 – S/ 356,502.10

Flujo operativo = S/ 131,987.90

Fórmula:

Margen de ganancia = Flujo operativo / Ingreso neto x 100%

Margen de ganancia = S/ 131,987.90 / S/ 488,490.00 *100%

Margen de ganancia = 27%

Tabla 13

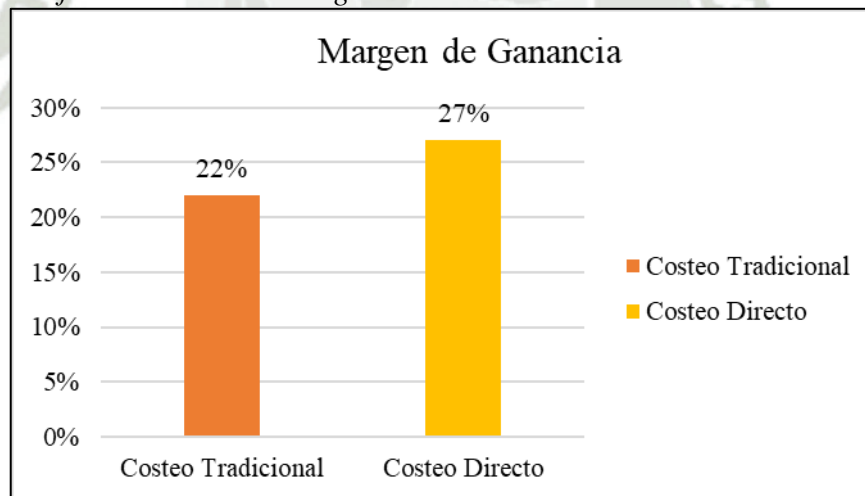
Comparación del Ratio de Margen de Ganancia

Ratio	Antes	Después	Diferencia
Margen de Ganancia	22%	27%	5%

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

Figura 5

Gráfica del Ratio de Margen de Ganancia



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

Se obtuvo un aumento de 5 puntos porcentuales en el margen de ganancia, de 22% a 27%, indica una mejora en la rentabilidad de la empresa. Esto significa que la empresa ahora retiene un mayor porcentaje de sus ingresos como ganancia neta, lo cual refleja una mayor eficiencia operativa o mejor gestión de costos. Este incremento beneficia a la empresa al proporcionar más recursos para reinversión, mejorar su competitividad y fortalecer su posición financiera.

1.5.1.2. Índice de endeudamiento

En el Escenario inicial obtenemos el siguiente resultado a través del Costeo Tradicional, primero calculamos el Flujo de Efectivo el cual se obtiene de la siguiente manera:

Fórmula

$$\text{Índice de endeudamiento} = \text{Gastos totales} / \text{Ingresos totales} \times 100\%$$

$$\text{Índice de endeudamiento} = S/ 381,521.00 / S/ 488,490.00 \quad *100\%$$

$$\text{Índice de endeudamiento Inicial} = 78\%$$

Escenario tras la aplicación del costeo Directo, se obtiene el siguiente resultado:

$$\text{Índice de endeudamiento} = S/ 356,502.10 / S/ 488,490.00 \quad *100\%$$

$$\text{Índice de endeudamiento Ajustado} = 73\%$$

Tabla 14

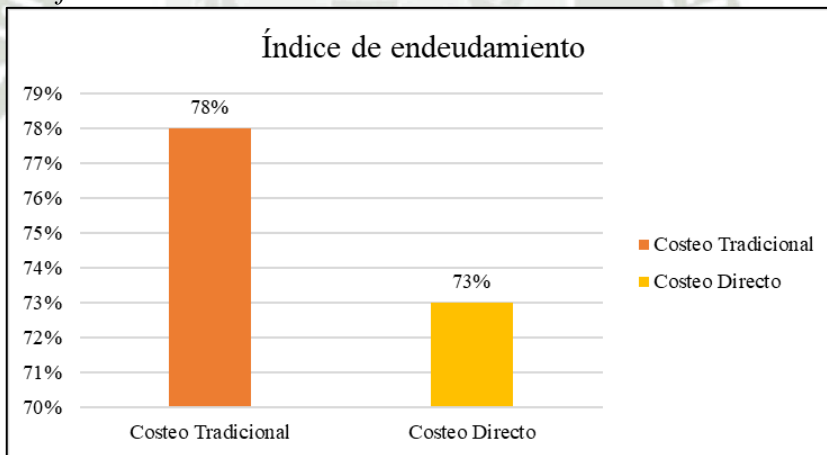
Comparación del Ratio de Índice de Endeudamiento

Ratio	Antes	Después	Diferencia
Índice de endeudamiento	78%	73%	-5%

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

Figura 6

Gráfica del Ratio de Índice de Endeudamiento



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

La disminución del índice de endeudamiento del 78% al 73% indica una reducción en la proporción de deuda que la empresa tiene en relación con su patrimonio. Esto sugiere que la empresa está mejorando su estructura financiera, reduciendo su dependencia de financiamiento externo y aumentando su solidez. Un índice de endeudamiento más bajo también implica menor riesgo financiero, lo que puede aumentar la confianza de inversores y acreedores en la empresa. En general, esta disminución es un indicio positivo de una gestión más prudente de las deudas.

1.5.2. Impacto en la conversión de efectivo

1.5.2.1. Indicadores Financieros Involucrados

Días de inventario: Tiempo promedio para vender productos o utilizar recursos adquiridos.

Días de cuentas por cobrar: Tiempo promedio que tarda la empresa en cobrar a sus clientes.

Días de cuentas por pagar: Tiempo promedio que tarda la empresa en pagar a sus proveedores.

Cálculo Base del Ciclo de Efectivo (CCE):

$$\text{CCE} = \text{Días de inventario} + \text{Días de cuentas por cobrar} - \text{Días de cuentas por pagar}$$

Valores iniciales:

Días de inventario: 12 días.

Días de cuentas por cobrar: 15 días.

Días de cuentas por pagar: 4 días.

CCE inicial:

$$\text{CCE inicial} = 12 + 15 - 4 = 23 \text{ días}$$

1.5.2.2. Impacto de los Nuevos Costos Optimizados

Primero debemos hallar la diferencia en porcentajes, en otras palabras, conocer en qué porcentaje el costo disminuyó tras la aplicación del costeo directo:

Costo según costeo tradicional S/381,521.00

Costeo según costeo directo S/356,502.10

Hubo una reducción del 6.56%

Tabla 15

Diferencia entre el Costeo Tradicional y el Costeo Directo

Costeo Tradicional	Costeo Directo	Diferencia
S/381,521.00	S/356,502.10	S/25,018.90

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

Se tomaría como un criterio de reducción en las diferentes áreas un 6.26% de eficiencia o mejora en la gestión y en áreas anexas a los costos y la gestión de flujo de efectivo.

La reducción de costos variables permite mejoras en las siguientes áreas:

Rotación de inventarios: Una menor dependencia de recursos o materiales innecesarios acelera la rotación.

Cuentas por cobrar: Mejores políticas de crédito y cobro impulsadas por optimizaciones en costos.

Cuentas por pagar: La optimización financiera permite negociar plazos más largos.

1.5.2.3. Impacto en los Indicadores del Ciclo de Efectivo

Días de Inventario, se obtuvo en el escenario inicial 12 días, a ello se aplicará una reducción del 6.56% debido a mejoras en la rotación de recursos, se obtuvo el siguiente resultado:

$$\text{Días ajustados} = 12 * (1 - 6.56\%)$$

$$\text{Días ajustados} = 11.2128$$

Días de Cuentas por Cobrar, se obtuvo en el escenario inicial 15 días, se aplicó una reducción del 6.56%, derivadas de la optimización de costos, se obtuvo el siguiente resultado:

$$\text{Días ajustados} = 15 * (1 - 6.56\%)$$

$$\text{Días ajustados} = 14.016$$

Días de Cuentas por Pagar, se obtuvo en el escenario inicial 4 días, se aplicó una reducción del 6.56%, por la mejora en el plazo de negociación debido a la optimización del flujo de caja, se obtuvo el siguiente resultado:

$$\text{Días ajustados} = 4 * (1 + 6.56\%)$$

$$\text{Días ajustados} = 4.2624$$

Tabla 16

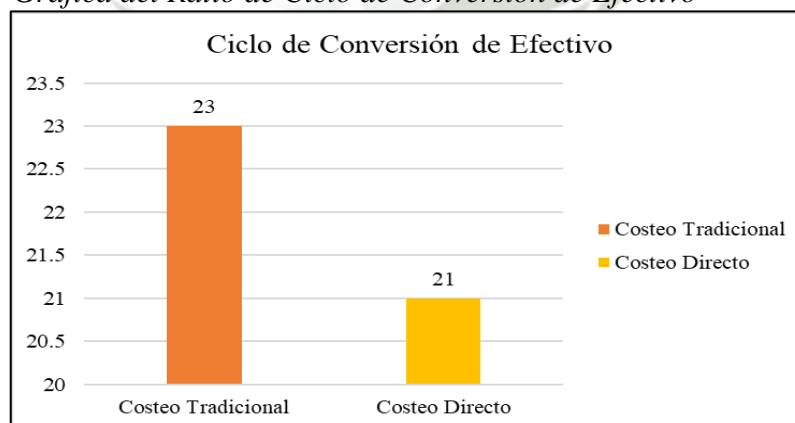
Comparación del Ratio de Ciclo de Conversión de Efectivo

Ratio	Antes	Después	Diferencia
Ciclo de Conversión de Efectivo	23	21	-2

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025.

Figura 7

Gráfica del Ratio de Ciclo de Conversión de Efectivo



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

Se realizó el cálculo del nuevo CCE Ajustado, obteniendo como resultado final 21 días. La reducción del ciclo de efectivo de 23 días a 21 días indica que la empresa está tardando menos

tiempo en convertir sus inversiones en inventario y otros gastos operativos en efectivo disponible. Esto sugiere una mayor eficiencia en la gestión del capital de trabajo, ya sea a través de una cobranza más rápida, una mejor rotación de inventarios o una optimización en los pagos a proveedores. Un ciclo de efectivo más corto mejora la liquidez, reduce la necesidad de financiamiento externo y fortalece la posición financiera de la empresa.

1.5.3. Impacto en el rendimiento financiero

1.5.3.1. Ratio de margen de ganancia

En el Escenario inicial obtenemos el siguiente resultado a través del Costeo Tradicional, primero calculamos el Flujo de Efectivo el cual se obtiene de la siguiente manera:

$$\text{Flujo operativo} = \text{Ingreso} - (\text{Costos fijos} + \text{costos variables})$$

$$\text{Flujo operativo} = \text{S/ } 488,490.00 - \text{S/ } 381,521.002$$

$$\text{Flujo operativo} = \text{S/ } 106,969.00$$

Fórmula:

$$\text{Margen de ganancia} = \text{Flujo operativo} / \text{Ingreso neto} \times 100\%$$

$$\text{Margen de ganancia} = \text{S/ } 106,969.00 / \text{S/ } 488,490.00 \quad *100\%$$

$$\text{Margen de ganancia} = 22\%$$

Escenario tras la aplicación del costeo Directo, se obtiene el siguiente resultado:

$$\text{Flujo operativo} = \text{S/ } 488,490.00 - \text{S/ } 356,502.10$$

$$\text{Flujo operativo} = \text{S/ } 131,987.90$$

Fórmula:

$$\text{Margen de ganancia} = \text{Flujo operativo} / \text{Ingreso neto} \times 100\%$$

$$\text{Margen de ganancia} = \text{S/ } 131,987.90 / \text{S/ } 488,490.00 \quad *100\%$$

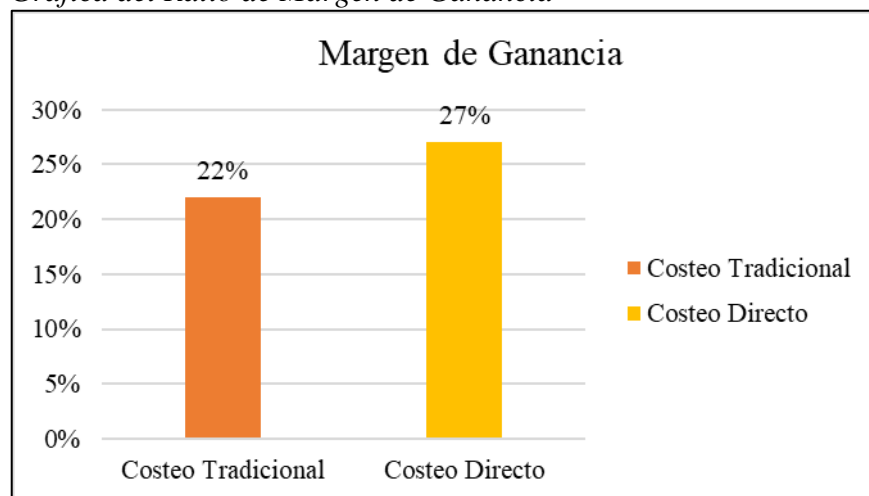
$$\text{Margen de ganancia} = 27\%$$

Tabla 17

Comparación del Ratio de Margen de Ganancia

Ratio	Antes	Después	Diferencia
Margen de Ganancia	22%	27%	5%

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025.

Figura 8*Gráfica del Ratio de Margen de Ganancia*

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

Se obtuvo un aumento de 5 puntos porcentuales en el margen de ganancia, de 22% a 27%, indica una mejora en la rentabilidad de la empresa. Esto significa que la empresa ahora retiene un mayor porcentaje de sus ingresos como ganancia neta, lo cual refleja una mayor eficiencia operativa o mejor gestión de costos. Este incremento beneficia a la empresa al proporcionar más recursos para reinversión, mejorar su competitividad y fortalecer su posición financiera.

1.5.3.2. Ratios de Margen de Contribución

En el Escenario inicial obtenemos el siguiente resultado a través del Costeo Tradicional, el cual se obtiene de la siguiente manera:

Fórmula:

$$\text{MCU} = \text{Precio de Venta Unitario} - \text{Costos Variable Unitario}$$

$$\text{MCU} = S/3,440.07 - S/2,347.21$$

$$\text{MCU} = S/ 1,092.86$$

Escenario tras la aplicación del costeo Directo, se obtiene el siguiente resultado:

Fórmula:

$$\text{MCU} = \text{Precio de Venta Unitario} - \text{Costos Variable Unitario}$$

$$\text{MCU} = S/3,440.07 - S/2,171.02$$

$$\text{MCU} = S/ 1,269.05.$$

Tabla 18

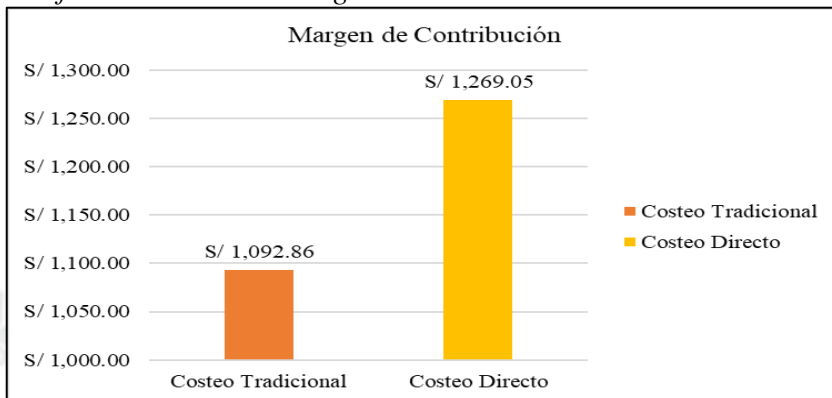
Comparación del Ratio de Margen de Contribución

Ratio	Antes	Después	Diferencia
Margen de Contribución	S/1,092.86	S/1,269.05	S/176.19

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

Figura 9

Gráfica del Ratio de Margen de Contribución



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

Se obtuvo un aumento de S/176.19 en el margen de contribución unitario, de S/1,092.86 a S/1,269.05, indica una mejora en la ganancia o utilidad de la empresa. Esto significa que la empresa ahora tiene una mayor capacidad para cubrir los gastos fijos unitarios. Este incremento beneficia a la empresa al proporcionar más recursos para reinversión, crecimiento y asegurar la rentabilidad a largo plazo.

1.5.3.3. Tasa de Retorno sobre el Capital Invertido (ROIC)

En el escenario inicial obtenemos el siguiente resultado tras la aplicación del costeo tradicional:

Utilidad neta inicial: S/ 75,413.15

Capital invertido: S/ 109,690.00

Fórmula:

$$ROIC = \text{Utilidad neta} / \text{Capital invertido} \times 100$$

$$ROIC \text{ inicial} = 69\%$$

Tras la aplicación del costeo Directo, obtenemos el siguiente resultado:

Utilidad neta inicial: S/ 93,051.47

Capital invertido: S/ 109,690.00

Fórmula:

$$ROIC = \text{Utilidad neta} / \text{Capital invertido} \times 100$$

$$ROIC \text{ ajustada} = 85\%$$

Tabla 19

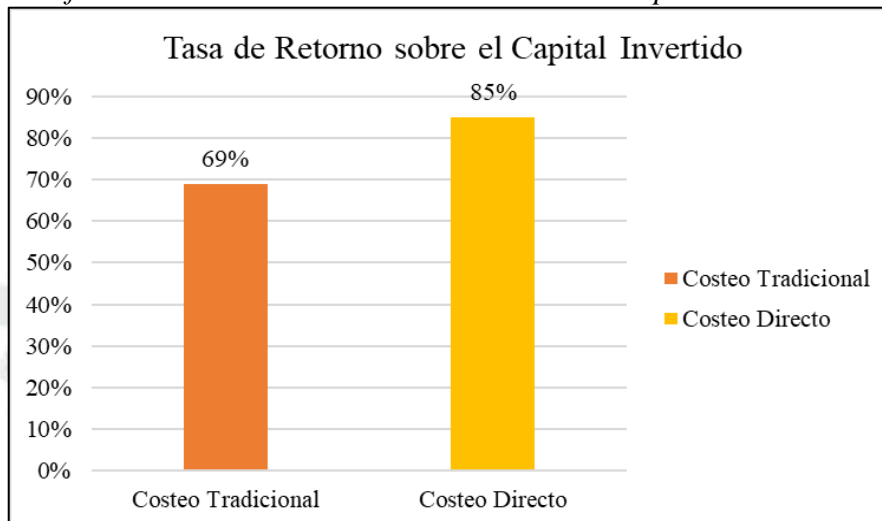
Comparación del Ratio de Tasa de Retorno sobre el Capital Invertido

Ratio	Antes	Después	Diferencia
Tasa de Retorno sobre el Capital Invertido	69%	85%	16%

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

Figura 10

Gráfica del Ratio de Tasa de Retorno sobre el Capital Invertido



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

El aumento de la tasa de retorno sobre el capital invertido (ROIC) del 69% al 85% indica que la empresa está generando una mayor rentabilidad por cada unidad de capital invertido. Esto supone una mejora en la eficiencia con la que la empresa utiliza sus recursos para generar ganancias, lo que puede deberse a un aumento en los ingresos, una reducción en costos o una combinación de ambos. Este incremento beneficia a la empresa al atraer a potenciales inversionistas, fortalecer su posición financiera y aumentar su capacidad de reinversión. Además, una mayor rentabilidad sobre el capital puede mejorar la competitividad de la empresa y su sostenibilidad a largo plazo.

1.5.4. Impacto en la gestión de efectivo

1.5.4.1. Ratio de Cobertura de Gastos Fijos

En el escenario inicial obtenemos el siguiente resultado, con el costeo tradicional:

Ingresos: S/ 488,490.00

Costos variables: S/ 333,303.85

Costos fijos: S/ 48,217.16

Fórmula:

Cobertura de gastos fijos = $\frac{\text{Ingresos} - \text{Costos variables}}{\text{Costos fijos}}$

Cobertura inicial = 3.22 veces

Tras la aplicación del costeo Directo, obtenemos el siguiente resultado:

Ingresos: S/ 488,490.00

Costos variables ajustados: S/ 308,284.95

Costos fijos: S/ 48,217.16

Fórmula:

Cobertura de gastos fijos = $\frac{\text{Ingresos} - \text{Costos variables}}{\text{Costos fijos}}$

Cobertura ajustada = 3.74 veces

Tabla 20

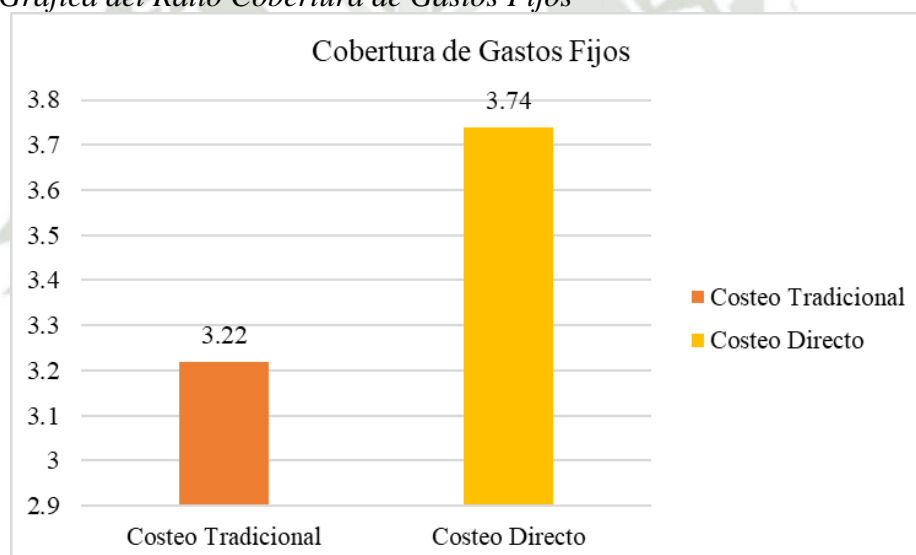
Comparación del Ratio Cobertura de Gastos Fijos

Ratio	Antes	Después	Diferencia
Cobertura de Gastos Fijos	3.22	3.74	0.52

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

Figura 11

Gráfica del Ratio Cobertura de Gastos Fijos



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

El aumento del ratio de cobertura de gastos fijos de 3.22 veces a 3.74 veces indica que la empresa ahora genera más ingresos operativos en relación con sus gastos fijos, lo que supone una mejora en su capacidad para cubrir costos recurrentes como alquiler, sueldos y servicios.

Este incremento sugiere una mayor estabilidad financiera, menor riesgo de insolvencia y una mejor capacidad para afrontar obligaciones sin depender excesivamente de financiamiento externo. Además, refuerza la confianza de inversionistas y acreedores, ya que muestra una gestión eficiente de los recursos y una mayor resiliencia ante fluctuaciones económicas.

1.5.4.2. Índice de Endeudamiento

En el escenario inicial obtenemos el siguiente resultado, con el costeo tradicional:

Ingresos: S/ 488,490.00

Gastos totales: S/ 381,521.00

Fórmula:

Índice de endeudamiento = $\text{Gastos totales} / \text{Ingresos totales} \times 100$

Índice inicial = 78%

Tras la aplicación del costeo Directo, obtenemos el siguiente resultado:

Ingresos: S/ 488,490.00

Gastos ajustados: S/ 356,502.10

Fórmula:

Índice de endeudamiento = $\text{Gastos totales} / \text{Ingresos totales} \times 100$

Índice ajustado = 73%

Tabla 21

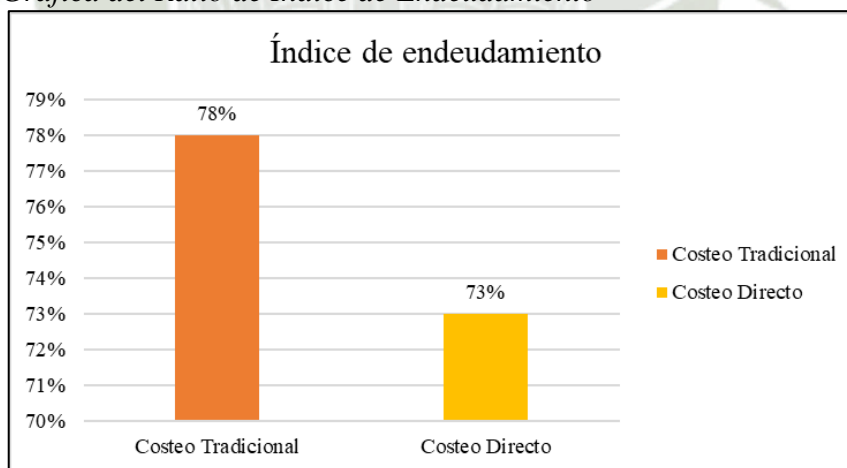
Comparación del Ratio Índice de Endeudamiento

Ratio	Antes	Después	Diferencia
Índice de endeudamiento	78%	73%	-5%

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

Figura 12

Gráfica del Ratio de Índice de Endeudamiento



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

La disminución del índice de endeudamiento de 78% a 73% indica que la empresa ha reducido su dependencia del financiamiento externo en relación con su patrimonio. Esto supone una mejora en su solidez financiera, ya que ahora cuenta con una mayor proporción de recursos propios para respaldar sus operaciones.

Un menor nivel de endeudamiento implica un menor riesgo financiero, lo que puede traducirse en mejores condiciones de crédito, mayor confianza por parte de inversionistas y una mayor estabilidad a largo plazo. Además, reduce la presión por el pago de intereses, permitiendo destinar más recursos a crecimiento e inversión.

1.5.5. Impacto en la utilidad neta

Figura 13

Estado de Resultados Comparativo de la empresa de Transportes Marfe SRL

(COSTEO TRADICIONAL) TRANSPORTE MARFE SRL ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCIÓN Del 01 de Enero al 31 de Diciembre de 2023 Expresados en Nuevos Soles				(COSTEO DIRECTO) TRANSPORTE MARFE SRL ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCIÓN Del 01 de Enero al 31 de Diciembre de 2023 Expresados en Nuevos Soles			
Ventas Netas o Ingresos	S/	488,490.00	100.00%	Ventas Netas o Ingresos	S/	488,490.00	100.00%
Ventas Netas	S/	488,490.00		Ventas Netas	S/	488,490.00	
Costo de Ventas	-S/	333,547.00	-68.28%	(-) Costos Variables de Operación	-S/	308,284.95	-63.11%
Resultado Bruto	S/	154,943.00	31.72%	Margen de Contribución	S/	180,205.05	36.89%
Gastos de Venta	-S/	33,990.00	-6.96%	(-) Costos Fijos de Producción	-S/	38,270.00	-7.83%
Gastos de Administración	-S/	9,084.00	-1.86%	(-) Gastos Fijos de Administración	-S/	5,047.16	-1.03%
Resultado de Operación	S/	111,869.00	22.90%	Resultado de Operación	S/	136,887.90	28.02%
Otros gastos				Otros gastos			
Gastos Financieros	-S/	4,900.00	-1.00%	Gastos Financieros	-S/	4,900.00	-1.00%
Utilidad antes de Impuestos	S/	106,969.00	21.90%	Utilidad antes de Impuestos	S/	131,987.90	27.02%
(-) Impuesto a la Renta	-S/	17,077.00	-3.50%	(-) Impuesto a la Renta	-S/	21,071.13	-4.31%
RESULTADO DEL EJERCICIO	S/	89,892.00	18.40%	RESULTADO DEL EJERCICIO	S/	110,916.77	22.71%

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

El estado de resultados elaborado bajo el costeo tradicional refleja ventas netas de S/ 488,490.00 y un costo de ventas de S/ 333,547.00, obteniéndose un resultado bruto de S/ 154,943.00. Luego de deducir los gastos de venta, administración, financieros y el impuesto a la renta, la utilidad neta asciende a S/ 89,892.00. Este sistema, aunque válido para fines financieros y tributarios, presenta limitaciones al no distinguir entre costos fijos y variables, lo que dificulta un análisis gerencial más profundo.

En cambio, el estado de resultados bajo costeo directo permite separar los costos variables (S/ 308,284.95) de los fijos, obteniendo un margen de contribución de S/ 180,205.05, el cual evidencia la capacidad de las ventas para cubrir los costos fijos y generar utilidades. Tras deducir los costos fijos de producción, administración y el impuesto a la renta, la utilidad neta alcanza S/ 110,916.77, superior en S/ 21,024.77 respecto al método tradicional. Esto confirma que el costeo directo constituye una herramienta de gestión más eficaz, ya que

brinda información relevante para la toma de decisiones estratégicas en la empresa de transporte de carga pesada.

Figura 14

Estado de Flujo de Efectivo Comparativo de la empresa Transportes Marfe S.R.L

<i>Al aplicar el Sistema de Costeo Tradicional</i>		<i>Al aplicar el Sistema de Costeo Directo</i>	
TRANSPORTE MARFE SRL		TRANSPORTE MARFE SRL	
ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO		ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO	
AL 31 DICIEMBRE 2023		AL 31 DICIEMBRE 2023	
Expresados en Nuevos Soles		Expresados en Nuevos Soles	
ACTIVIDADES DE OPERACIÓN		ACTIVIDADES DE OPERACIÓN	
Ventas	S/ 488,490.00	Ventas	S/ 488,490.00
(-) Compras	-S/ 367,537.00	(-) Compras	-S/ 345,654.95
(-) Sueldos	-S/ 9,084.00	(-) Sueldos	-S/ 5,947.16
(-) Gastos por intereses	-S/ 4,900.00	(-) Gastos por intereses	-S/ 4,900.00
Impuesto a la Renta	-S/ 17,077.00	Impuesto a la Renta	-S/ 21,071.13
(+/-) Variaciones Activos y Pasivos Corrientes		(+/-) Variaciones Activos y Pasivos Corrientes	
Variacion de Cuentas por cobrar	S/ 16,756.00	Variacion de Cuentas por cobrar	S/ 16,756.00
Variacion de Tributos y Remuneraciones	-S/ 139.00	Variacion de Tributos y Remuneraciones	-S/ 139.00
Variacion de Cuentas por Pagar Comerciales	-S/ 66,731.00	Variacion de Cuentas por Pagar Comerciales	-S/ 66,731.00
Total Actividades de Operación	S/ 39,778.00	Total Actividades de Operación	S/ 60,802.77
ACTIVIDADES DE INVERSION		ACTIVIDADES DE INVERSION	
(+/-) Variaciones Activos No Corrientes		(+/-) Variaciones Activos No Corrientes	
Variacion de Propiedades, maquinaria y equipo	-S/ 4,441.00	Variacion de Propiedades, maquinaria y equipo	-S/ 4,441.00
Variacion de Otros activos no corrientes	S/ 1,250.00	Variacion de Otros activos no corrientes	S/ 1,250.00
Total de Actividades de Inversión	-S/ 3,191.00	Total de Actividades de Inversión	-S/ 3,191.00
ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO		ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	
(+/-) Variaciones Patrimonio Neto y Prestamos		(+/-) Variaciones Patrimonio Neto y Prestamos	
Variacion de prestamo a Largo Plazo	-S/ 29,860.00	Variacion de prestamo a Largo Plazo	-S/ 29,860.00
Total Actividades de Financiamiento	-S/ 29,860.00	Total Actividades de Financiamiento	-S/ 29,860.00
Flujo de Efectivo Neto	S/ 6,727.00	Flujo de Efectivo Neto	S/ 27,751.77
(+) Saldo Inicial	S/ 259,595.00	(+) Saldo Inicial	S/ 259,595.00
Saldo Final	S/ 266,322.00	Saldo Final	S/ 287,346.77

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

INTERPRETACIÓN:

Al aplicar el sistema de costeo tradicional, el flujo de efectivo muestra una generación neta limitada S/ 6,727, reflejando que los mayores gastos fijos y la forma de imputación de costos reducen el margen operativo. Aunque los ingresos por ventas son los mismos, los mayores desembolsos en compras y sueldos restringen la capacidad de liquidez. Esto evidencia que bajo el costeo tradicional los resultados financieros tienden a subestimar la eficiencia operativa y no permiten visualizar con claridad la verdadera capacidad de generación de efectivo.

En cambio, con el sistema de costeo directo, el flujo neto se incrementa a S/ 27,751.77, mostrando una mayor transparencia en la relación entre ingresos y costos variables. Este

método resalta el impacto positivo del margen de contribución en la liquidez de la empresa, revelando que, al separar los costos fijos, la gestión financiera es más eficiente y los recursos de efectivo se optimizan. Así, el costeo directo no solo facilita la toma de decisiones gerenciales, sino que también refleja de manera más real la capacidad de la empresa para sostener sus operaciones y financiar su crecimiento.

1.5.6. Prueba de hipótesis

1.5.6.1. Hipótesis General

El análisis comparativo entre el sistema de costeo tradicional y el costeo directo reveló una diferencia sustancial en los resultados financieros. Bajo el costeo tradicional, el flujo neto ascendió únicamente a S/ 6,727, lo cual evidenció restricciones en la liquidez y limitaciones para afrontar obligaciones inmediatas. En cambio, con el sistema de costeo directo, el flujo neto se incrementó a S/ 27,751.77, mostrando un incremento considerable en la capacidad de liquidez de la empresa.

Estos hallazgos confirman que el costeo directo ofrece mayor transparencia en la relación entre ingresos y costos variables, mejorando la gestión de recursos y optimizando la toma de decisiones financieras. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis general, validando la influencia significativa del costeo directo en el flujo de efectivo.

1.5.6.2. Hipótesis Específica 1

El ciclo de efectivo mostró mejoras al aplicar el costeo directo, debido a la reducción en los tiempos de recuperación de efectivo y a una gestión más eficiente de las cuentas por cobrar. La comparación entre ambos sistemas reflejó que el costeo directo permite visualizar con mayor precisión los ingresos netos y planificar mejor los desembolsos, generando mayor control sobre los flujos de caja operativos.

En consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis específica 1, confirmando que el costeo directo tiene un efecto positivo en la eficiencia del ciclo de efectivo.

1.5.6.3. Hipótesis Específica 2

Los indicadores de rendimiento financiero, tales como el margen de contribución, la tasa de retorno sobre el capital invertido y el ratio de margen de ganancia, evidenciaron mejoras al emplear el costeo directo. Este sistema resaltó la capacidad de la empresa para generar utilidades sobre la base de los costos variables, brindando un panorama más realista de la rentabilidad y permitiendo identificar oportunidades de optimización.

Por lo tanto, se acepta la hipótesis específica 2, ya que el costeo directo fortalece los indicadores de rendimiento financiero de la organización.

1.5.6.4. Hipótesis Específica 3

La gestión de efectivo bajo costeo directo se mostró más eficiente gracias al control más riguroso de los costos fijos y a la identificación clara de los costos variables. Se observaron mejoras en el ratio de cobertura de gastos fijos y una reducción en el nivel de endeudamiento, lo que contribuyó a fortalecer la solvencia de la empresa. De esta forma, el costeo directo no solo incrementó la liquidez, sino que también permitió un manejo más estratégico del capital disponible.






En consecuencia, se acepta la hipótesis específica 3, validando que el costeo directo mejora significativamente la gestión de efectivo en la empresa.



1.5.7. Propuesta de acciones mejoras en la gestión de liquidez y solvencia

Tabla 22

Detalle de las propuestas de acciones de mejoras para la gestión de liquidez y solvencia de la empresa Transportes MARFE S.R.L.

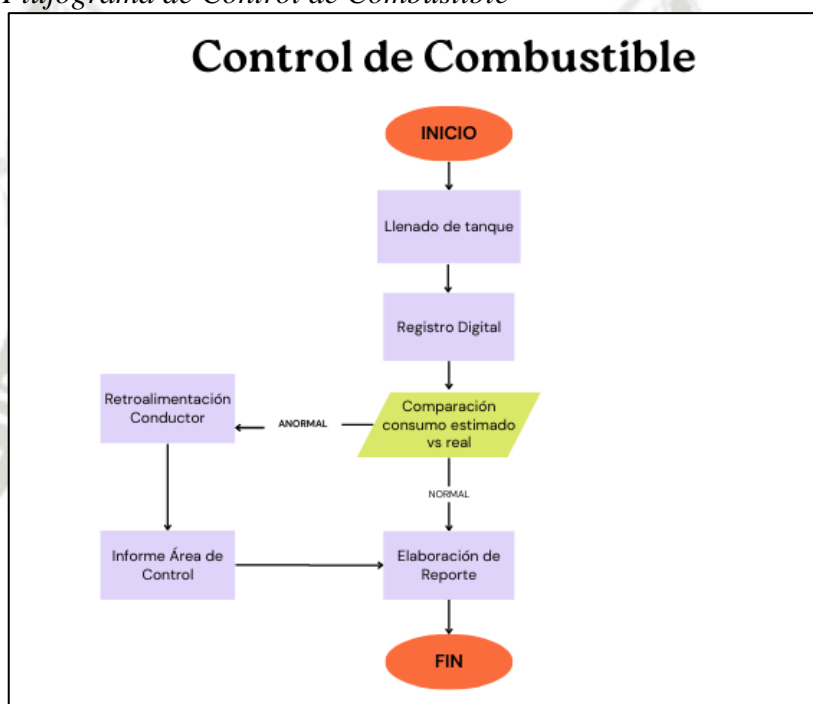
Problema Detectado	Acción de Mejora	Actividades	Beneficio Esperado	Imágenes
Consumo ineficiente de combustible y compras en ruta con sobrecostos no controlados.	Realizar el llenado completo del tanque en cada salida y procurar que el retorno se haga con saldo de combustible.	Establecer un flujo de control de combustible por viaje. Registro digital y físico del abastecimiento en puntos autorizados. Comparación de consumo real vs estimado. Retroalimentación periódica al conductor.	Mayor eficiencia en el uso de combustible, reducción de compras improvisadas en carretera y control preciso de los costos variables.	
Gasto elevado en neumáticos por desgaste prematuro y uso de marcas diversas.	Priorizar la compra de llantas Michelin (alta durabilidad) y mantener un porcentaje mínimo de llantas comerciales.	-Implementar lineamientos de compra y rotación de llantas. - Procesos de inspección técnica periódica. -Reportes fotográficos del estado de cada neumático. -Registro de cambios y kilometraje recorrido por llanta.	Reducción de gastos de mantenimiento, incremento en la seguridad vial y mayor control sobre la vida útil de los neumáticos.	
Falta de control detallado del tiempo productivo de las unidades en carretera.	Implementar un registro estricto de los días de operación por unidad.	- Uso de bitácoras digitales enlazadas con GPS. - Reportes diarios de salida, tránsito y retorno. - Indicadores de desempeño: tiempo promedio por ruta, días improductivos, cumplimiento de cronogramas.	Optimización del tiempo de servicio, detección de retrasos y mayor productividad en la flota.	
Pérdida de ingresos por exceso de permanencia de unidades en cochera.	Reducir los tiempos improductivos mediante mantenimiento preventivo y disponibilidad inmediata de unidades.	-Establecer políticas de mantenimiento preventivo programado. -Flujo de abastecimiento de insumos previo al viaje. -Asignación de rutas de forma automática a unidades listas.	Mayor disponibilidad de camiones para viajes, recuperación más rápida de costos fijos y aumento de la rentabilidad.	
Ausencia de control integral del kilometraje, lo que afecta el mantenimiento y la programación de costos.	Implementar un sistema digital de registro y validación del kilometraje.	-Establecer lineamientos claros de registro periódico. -Validación con GPS y reportes automáticos. -Auditoría interna de la información. -Evidencia gráfica y estadística de los recorridos.	Control eficiente del desgaste, mejor programación de mantenimientos y mayor confiabilidad en la planificación de costos.	

Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

1.5.7.1. Flujo de Control de Combustible

Este flujograma representa el proceso desde que la unidad inicia su viaje con el tanque lleno hasta la verificación del consumo real. El uso de un registro digital permite contrastar el rendimiento esperado con el obtenido. En caso de desviaciones, el flujo muestra dos alternativas: retroalimentar al conductor o elevar un informe al área de control. Esta secuencia asegura un monitoreo continuo del gasto de combustible, previniendo pérdidas y promoviendo una gestión más eficiente de los recursos energéticos.

Figura 15
Flujograma de Control de Combustible

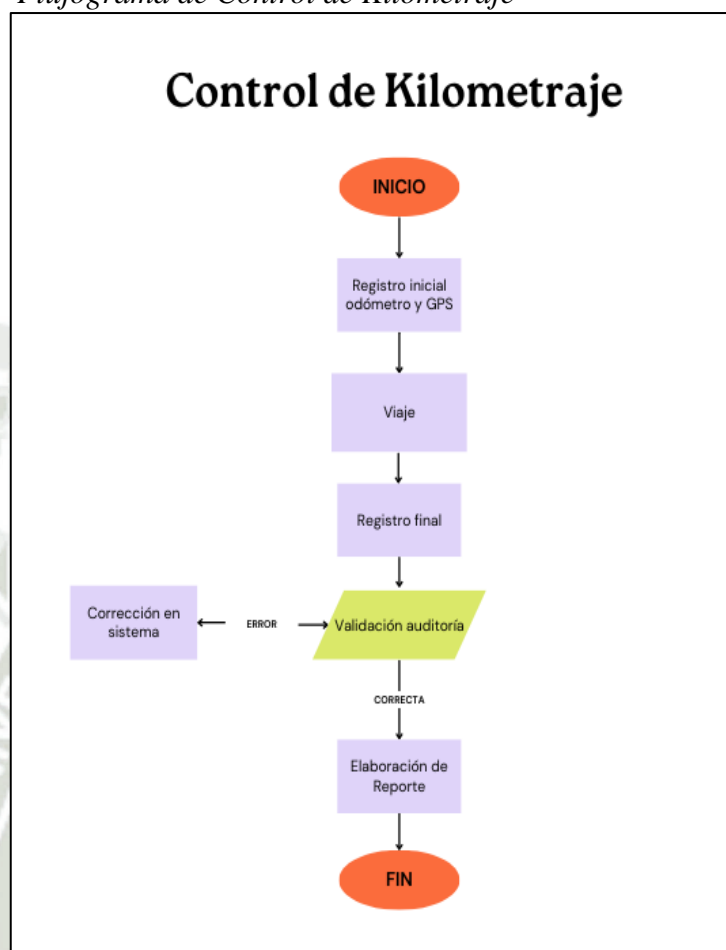


Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

1.5.7.2. Flujograma de Control Integral del Kilometraje

Aquí se describe el procedimiento de registro del kilometraje al inicio y al final de cada viaje, complementado con datos de GPS. El flujograma muestra la validación de estos registros por auditoría interna como punto de decisión. Si son correctos, se consolidan en un reporte; si existen inconsistencias, se solicita corrección inmediata. Este esquema facilita la programación de mantenimientos preventivos basados en kilómetros recorridos y evita reparaciones mayores por falta de control.

Figura 16
Flujograma de Control de Kilometraje

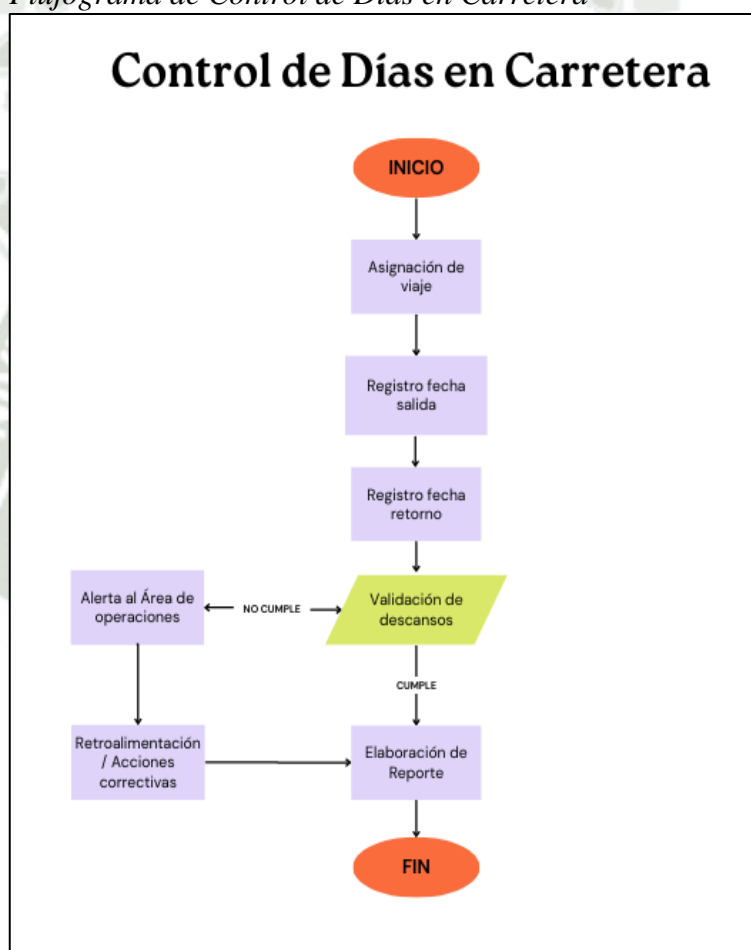


Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025

1.5.7.3. *Flujograma de Control de Días en Carretera*

Este diagrama refleja el seguimiento de las jornadas de los conductores y unidades. Se inicia con la asignación del viaje, luego se registran las fechas de salida y retorno, generando un reporte digital que es evaluado. El punto de decisión se centra en la validación de los descansos reglamentarios. Si se cumplen, se aprueba el viaje; si no, se emite una alerta al área de operaciones. Con este flujo se protege la salud de los conductores, se minimizan sanciones legales y se organiza mejor la disponibilidad de flota.

Figura 17
Flujograma de Control de Días en Carretera



Nota. Elaboración propia según investigación realizada 2025



CAPITULO IV

DISCUSIÓN Y RESULTADOS

Se halló evidencia a partir del objetivo general, que la implementación de un sistema de costeo directo impacta en el flujo de efectivo a través del ratio de margen de ganancia con un aumento de 5 puntos porcentuales, de 22% a 27%, indica una mejora en la rentabilidad de la empresa. Esto significa que la empresa ahora retiene un mayor porcentaje de sus ingresos como ganancia neta, lo cual refleja una mayor eficiencia operativa o mejor gestión de costos. Este incremento beneficia a la empresa al proporcionar más recursos para reinversión, mejorar su competitividad y fortalecer su posición financiera. Según Chikinta (2020) en su investigación también se halló evidencia de que el sistema de costeo directo influye en la aplicación de los ratios de rentabilidad, obteniendo como resultado en su aplicación un margen de contribución del 23.93%, 4.52 puntos porcentuales más que el costeo tradicional, lo que ha permitido tomar decisiones y desarrollar estrategias para mejorar la producción.

Se halló evidencia en base a los objetivos específicos, que un sistema de costeo directo ayuda o impacta en el rendimiento financiero, obteniendo un aumento en la tasa de retorno sobre el capital invertido (ROIC) del 69% al 85% indica que la empresa está generando una mayor rentabilidad por cada unidad de capital invertido. Esto supone una mejora en la eficiencia con la que la empresa utiliza sus recursos para generar ganancias, lo que puede deberse a un aumento en los ingresos, una reducción en costos o una combinación de ambos. Este incremento beneficia a la empresa al atraer a potenciales inversionistas, fortalecer su posición financiera y aumentar su capacidad de reinversión. Según Morales (2019) tras la aplicación del método de costeo directo se obtuvo una reducción en el margen bruto, reduciendo 14.85 puntos porcentuales de un inicial del 62.36% a un 47.51% tras la aplicación del mencionado método, adicionalmente se aprecia una reducción de 15.99 puntos porcentuales del margen neto con un 25.48% inicial, ello a causa de la falta de aplicación de un sistema de costeo lo que origina la omisión de costos brindando resultados no acordes a lo generado por la empresa.

Se halló evidencia de que un sistema de costeo directo ayuda o impacta en la gestión de efectivo, obteniendo un aumento del ratio de cobertura de gastos fijos de 3.22 veces a 3.74 veces, lo cual indica que la empresa ahora genera más ingresos operativos en relación con sus gastos fijos, lo que supone una mejora en su capacidad para cubrir costos recurrentes como alquiler, sueldos y servicios. Según Miranda (2023) tras la aplicación del método de costeo directo los gastos totales del periodo fueron de S/ 110, 587.40 y las ventas del periodo se mantienen por separado según el tipo de mueble vendido y cada tipo de mueble tiene su acumulado de ingresos según la venta de sus unidades. El acumulado de ingresos de cada

tipo de mueble, representa un porcentaje del gasto total del periodo, con ello se encontró una mejora en la capacidad de cada mueble puede cubrir el gasto total del periodo.



CONCLUSIONES

PRIMERA: Se tenía como objetivo general determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el Flujo de Efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L, se concluye que la aplicación de un sistema de costeo directo trajo cambios en los indicadores del flujo de efectivo, en el ratio de Margen de ganancia se obtuvo un aumento de 5 puntos porcentuales, de 22% a 27%, ello indica una mejora en la rentabilidad de la empresa, la cual retiene un mayor porcentaje de sus ingresos como ganancia neta, lo cual refleja una mayor eficiencia operativa o mejor gestión de costos. Este incremento beneficia a la empresa al proporcionar más recursos para reinversión, mejorar su competitividad y fortalecer su posición financiera, la disminución del índice de endeudamiento del 78% al 73% indica una reducción en la proporción de deuda que la empresa tiene en relación con su patrimonio. Esto sugiere que la empresa está mejorando su estructura financiera, reduciendo su dependencia de financiamiento externo y aumentando su solidez. Un índice de endeudamiento más bajo también implica menor riesgo financiero, lo que puede aumentar la confianza de inversores y acreedores en la empresa. En general, esta disminución es un indicio positivo de una gestión más prudente de las deudas.

SEGUNDA: Se tenía como objetivo específico determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el ciclo de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023, se concluye que la aplicación de un sistema de costeo directo reduce el tiempo de conversión de efectivo. Obteniendo como resultado final 21 días, lo que indica que la empresa está tardando menos tiempo en convertir sus inversiones en inventario y otros gastos operativos en efectivo disponible. Esto sugiere una mayor eficiencia en la gestión del capital de trabajo, ya sea a través de una cobranza más rápida, una mejor rotación de inventarios o una optimización en los pagos a proveedores. Un ciclo de efectivo más corto mejora la liquidez, reduce la necesidad de financiamiento externo y fortalece la posición financiera de la empresa.

TERCERA: Se tenía como objetivo específico determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el rendimiento financiero en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023, se concluye que la aplicación de un sistema de costeo directo incrementa el índice de Retorno sobre el capital invertido, del 69% al 85% indica que la empresa está generando una mayor rentabilidad por cada unidad de capital invertido. Esto supone una mejora en la eficiencia con la que la empresa utiliza sus recursos para generar ganancias, lo que puede deberse a un aumento en los ingresos, una reducción en costos o una combinación de ambos. Este incremento beneficia a la empresa al atraer a

potenciales inversionistas, fortalecer su posición financiera y aumentar su capacidad de reinversión. Además, una mayor rentabilidad sobre el capital puede mejorar la competitividad de la empresa y su sostenibilidad a largo plazo.

CUARTA: Se tenía como objetivo específico determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en la gestión de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023, se concluye que la aplicación de un sistema de costeo directo impacta positivamente en la gestión de efectivo, se registra un aumento del ratio de cobertura de gastos fijos de 3.22 veces a 3.74 veces indica que la empresa ahora genera más ingresos operativos en relación con sus gastos fijos, lo que supone una mejora en su capacidad para cubrir costos recurrentes como alquiler, sueldos y servicios, y una disminución del índice de endeudamiento de 78% a 73% indica que la empresa ha reducido su dependencia del financiamiento externo en relación con su patrimonio. Esto supone una mejora en su solidez financiera, ya que ahora cuenta con una mayor proporción de recursos propios para respaldar sus operaciones.

QUINTA: Se concluye de forma integral que el sistema de costeo directo representa una herramienta de gestión contable eficaz para mejorar los indicadores financieros de las empresas de transporte de carga pesada, al permitir un control más detallado y riguroso de los costos, fortalecer los indicadores de rentabilidad, eficiencia, solvencia y promover una cultura empresarial basada en la eficiencia, sostenibilidad económica y la toma de decisiones informadas.

RECOMENDACIONES

PRIMERA: Se recomienda a la empresa de transportes MARFE la implementación de un sistema integral de registro de costos y operaciones, con el propósito de optimizar el control y la supervisión de las actividades desarrolladas tanto por el personal operativo (conductores) como por la gerencia. Para ello, se sugiere que dicho sistema sea diseñado e implementado por un equipo especializado externo, con el objetivo de integrar todos los procesos en una plataforma de gestión empresarial (ERP) que permita una administración más eficiente y centralizada de los recursos. Dado que la empresa aún requiere consolidar y estructurar sus registros de manera más focalizada, se considera que la adopción de estas medidas pueda ejecutarse a largo plazo, estableciendo previamente un sistema de control base que facilite la posterior transición hacia una gestión integral automatizada.

SEGUNDA: Se recomienda a la empresa Transportes MARFE establecer un sistema de seguimiento y gestión del mantenimiento de las unidades, con el objetivo de ejecutar las intervenciones en el momento oportuno y prevenir gastos no previstos en el presupuesto. Para lograrlo, se propone la implementación de un mecanismo de registro y monitoreo del kilometraje recorrido en cada viaje, el cual deberá ser informado por los conductores al área administrativa, encargada de supervisar y gestionar el mantenimiento manera eficiente. Dado que la implementación de esta medida requiere la creación de una base de control estructurada, así como la capacitación y sensibilización del personal operativo sobre el nuevo procedimiento, se sugiere su desarrollo y aplicación progresiva a largo plazo.

TERCERA: Se recomienda a la empresa Transportes MARFE implementar un sistema de control y gestión del consumo de combustible en cada unidad, con el objetivo de optimizar su uso y garantizar una reserva estratégica para emergencias. Actualmente, cada viaje inicia con el tanque lleno, por lo que se sugiere que al retorno del recorrido se mantenga un mínimo del 20% de combustible, el cual servirá como base para el siguiente viaje y para situaciones imprevistas. Para la correcta ejecución de esta medida, se propone la capacitación de los conductores en técnicas de conducción eficiente y consumo responsable de combustible, así como la evaluación periódica de sus hábitos de manejo. Adicionalmente, el jefe de transporte deberá realizar un seguimiento continuo a los conductores, incluyendo acompañamientos en ruta para verificar el cumplimiento de las disposiciones establecidas. Dado que la implementación de estas medidas requiere un proceso estructurado de formación del personal y la elaboración de un plan de control por parte del área de transporte, se recomienda su desarrollo y aplicación progresiva a largo plazo.

CUARTA: Se recomienda a la empresa Transportes MARFE implementar un programa de capacitación y seguimiento sobre el uso de la aplicación destinada a la gestión de carga y descarga de mercadería, la cual permite la emisión oportuna de facturación. El correcto uso de esta herramienta es fundamental para garantizar que la facturación se realice en el momento adecuado, evitando retrasos en los pagos derivados de la emisión tardía de documentos fiscales. Dado que la implementación de esta medida requiere una planificación estructurada, se recomienda su desarrollo y aplicación a largo plazo, considerando la necesidad de programar sesiones de capacitación dirigidas a conductores y al personal encargado del proceso de facturación, así como el establecimiento de un mecanismo de monitoreo para asegurar su correcta aplicación.

QUINTA: Finalmente, se recomienda replicar la experiencia del costeo directo en otras unidades de negocio o empresas del sector transporte de carga pesada, con el fin de estandarizar los procesos contables y financieros, promoviendo y fortaleciendo la investigación continua sobre su impacto en la rentabilidad, la eficiencia financiera y la sostenibilidad económica a largo plazo, y una cultura de gestión financiera eficiente basada en evidencia.

REFERENCIAS

- Abarca, C. (2018). *El Coste Directo. Bases Técnicas y su Aplicación en la empresa*. La Universidad de El Salvador. Núm. (1), 1-48.
<https://revistas.ues.edu.sv/index.php/launiversidad/article/view/1148>
- Abbasov, S. (2021). Improving Cash Flow Management, *Economic Herald of the Donbas*, 1(1). [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2021-4\(66\)-33-38](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2021-4(66)-33-38).
- Alberti Avendaño, C. A. (2023), *Flujo de caja y las decisiones financieras de las MYPES de transporte en Mega Centro de distribución de bebidas gaseosas 2019-2021*. [Tesis de pregrado, Universidad Tecnológica del Perú]. Repositorio Institucional UTP. <https://hdl.handle.net/20.500.12867/7390>
- Astochado Sanchez, R. (2023). Análisis de los procesos operativos en empresas del sector transporte de carga pesada. [Trabajo de investigación, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo]. <https://orcid.org/0000-0002-5120-4295>
- Beladi, H., Deng, J., & Hu, M. (2021). Cash flow uncertainty, financial constraints and R&D investment, *International Review of Financial Analysis*, 1(1).
<https://doi.org/10.1016/J.IRFA.2021.101785>.
- Boyko, E. (2021). Cash flow as a key indicator of production and personal financial activity. *Social'naja politika i social'noe partnerstvo (Social Policy and Social Partnership)*. <https://doi.org/10.33920/pol-01-2104-06>.
- Chiquinta Campos, M. A. (2020). *Análisis Comparativo entre el Costeo Directo y Absorbente Para Determinar El Costo De Producción y su Impacto en la Rentabilidad De Lácteos Norteños Eirl, Periodo 2019*. [Tesis de pregrado, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo].
<http://hdl.handle.net/20.500.12423/2878>
- Delgado Vera, F. A. (2023). *Sistema de Costeo en las Empresas del Sector de Transporte de Carga Pesada*. [Tesis de magister, Universidad Laica Vicente Rocafuerte De Guayaquil]. Repositorio Institucional ULVRG.
<http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/6020>
- Dorosh, O., & Plish, I. (2021). Cash flow planning at the enterprise. Management and Entrepreneurship in Ukraine: the stages of formation and problems of development.
<https://doi.org/10.23939/smeu2021.02.021>.

- Dulzaides, M. & Gomez, Ana. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED* [online]. 2004, vol.12, n.2, pp. 1-1. ISSN 1024-9435. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011
- Fedoryshyna, L., & Tarnavskiy, V. (2023). Analytical rating money flows. *Black Sea Economic Studies*. <https://doi.org/10.32782/bses.81-29>.
- Freitas, J., Muniz, E., Santos, A., Freitas, S., Freitas, L., Júnior, V., Trindade, L., Santos, G., & Silva, C. (2022). Método de costos directos aplicado al cálculo de los costos de producción de leche. *Investigación, Sociedad y Desarrollo*. <https://doi.org/10.33448/rsd-v11i2.25328>.
- García Serna, O. (2009). *Administración Financiera: Fundamentos y Aplicaciones*. Editorial Prensa Moderna Impresores. <https://www.cursosdefinanzasonline.com/order?ct=8cdd9fe0-390b-44a6-8f46-b98c5622e2b2>
- Garrison, R. H., Noreen, E. W., & Brewer, P. C. (2018). *Contabilidad administrativa* (16.^a ed.). McGraw-Hill.
- Gowa, Y., Thalib, S. y Londa, Y. (2020). Implementación del Método de costeo directo Sebagai Alat Untuk Menghitung harga pokok produksi perusahaan Manufacturing (Studi Kasus Industri Flores VCO Nangaba Kabupaten Ende), *Análisis*, 19, 85-95. <https://doi.org/10.37478/analisis.v19i1.326>
- Hada, T., Bărbuță-Mișu, N., y Avram, T. (2018). Rendimiento de bienes manufacturados y vendidos por el método de costeo directo. *Riesgo en la economía contemporánea*, 95-103.
- Hansen, D., & Mowen, M. (2007). *Administración de Costos Contabilidad y Control* (Quinta Edición ed.). México: Thomson Editores S.A. <https://fullseguridad.net/wp-content/uploads/2016/11/Administracion-de-costos.-Contabilidad-y-control-Hansen-5th.pdf>
- Horngrén, C. T., Datar, S. M., & Rajan, M. V. (2015). *Contabilidad de costos: Un enfoque gerencial* (15.^a ed.). Pearson. <https://biblioteca.ucuenca.edu.ec/digital/s/biblioteca-digital/ark:/25654/580#c=0&m=0&s=0&cv=0>

INFORME N.º 0135-2015-SUNAT/5D0000. (24 de setiembre del 2015). Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/oficios/2015/informe-oficios/i135-2015.pdf>

Junior, R., & Gameiro, A. (2020). Flujo de caja en un proceso de reestructuración agroindustrial. *Journal of Animal Science* , 8, 589.

<https://doi.org/10.5296/jas.v8i4.17850> .

Kerlinger, Fred N. & Lee, Howard B. (1987). *Investigación del Comportamiento*.

Interamericana Editores. <https://psicologiaexperimental.wordpress.com/wp-content/uploads/2011/03/kerlinger-y-lee-cap-1.pdf>

Korol, S. (2020). Financial and economic evaluation of cash flows of the enterprise.

Economic Analysis. <https://doi.org/10.35774/econa2020.03.268>.

Landeo, M. y Mallqui, M. (2022). *Importancia del flujo de caja en la gestión financiera de la empresa Latino Transport S.A.C., del distrito de Callao, 2021*. [Tesis de pregrado, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Institucional de la Universidad Cesar Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/104010>

Manuho, P., Paul, D., Saerang, E., Johanis, R., Universitas, P. y Ratulangi, S. (2023). Análisis de los cálculos de costos de producción utilizando el método de costos directos en PT Fortuna Inti Alam. *Revista Formosa de Ciencias Aplicadas*.

<https://doi.org/10.55927/fjas.v2i10.6469> .

Martinez, J. et al. (2023). Guía Para La Revisión y El Análisis Documental: Propuesta Desde El Enfoque Investigativo. *Revista Xihmai*, 1(19), 67-83.

<https://raximhai.uaim.edu.mx/index.php/rx/article/view/219/199>

Miranda Delgado, P. (2023). *Aplicación del Método de Costeo Directo y su Incidencia en los Costos de Producción de la Empresa Tablitas E.I.R.L. Puno, 2021*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Altiplano].

<https://repositorio.unap.edu.pe/handle/20.500.14082/20587>

Morales Milla, S. (2019). *Incidencia del sistema de costos en la rentabilidad de la Empresa Hotelera Morales E.I.R.L., del distrito de Huaraz, periodo 2018*. [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/76930>

- Moisello, A., y Mella, P. (2019). Equilibrar ingresos y costos: la racionalidad contraintuitiva del cálculo de costos directos. *International Journal of Biometrics*, 15, 202. <https://doi.org/10.5539/ijbm.v15n1p202> .
- Muñoz et al. (2022). Análisis de la estructura y modelo de costos aplicado a empresas de transporte de carga pesada. [Tesis de pregrado, Corporación Universitaria Minuto de Dios]. Repositorio Universitario Minuto de Dios <https://repository.uniminuto.edu/handle/10656/17357>
- Ochoa (2017). *Costeo Directo en empresas de servicios de Laboratorio Clínico y su Incidencia en la Toma de decisiones*. [Tesis de pregrado, Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil]. <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/1699>
- Palomino, C. (2017) Contabilidad de Costos I. Lima, Perú. Editorial: Calpa.
- Plaskova, N., Prodanova, N., Ignatyeva, O., Nayanov, E., Goncharov, V., & Surpkelova, A. (2020). Control en la gestión del flujo de caja de la empresa. *Eurasian Journal of Biosciences*, 14, 3507-3512.
- Polimeni, R. S., Fabozzi, F. J., & Adelberg, A. H. (1999). *Costos contables y de administración (3.ª ed.)*. McGraw-Hill.
- Quesado, P., & Silva, R. (2021). Activity-Based Costing (ABC) and Its Implication for Open Innovation. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*. <https://doi.org/10.3390/JOITMC7010041>.
- Rosit, T., y Suzanska, O. (2021). La Tecnología de Producción como Factor determinante del Método de Contabilidad de Costos Seleccionado. *Pryazovskyi Economic Herald*. <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2021-5-27> .
- Ross, S. A., Westerfield, R. W., & Jordan, B. D. (2013). *Fundamentos de administración financiera (10.ª ed.)*. McGraw-Hill.
- Shash, A., y Qarra, A. (2018). Gestión del flujo de caja de proyectos de construcción en Arabia Saudita, *Project Management Journal*, 49, 48-63. <https://doi.org/10.1177/8756972818787976> .
- Shulla, R., & Popyk, M. (2021). Uso del sistema de costeo directo en el análisis de la rentabilidad de las empresas del sector hotelero y restaurante, *Pryazovskyi Economic Herald*. <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2021-2-23>

Sinisterra Valencia, G. (2006). Contabilidad de Costos. Bogotá: Ecoe Ediciones.

<https://omeka.urbeuniversity.edu/files/original/1da00834922dde868944e12aceae02f42d115155.pdf>

Suciu, T. (2019). Cálculo y Reducción de Costes en la Industria de la Confección Rumana Mediante el Método de Costes Directos, *Annales Universitatis Apulensis Series Oeconomica*, <https://doi.org/10.29302/oeconomica.2019.21.1.6>

Wu Garcia, J. C.(2016). Método de costeo directo. *Contadores y Empresas*, 285, 55-57.
https://dataonline.gacetajuridica.com.pe/SWebCyE/Suscriptor/Mod_NormasLegales_CyE/Mod_RevisElectronica/revista/19092016/Costos%201ra%20setiembre%20de%202016%20-%20Pag%20C-1%20a%20C-3.pdf



ANEXOS

ANEXO I: Matriz de Consistencia

Pregunta General	Objetivo General	Hipótesis general	Variables de investigación	Dimensiones	Indicadores	Metodología
¿Cómo influye la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el Flujo de Efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023?	Determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el Flujo de Efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023	La aplicación de un Sistema de Costeo Directo influye de forma relevante en el Flujo de Efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023		Identificación y clasificación de costos	Porcentaje de costos fijos y variables Nivel de precisión en la clasificación de costos	
Preguntas específicas	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	Variable independiente: Sistema de Costeo Directo			Enfoque: Cuantitativo Tipo de investigación: Aplicativa Nivel de Investigación: Descriptivo Población: Información Financiera Muestra: Estados Financieros 2023 Unidad de estudio: Empresa Transporte Marfe SRL Técnicas: Observación y Análisis Documental Instrumentos: Guía de análisis documental - Guía de revisión documental
¿Cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el ciclo de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023?	Determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el ciclo de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023	La aplicación de un Sistema de Costeo Directo influye de forma relevante en el ciclo de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023		Control y monitoreo de costos	Análisis de control de costos según presupuestos Emisión de informes de costos	
¿Cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el rendimiento financiero en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023?	Determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en el rendimiento financiero en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023	La aplicación de un Sistema de Costeo Directo influye de forma relevante en el rendimiento financiero en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023		Optimización de recursos	Nivel de optimización en el uso de recursos Ratio de costo beneficio	
¿Cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en la gestión de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023?	Determinar cómo se relaciona la aplicación de un Sistema de Costeo Directo en la gestión de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023	La aplicación de un Sistema de Costeo Directo influye de forma relevante en la gestión de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023		Ciclo de efectivo	Tiempo promedio de recuperación de efectivo Gestión de cuentas por cobrar Ratio de margen de ganancia	
•¿De qué forma el costeo directo permite identificar los costos fijos y variables que inciden en el comportamiento del flujo de efectivo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023?	Proponer mejoras en la gestión de liquidez y solvencia a través de la aplicación de la información generada por el costeo directo en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023	La utilización de la información proporcionada por el sistema de costeo directo permite diseñar propuestas de mejora eficaces para optimizar la gestión de la liquidez y la solvencia financiera en la empresa TRANSPORTE MARFE S.R.L., Arequipa – 2023	Variable dependiente: Flujo de Efectivo	Rendimiento financiero	Margen de contribución Tasa de retorno sobre el capital invertido	
				Gestión de efectivo	Ratio de cobertura de gastos fijos Índice de endeudamiento	

ANEXO II: Operacionalización de variables

Variable Independiente	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores
Sistema de costeo directo	Según Gowa et al. (2020) el costeo directo, o variable, se enfoca solo en los costos que varían con la producción, como materias primas y mano de obra directa, excluyendo los costos fijos. Esto ofrece una visión clara de la relación entre costos y volumen de producción.	El desarrollo de la variable sistema de costeo directo se centrará en recopilar información sobre los costos de la unidad de estudio para organizarlos de acuerdo a la propuesta.	Identificación y clasificación de costos	Porcentaje de costos fijos y variables Nivel de precisión en la clasificación de costos
			Control y monitoreo de costos	Análisis de control de costos según presupuestos. Emisión de informes de costos
			Optimización de recursos	Nivel de optimización en el uso de recursos Ratio de costo beneficio
Variable dependiente			Dimensiones	Indicadores
Flujo de efectivo	Según Boyko (2021) el flujo de caja es clave en la gestión financiera, ya que muestra la liquidez de una empresa o persona. Además de reflejar la capacidad para cubrir gastos, permite evaluar la salud financiera y la viabilidad de proyectos futuros.	Con respecto a esta variable, se planea organizar y analizar la información del flujo de efectivo de la empresa para conocer el nivel de eficiencia en el rendimiento y gestión del flujo de efectivo.	Ciclo de efectivo	Tiempo promedio de recuperación de efectivo Gestión de cuentas por cobrar
			Rendimiento financiero	Ratio de margen de ganancia Margen de contribución Tasa de retorno sobre el capital invertido
			Gestión de efectivo	Ratio de cobertura de gastos fijos Índice de endeudamiento

ANEXO III: Estado de Situación Financiera

**TRANSPORTE MARFE SRL
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
AL 31 DICIEMBRE DE 2023
Expresados en Nuevos Soles**

ACTIVO		PASIVO	
Activo Corriente		Pasivo Corriente	
Efectivo y Equivalentes Efectivo	S/ 266,322.00	Tributos Aportaciones Por Pagar	S/ 9,168.00
Cuentas por cobrar com.- terceros	S/ 13,394.00	Cuentas por pagar Comercial - Terceros	S/ 3,415.00
Total del Activo Corriente	S/ 279,716.00	Total del Pasivo Corriente	S/ 12,583.00
Activo No Corriente		Pasivo No Corriente	
Act. Adq. Arrendamiento Financiero	S/ 453,396.00	Obligaciones Financieras	S/ 10,140.00
- Vehiculos	453,396.00	Total del Pasivo No Corriente	S/ 10,140.00
Inmueble, Maquinaria y Equipo	S/ 447,473.00	TOTAL DEL PASIVO	S/ 22,723.00
- Vehiculos	441,682.00	PATRIMONIO	
- Equipo de oficina	5,791.00	Capital	S/ 109,690.00
Depreciacion de Inmueble Maq.y Equipo	-S/ 684,557.00	Resultados Acumulado	S/ 276,921.00
Otras cuentas activo	S/ 3,198.00	Resultados Ejercicio	S/ 89,892.00
Total Activo no Corriente	S/ 219,510.00	Total del Patrimonio	S/ 476,503.00
TOTAL DEL ACTIVO NETO	S/ 499,226.00	TOTAL DEL PASIVO NETO Y PATRIMONIO	S/ 499,226.00

ANEXO IV: Estado de Resultados Comparativo

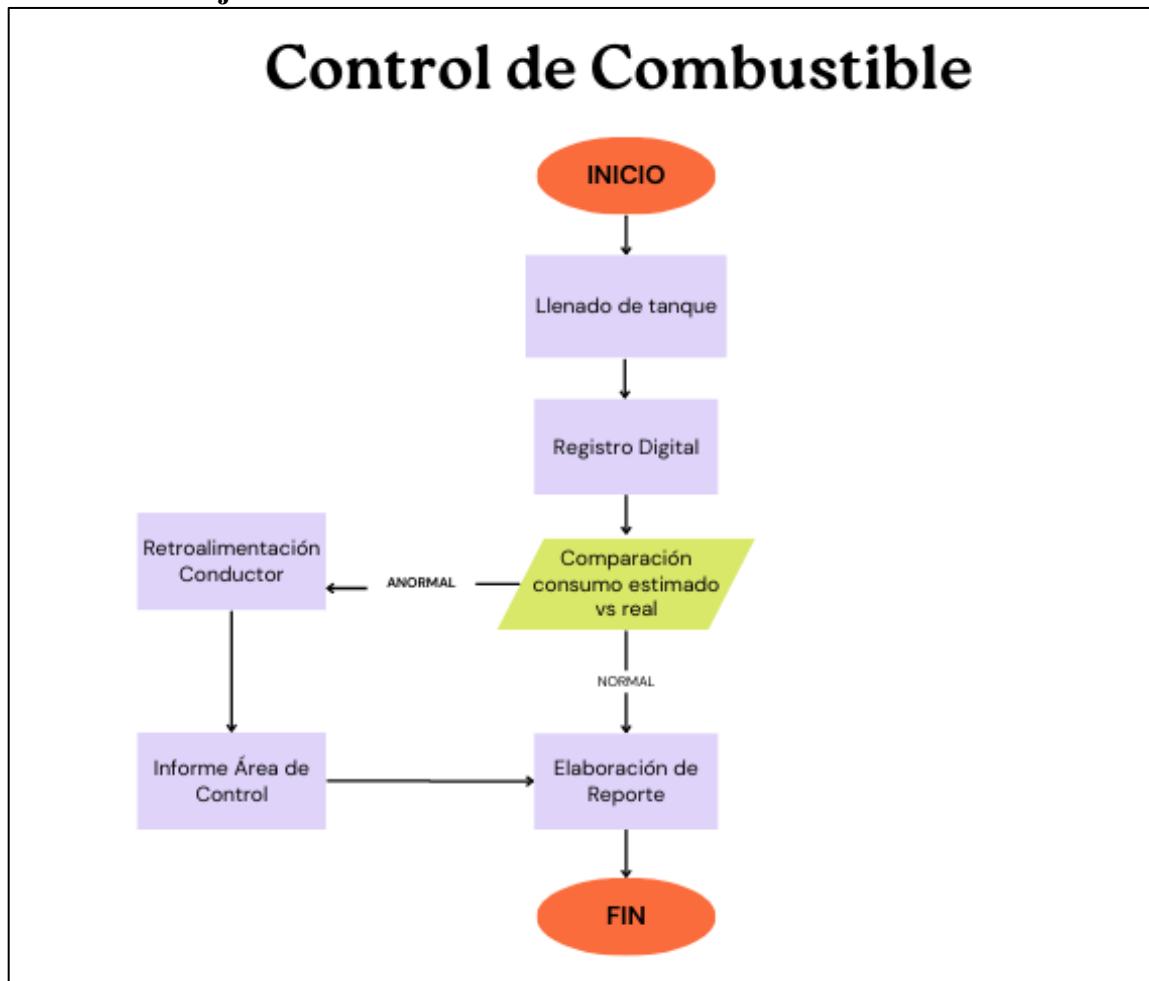
(COSTEO TRADICIONAL)			(COSTEO DIRECTO)		
TRANSPORTE MARFE SRL			TRANSPORTE MARFE SRL		
ESTADO DE RESULTADOS			ESTADO DE RESULTADOS		
AL 31 DICIEMBRE 2023			AL 31 DICIEMBRE 2023		
Expresados en Nuevos Soles			Expresados en Nuevos Soles		
Ventas Netas o Ingresos	S/	488,490.00	Ventas Netas o Ingresos	S/	488,490.00
Ventas Netas	S/	488,490.00	Ventas Netas	S/	488,490.00
Costo de Ventas	-S/	333,547.00	(-) Costos Variables de Operación	-S/	308,284.95
Resultado Bruto	S/	154,943.00	Margen de Contribución	S/	180,205.05
Gastos de Venta	-S/	33,990.00	(-) Costos Fijos de Producción	-S/	42,270.00
Gastos de Administracion	-S/	9,084.00	(-) Gastos Fijos de Administración	-S/	5,947.16
Resultado de Operación	S/	111,869.00	Utilidad antes de Impuestos	S/	131,987.90
Otros gastos			(-) Impuesto a la Renta	-S/	21,071.13
Gastos Financieros	-S/	4,900.00	RESULTADO DEL EJERCICIO	S/	110,916.77
Utilidad antes de Impuestos	S/	106,969.00			
(-) Impuesto a la Renta	-S/	17,077.00			
RESULTADO DEL EJERCICIO	S/	89,892.00			

ANEXO V: Estado de Flujo de Efectivo Comparativo

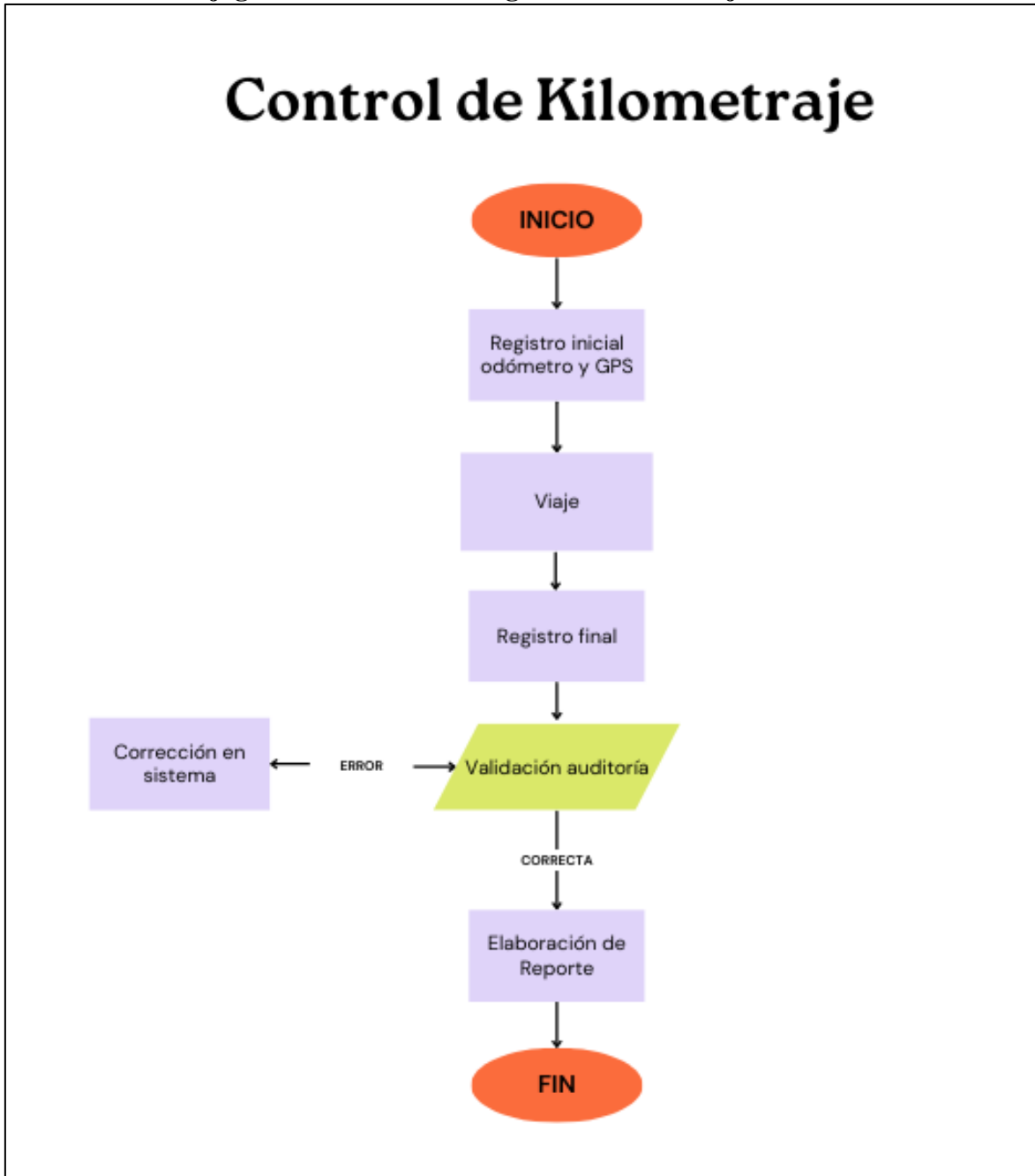
<i>Al aplicar el Sistema de Costeo Tradicional</i> TRANSPORTE MARFE SRL ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO AL 31 DICIEMBRE 2023 Expresados en Nuevos Soles		<i>Al aplicar el Sistema de Costeo Directo</i> TRANSPORTE MARFE SRL ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO AL 31 DICIEMBRE 2023 Expresados en Nuevos Soles	
ACTIVIDADES DE OPERACIÓN		ACTIVIDADES DE OPERACIÓN	
Ventas	S/ 488,490.00	Ventas	S/ 488,490.00
(-) Compras	-S/ 367,537.00	(-) Compras	-S/ 345,654.95
(-) Sueldos	-S/ 9,084.00	(-) Sueldos	-S/ 5,947.16
(-) Gastos por intereses	-S/ 4,900.00	(-) Gastos por intereses	-S/ 4,900.00
Impuesto a la Renta	-S/ 17,077.00	Impuesto a la Renta	-S/ 21,071.13
(+/-) Variaciones Activos y Pasivos Corrientes		(+/-) Variaciones Activos y Pasivos Corrientes	
Variacion de Cuentas por cobrar	S/ 16,756.00	Variacion de Cuentas por cobrar	S/ 16,756.00
Variacion de Tributos y Remuneraciones	-S/ 139.00	Variacion de Tributos y Remuneraciones	-S/ 139.00
Variacion de Cuentas por Pagar Comerciales	-S/ 66,731.00	Variacion de Cuentas por Pagar Comerciales	-S/ 66,731.00
Total Actividades de Operación	S/ 39,778.00	Total Actividades de Operación	S/ 60,802.77
ACTIVIDADES DE INVERSION		ACTIVIDADES DE INVERSION	
(+/-) Variaciones Activos No Corrientes		(+/-) Variaciones Activos No Corrientes	
Variacion de Propiedades, maquinaria y equipo	-S/ 4,441.00	Variacion de Propiedades, maquinaria y equipo	-S/ 4,441.00
Variacion de Otros activos no corrientes	S/ 1,250.00	Variacion de Otros activos no corrientes	S/ 1,250.00
Total de Actividades de Inversión	-S/ 3,191.00	Total de Actividades de Inversión	-S/ 3,191.00
ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO		ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	
(+/-) Variaciones Patrimonio Neto y Prestamos		(+/-) Variaciones Patrimonio Neto y Prestamos	
Variacion de prestamo a Largo Plazo	-S/ 29,860.00	Variacion de prestamo a Largo Plazo	-S/ 29,860.00
Total Actividades de Financiamiento	-S/ 29,860.00	Total Actividades de Financiamiento	-S/ 29,860.00
Flujo de Efectivo Neto	S/ 6,727.00	Flujo de Efectivo Neto	S/ 27,751.77
(+) Saldo Inicial	S/ 259,595.00	(+) Saldo Inicial	S/ 259,595.00
Saldo Final	S/ 266,322.00	Saldo Final	S/ 287,346.77



ANEXO VI: Flujo de Control de Combustible



ANEXO VII: Flujograma de Control Integral del Kilometraje



ANEXO VIII: Flujograma de Control de Días en Carretera

