



Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión

Facultad de Ciencias Económicas, Contables y Financieras

Escuela Profesional de Ciencias Contables Y Financieras

Los Costos Logísticos y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022

Tesis

Para optar Título Profesional de Contador Público

Autor

Luis Alonso Quiñones Espinoza

Asesor

Mg. Cpcc. Fredy Javier Huachua Huarancca

Huacho – Perú

2023

Los Costos Logísticos y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022

INFORME DE ORIGINALIDAD

18%

INDICE DE SIMILITUD

17%

FUENTES DE INTERNET

2%

PUBLICACIONES

10%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.uladech.edu.pe Fuente de Internet	1%
2	www.coursehero.com Fuente de Internet	1%
3	revistas.javeriana.edu.co Fuente de Internet	1%
4	Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru Trabajo del estudiante	1%
5	www.slideshare.net Fuente de Internet	1%
6	scielo.sld.cu Fuente de Internet	1%
7	repositorio.upp.edu.pe Fuente de Internet	1%
8	repositorio.une.edu.pe Fuente de Internet	1%

NOMBRE DEL AUTOR:

LUIS ALONSO QUIÑONES ESPINOZA

ASESOR:

Mg. CPCC FREDY JAVIER HUACHUA HUARANCCA

TESIS

**LOS COSTOS LOGÍSTICOS Y LA CREACIÓN DE VALOR
EN EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA
DE LIMA, 2022**

JURADO EVALUADOR

**Dra. CPCC. DELFINA CORALI DELOS SANTOS
RONCEROS**

PRESIDENTE

Mg. CPCC. HECTOR ORLANDO ECHEGARAY ROMERO

SECRETARIO

Mg. CPCC. MANUEL AUGUSTO RODRIGUEZ RAMIREZ

VOCAL

DEDICATORIA

Con mucho afecto dedico el presente trabajo a mis padres y familiares que son mi motivación para emprender mi futuro.

.

AGRADECIMIENTO

A JEHOVA Dios por haberme dado la dicha de tener una familia magnífica, quienes han aportado y aportan para obtener este y muchos más logros.

A mis docentes por las enseñanzas que contribuirán a expandir mis conocimientos.

INDICE

INDICE.....	vi
RESUMEN	xi
ABSTRACT.....	xii
INTRODUCCIÓN	xiii
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1. Descripción de la realidad problemática.....	1
1.2. Problema de investigación	3
1.2.1 Problema general.....	3
1.2.2 Problemas específicos	3
1.3. Objetivos de la investigación	3
1.3.1 Objetivo general.....	3
1.3.2 Objetivos específicos.....	3
1.4. Justificación de la investigación	4
1.4.1 Justificación teórica.....	4
1.4.2 Justificación práctica	5
1.4.3 Justificación metodológica	5
1.4.4 Justificación social	5
1.5. Delimitaciones del estudio	6
1.5.1 Delimitación temporal.....	6
1.5.2 Delimitación espacial	6
1.5.3 Delimitación conceptual.....	6
1.6. Viabilidad del estudio	6
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO	8

	vii
2.1. Antecedentes de la investigación.....	8
2.1.1 Investigaciones Internacionales	8
2.1.2 Investigaciones Nacionales.....	9
2.2. Bases teóricas	12
2.2.1 Costos Logísticos	12
2.2.2 Creación de Valor	13
2.3. Bases Filosóficas	16
2.4. Definición de términos básicos	17
2.5. Hipótesis de investigación.....	22
2.5.1 Hipótesis General:.....	22
2.5.2 Hipótesis Específicas:	23
2.6. Operacionalización de variables	24
2.6.1 Variable 1: Costos logísticos	24
2.6.2 Variable 2: Creación de Valor	25
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA.....	26
3.1. Diseño Metodológico.....	26
3.1.1 Tipo de Investigación	26
3.1.2 Enfoque.....	26
3.1.3 Nivel de Investigación.....	27
3.1.4 Método de Investigación	28
3.2. Población y muestra:.....	28
3.2.1 Población:	28
3.2.2 Muestra.....	28

	viii
3.3. Técnicas de recolección de datos.....	29
3.3.1 Técnicas.....	29
3.3.2 Instrumentos	30
3.4. Técnicas para el procesamiento de la información.....	31
CAPÍTULO IV: RESULTADOS.....	32
4.1. Análisis de los Resultados.....	32
4.1.1. Descripción de la variable independiente costos logísticos	32
4.1.2. Descripción de la variable creación de valor	36
4.2. Contrastación de hipótesis.....	41
4.2.1. Prueba de hipótesis general	41
4.2.2. Prueba de hipótesis específica 1	42
4.2.3. Prueba de hipótesis específica 2	43
4.2.4. Prueba de hipótesis específica 3	44
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN	46
5.1. Discusión.....	46
CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	49
6.1. Conclusiones	49
6.2. Recomendaciones	51
CAPÍTULO VII: REFERENCIAS.....	53
7.1 Fuentes bibliográficas	53
Anexo 01: Matriz de Consistencia	56

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Operacionalización de la Variable Costos Logísticos	24
Tabla 2: Operacionalización de la Variable Creación de Valor	25
Tabla 3: ¿Cómo calificaría la gestión de los costos logísticos?	32
Tabla 4: ¿Cómo calificaría la gestión de los costos de insumos y suministros?	33
Tabla 5: ¿Cómo calificaría la determinación del costo de almacenamiento?	34
Tabla 6: ¿Cómo calificaría la determinación de los costos de distribución?	35
Tabla 7: ¿Cómo calificaría los procesos para la creación de valor en la empresa?	36
Tabla 8: ¿Cómo evaluaría la rentabilidad de la inversión en su institución financiera?	37
Tabla 9: ¿Cómo calificaría el nivel de competitividad en el mercado de la empresa donde labora?	38
Tabla 10: ¿Cómo calificaría el nivel de innovación en el servicio de la empresa donde labora?	39
Tabla 11: Correlación entre los Costos Logísticos y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.	41
Tabla 12: Correlación entre la dimensión Costos de Insumos y Suministros y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022	42
Tabla 13: Correlación entre la dimensión Costos de Almacenamiento y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.	43
Tabla 14: Correlación entre la dimensión Costos de Distribución y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.....	44

INDICE DE FIGURAS

Figura 1: ¿Cómo calificaría la gestión de los costos logísticos?	32
Figura 2: ¿Cómo calificaría la determinación de los costos de insumos y suministros?	33
Figura 3: ¿Cómo calificaría la determinación del costo de almacenamiento?	34
Figura 4: ¿Cómo calificaría la determinación de los costos de distribución?	35
Figura 5: ¿Cómo calificaría los procesos para la creación de valor en la empresa?	36
Figura 6: ¿Cómo evaluaría la rentabilidad de la inversión en su institución financiera?	37
Figura 7: ¿Cómo calificaría el nivel de competitividad en el mercado de la institución financiera?	38
Figura 8: ¿Cómo calificaría el nivel de innovación en el servicio de la entidad financiera?	39

RESUMEN

Objetivo: Demostrar la manera en que los costos logísticos influyen de manera significativa en la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

Método: La población estuvo compuesta por 60 personas, entre propietarios, funcionarios y servidores de las empresas de transporte de carga pesada de Lima; siendo la población de número reducido, se tomó como muestra la totalidad de personas, a quienes se les aplicó un cuestionario de 30 preguntas, cuyas respuestas están estructuradas de acuerdo al grado de satisfacción de la escala de Likert, teniendo en cuenta las dos variables costos logísticos y creación de valor.

Resultados: El 58.33% de los encuestados calificó de regular la gestión de los costos logísticos que realizan las empresas de transporte de carga pesada de Lima, en cuanto al tratamiento de los costos de insumos y suministros utilizados en la prestación del servicio, el 56.67% menciona que es de nivel medio, en lo referente al tratamiento de los costos de almacenamiento, el 65.0% manifiesta que es medio o regular, en tanto que lo relacionado a la determinación de los costos de distribución, el 56.67% indicó que su nivel es medio. Se utilizó el estadístico R de Spearman para verificar la validez de las hipótesis planteadas.

Conclusión: La principal conclusión es que existe una relación altamente significativa entre las variables costos logísticos y la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima ($r_s = 0.801$, $p=0.000$), esto significa que, si el objetivo de la empresa es crear valor de manera permanente, se necesita optimizar la gestión de los costos logísticos, por cuanto siendo un factor clave en la determinación del precio del servicio, nos permitirá ser más competitivo, propiciando la rentabilidad deseada.

Palabras clave: costos logísticos, creación de valor, costo de insumos y suministros, costos de almacenamiento, costos de distribución.

ABSTRACT

Objective: Demonstrate how logistics costs significantly influence the creation of value in heavy cargo transport companies in Lima, 2022.

Method: The population was composed of 60 people, including owners, officials and servers of the heavy cargo transport companies in Lima; Being the population of small number, the totality of people was taken as a sample, to whom a questionnaire of 30 questions was applied, whose answers are structured according to the degree of satisfaction of the Likert scale, taking into account the two cost variables. logistics and value creation.

Results: 58.33% of the respondents described regulating the management of logistics costs carried out by heavy cargo transport companies in Lima, in terms of the treatment of the costs of inputs and supplies used in the provision of the service, 56.67% mentions that it is medium level, in relation to the treatment of storage costs, 65.0% state that it is medium or regular, while that related to the determination of distribution costs, 56.67% indicated that its level is medium. Spearman's R statistic was used to verify the validity of the proposed hypotheses.

Conclusions: The main conclusion is that there is a highly significant relationship between the variables logistics costs and the creation of value in heavy cargo transport companies in Lima ($r_s = 0.801$, $p = 0.000$), this means that, if the objective of the company is to permanently create value, it is necessary to optimize the management of logistics costs, since being a key factor in determining the price of the service, it will allow us to be more competitive, promoting the desired profitability.

Keywords: logistics costs, value creation, cost of inputs and supplies, storage costs, distribution costs.

INTRODUCCIÓN

El sector de transporte de carga pesada en cualquier país del mundo, juega un rol sumamente importante para lograr el tan anhelado desarrollo económico. El aumento en los niveles de comercialización, propician que la demanda de bienes y servicios también se incremente en forma sustancial. Es en este momento donde la participación de este actor importante marca la diferencia, porque va a ser el puente que une a productores y demandantes, integrando a grandes sectores de nuestra población.

El sector de transportes de carga pesada, siendo de vital importancia para el desarrollo económico presenta problemas estructurales que no han sido atendidos a cabalidad, deterioro de la red vial, altos costos por conceptos de peajes, alza constante de insumos y suministros, competencia desleal por parte de transportistas informales, entre otros factores, han afectado el crecimiento de este sector importante de nuestra economía. Sin embargo, a pesar de todas esas circunstancias, pequeñas, medianas y grandes empresas dedicadas a este rubro, trabajan día a día para mejorar sus procesos, para optimizar sus recursos, tratando de lograr la rentabilidad esperada, con lo cual aseguran su sostenibilidad en el mercado.

Debemos tener presente que la sostenibilidad y crecimiento de cualquier empresa, no es sino producto de una adecuada gestión de sus recursos y del buen manejo de la parte operativa, en ese sentido en el caso de las empresas de transporte de carga pesada, los costos logísticos van a jugar un papel clave, en el se va a sostener la determinación del precio del venta del servicio, si este resulta siendo alto, pues ahuyentará al cliente, no permitirá ser competitivo en un mercado bastante imperfecto, por otra parte si los costos se gestionan adecuadamente, se tendrá mayores posibilidades de brindar un servicio de buena calidad, pero que no resulte muy oneroso al cliente. Es decir, mejores precios, nos hará más

competitivos, quizás se reduzca beneficios unitarios, pero se podrá recuperar vía los mayores volúmenes de carga.

No se debe dejar de mencionar, que la parte operativa del negocio debe ir acompañado de un buen soporte financiero, de manera que permita realizar las inversiones en el momento que se requiera, más tratándose de inversiones de importes significativos, que es necesario evaluar y tomar decisiones de una manera acertada, sin poner en riesgo la sostenibilidad del negocio.

Expuesta esta situación, a través del presente trabajo se revisa y recoge información acerca de algunos elementos claves dentro del proceso de gestionar los costos logísticos, tales como el costo de los insumos y suministros, costos de almacenamiento y los costos de distribución en empresa de transporte de carga pesada de la ciudad de Lima.

En concordancia con lo que exige la Resolución de Consejo Universitario N° 944-2021-CU-UNJFSC, “Reglamento para el Otorgamiento de Grados y Títulos Profesionales de la UNJFSC”, el informe de investigación se ha dividido en seis capítulos, los mismos que a continuación detallamos:

En el capítulo I denominado planteamiento del problema, se presenta un breve diagnóstico de la situación en la que se viene desarrollando el sector del transporte de carga pesada, se analiza el contexto internacional y su repercusión en el ámbito nacional, este análisis nos permitió delimitar la investigación, diseñándose un derrotero que marca el desarrollo sistemático de la investigación, compuesta por el problema, objetivos, justificación, delimitación y la viabilidad del estudio.

En el capítulo II relacionado al marco teórico, se establece la estructura a partir de la cual cimentamos la investigación, en ese sentido citamos estudios similares realizados en el contexto internacional y nacional, se expone la base teórica referidas a las variables y

dimensiones de investigación, así mismo se plantea la base filosófica, las definiciones conceptuales; lo cual nos conduce a plantear las hipótesis de investigación, concluyéndose con el cuadro de operacionalización de las variables.

En el capítulo III, denominado metodología, en base a los objetivos planteados, se formula el diseño metodológico, se determina la población, y se calcula la muestra representativa, se seleccionan las técnicas e instrumentos de recolección de datos y la técnica de procesamiento de la información.

En el capítulo IV, denominado Resultados, exponemos la presentación, análisis e interpretación de los resultados, utilizando la estadística descriptiva, mostramos las tablas y gráficos elaborados después del procesamiento de los datos, utilizando para el efecto el software estadístico SPSS V25, así como, las pruebas de hipótesis respectivas.

En el capítulo V, denominado Discusión, confrontamos los resultados obtenidos por la investigación, con los antecedentes obtenidos y considerados en el segundo capítulo.

En el capítulo VI, denominado Conclusiones y Recomendaciones, exponemos las conclusiones a las que arribó la presente investigación, así como realizamos las recomendaciones en atención las conclusiones establecidas.

Como fuentes de información, se considera las fuentes bibliográficas, y electrónicas utilizadas en el desarrollo de la investigación.

El Autor

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

A nivel mundial, como consecuencia de la crisis originada por la pandemia del COVID-19, así como el conflicto bélico entre los países de Rusia y Ucrania, han provocado graves problemas no solo desde el punto de vista de pérdida de vidas humanas y destrucción de infraestructura, sino de naturaleza económica, y cuyos efectos, como consecuencias de los procesos de globalización están afectando a casi todos los países del mundo, en mayor o menor medida. El costo del barril de petróleo ha llegado a sus niveles históricos más altos, afectando el costo del transporte, al ser el combustible el componente esencial dentro de la estructura de costos.

Al constituirse el petróleo un producto cuyo precio es fijado por el mercado internacional, es decir por los principales países productores, los países que no se autoabastecen de este producto, no tienen margen de acción para coberturarse antes estas alzas constantes, solo esperar que el mercado ajuste los precios. El alza del combustible, provoca inmediatamente la subida de precios de bienes y servicios, generando inflación, es decir la capacidad de pago de la población se ve mermada, originando justos reclamos de mejora en la remuneración de los trabajadores en general.

Expuesto brevemente este panorama, bastante complicado, con un futuro incierto, las empresas de transporte de carga pesada están presentando serios problemas económicos y financieros para sobre llevar esta situación; costos logísticos en constante alza, disminución de los volúmenes de carga, competencia desleal por parte de empresas informales, han empujado a que el sector de transportistas, tanto de carga como de pasajeros, proteste ante el gobierno para ver de qué manera se alivia el

incremento de los costos operativos y se corrijan las distorsiones que el mercado está originando.

Obviamente, las empresas de transporte de carga pesada, no solo han tenido que reclamar en el frente externo la solución a los problemas presentados, sino que al interior de las empresas también se tienen que hacer los ajustes necesarios, especialmente en los costos logísticos, para poder superar esta situación bastante problemática y poder sostener a la empresa en el mediano y largo plazo.

La posibilidad de que las empresas de transporte de carga pesada creen valor, es decir generen la rentabilidad que permita al inversionista sostener el negocio, requiere implementar medidas para optimizar su estructura de costos, ser más eficiente en la ejecución de sus gastos operativos y gestionar financieramente al negocio con el menor costo posible.

Cuando nos referimos a los costos logísticos, si bien es cierto se depende mucho del costo de insumos como combustibles, lubricantes y repuestos, el precio de estos bienes lo establece el mercado, ante lo cual poco podemos hacer. Sin embargo, tenemos mayor espacio de maniobra para optimizar los costos de almacenamiento y distribución, ya que depende de la gestión de los profesionales de la organización.

Son estos los puntos neurálgicos los que debe acometer y superar por parte de las empresas para mejorar su competitividad. La eficiencia en los servicios prestados también será un factor que incidirá en que la empresa pueda sostenerse en un mercado tan complejo y muy competitivo, de ello dependerá el éxito del negocio, con las consecuencias positivas para la economía del país.

1.2. Problema de investigación

1.2.1 Problema general

¿De qué manera los costos logísticos influyen significativamente en la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022?

1.2.2 Problemas específicos

¿De qué manera los costos logísticos influyen significativamente en la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de insumos y suministros?

¿De qué manera los costos logísticos influyen significativamente en la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de almacenamiento?

¿De qué manera los costos logísticos influyen significativamente en la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de distribución?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo general

Demostrar la manera en que los costos logísticos influyen significativamente en la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

1.3.2 Objetivos específicos

Analizar la manera en que los costos logísticos influyen significativamente en la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de inventario.

Describir la manera en que los costos logísticos influyen significativamente en la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de almacenamiento.

Establecer la manera en que los costos logísticos influyen significativamente en la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de distribución.

1.4. Justificación de la investigación

La carencia de trabajos de investigación referentes a un sector clave de nuestra economía, como lo es el transporte de carga pesada, justifica plenamente el presente estudio. El desorden en las empresas de transporte de carga pesada, con una alta cuota de informalidad, provoca una competencia desleal dentro de las empresas del rubro, por lo tanto, el estudio y aplicación de los costos logísticos resulta sumamente trascendente para la sostenibilidad de la empresa. La sostenibilidad del negocio solo podrá ser posible en la medida que se garantice una rentabilidad mínima de las inversiones, aspectos que implican la creación de valor en la organización.

1.4.1 Justificación teórica

La aplicación correcta de los costos logísticos con el propósito de crear valor a las organizaciones, tiene que partir, previa realización de un diagnóstico serio de la forma como se vienen gestionando las empresas del sector transporte de carga pesada. La aplicación de estrategias modernas, de modelos de gestión apropiados a una economía muy dinámica, reclama la aplicación de los costos logísticos, como factor que promueva la maximización de las utilidades de la organización.

1.4.2 Justificación práctica

El sentido de la realización del trabajo de investigación, no debe ser quedarse en plantear alternativas puramente teóricas, sino que sirva como antecedente o se promueva la aplicación, en empresas similares a la unidad de análisis elegida. Es, decir pasar de la teoría a la acción. Sin embargo, eso pasa por recomendar que las personas encargadas de ejecutar o tomar decisiones, tengan las competencias y capacidades para ponerlas en práctica.

1.4.3 Justificación metodológica

Toda investigación para su correcto desarrollo y con la finalidad de que cumpla sus propósitos, debe trabajarse en base a una metodología apropiada y cumpliendo los protocolos y requisitos establecidos por la universidad donde se presenta el proyecto. Esto implica no solo cumplir con aspectos formales, sino sobre todo con la parte sustancial, que tiene relación directa con los objetivos de la investigación y que lo podemos visualizar en las hipótesis de investigación, que debemos contrastar a través de la prueba de hipótesis correspondiente.

1.4.4 Justificación social

Las empresas de transporte de carga pesada son un bastión sumamente importante en la cadena de abastecimiento de materias primas, insumos, productos, alimentos, etc. que todos los peruanos consumimos, por lo tanto el éxito o prosperidad, va a incidir para que el sector transporte sea competitivo en cuanto a la oferta de precios, propiciando que los costos de las empresas, incluyendo también a los consumidores finales pueda abaratare, con lo cual se está impactando de manera directa en grandes sectores de nuestra sociedad.

1.5. Delimitaciones del estudio

1.5.1 Delimitación temporal

De acuerdo a la planificación de actividades, sustentado en el cronograma respectivo, se tiene pensado desarrollar la investigación, entre los meses de Junio a octubre del 2022. Se trabajará con data relativa al ejercicio fiscal 2022.

1.5.2 Delimitación espacial

Se está coordinando visitas a las instalaciones de empresas de transporte de carga pesada ubicadas en la ciudad de Lima, con la finalidad de entrevistarnos con personal clave, encargado de tomar las decisiones e implementar los costos logísticos.

1.5.3 Delimitación conceptual

La investigación tiene adecuadamente identificadas las variables y dimensiones de la investigación, específicamente lo referente a los costos logísticos y la creación de valor; por lo tanto, nos enfocaremos en analizar los conceptos y definiciones, tratando de entender la problemática y plantear las recomendaciones más pertinentes.

1.6. Viabilidad del estudio

El proceso de normalización de las actividades económicas post pandemia del COVID-19, nos está permitiendo visitar las instalaciones de empresas ligadas al sector transporte de carga pesada, con la finalidad de entrevistarnos con el personal clave encargado de tomar las decisiones, especialmente lo referente a la gestión de los costos logísticos y la generación de valor en la empresa, de manera que nos permita recopilar información que va a ser necesaria para las actividades de planificación y posterior ejecución del trabajo de investigación.

Un aspecto que nos permite afirmar la viabilidad del desarrollo de la investigación, es el hecho de estar prestando servicios en una empresa de transporte de carga pesada y, por lo tanto, conocer muy de cerca la problemática referente a este sector clave para el desarrollo económico del país.

Con relación a los recursos económicos que se necesitan para ejecutar, no solo el proyecto sino el desarrollo de la investigación, estamos haciendo los esfuerzos correspondientes para afrontar de manera oportuna con la inversión, que demanda realizar el conjunto de actividades establecidas en el plan de actividades. Se está considerando también, contar con el apoyo de profesionales y técnicos capacitados y con experiencia en el sector transporte de carga pesada, especialmente en temas de costos logística y de estrategias para crear valor en las organizaciones.

Basado en estos fundamentos, y recurriendo de acuerdo a lo proyectado, a investigación bibliográfica, ya sea física o virtual, pensamos que podremos cumplir con los objetivos de la investigación. Somos conscientes que en el camino se presentarán inconvenientes, que esperamos con ingenio y esfuerzo podamos superar.

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1 Investigaciones Internacionales

De acuerdo a lo manifestado por la investigadora Demera (2014), en la tesis para la obtención del título profesional de Ingeniería en Comercio Exterior y Finanzas Internacionales Bilingüe, de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, titulada “Creación de una empresa de servicios logísticos de transporte terrestre de carga pesada a nivel nacional”:

La investigación tuvo como propósito realizar un análisis completo para la implementación de una compañía de transporte de carga pesada para la distribución de mercancías, en el cual se determinará si el proyecto es viable. Asimismo, busca mediante las nuevas estrategias de incentivos para el sector productivo, encontrar explicaciones para analizar el impacto que ha tenido el desarrollo de la transportación de carga terrestre en el Ecuador. Es también importante analizar las respuestas de crédito de las financieras en tiempo, plazos y montos aprobados, específicamente para camiones, considerando a este un automotor de tipo productivo, generador de ingresos y producción tomando en cuenta el uso al que es destinado.

Los investigadores Orjuela-Castro y otros (2016), en el artículo publicado en la revista titulada Cuadernos de Contabilidad, titulada Costos logísticos y metodologías para el costeo en cadenas de suministro: una revisión de la literatura, menciona que:

Este artículo presenta una revisión de la literatura sobre las metodologías para el costeo en las cadenas de suministro (CS), con énfasis en costos logísticos. A partir de esbozar una perspectiva de análisis, evalúa las diferentes

metodologías para medir el desempeño de la CS y la logística. Así mismo, establece en qué eslabón se aplica, si a toda la CS o a la empresa. Luego de determinar una taxonomía, expone de manera detallada los costos y procesos aplicados por los diferentes autores, también examina las diferencias fundamentales entre las metodologías. Se encuentra la necesidad de desarrollar una metodología propia para determinar los costos de la logística de medios y modos en la CS.

Por otra parte, de acuerdo al artículo realizado por el investigador Cedeño Velasco (2019) en la revista *Universidad y Sociedad* de la Universidad de Guayaquil, cuyo título es “Las estrategias gerenciales como base fundamental para la administración en los negocios”, el objetivo del trabajo consistió en:

Analizar la incidencia que pueden tener las estrategias gerenciales en la buena marcha del negocio. La investigación es cualitativa, de tipo documental y descriptivo, utilizando como instrumento una guía de entrevista estructurada a expertos en el área de administración de empresas. Los resultados indican que los principales elementos para una buena administración se asocian con estrategias basadas en la experiencia del administrador, el cumplimiento de normas de calidad y la constante innovación empresarial. Se espera que estos resultados sirvan de base para futuras investigaciones en la búsqueda de proporcionar información que permita tomar decisiones oportunas a los administradores de empresas.

2.1.2 Investigaciones Nacionales

El autor Barroso (2019), en su tesis para obtener el título profesional de Licenciado en Administración en la Universidad César Vallejo, titulado “Los

costos logísticos y su incidencia en la rentabilidad de la empresa de carga Transportes B&M SRL, Trujillo 2018”; menciona que:

El trabajo tiene como objetivo, determinar la incidencia de los costos logísticos en la rentabilidad en la empresa Transportes B&M SRL, Trujillo 2018, investigación de diseño no experimental de corte transversal, descriptivo. De la cual se obtuvo que los costos ocultos que tiene la empresa generan sobrecostos en la prestación del servicio de transportes, algunos de estos costos son el mantenimiento correctivo de unidades, Comisión por operaciones, accidentes de tránsito, incumplimiento de entrega, costo por devolución de producto y comisión por generador de carga que suman un total de 374,225.73 soles que generan un impacto negativo en la empresa. Al analizar la rentabilidad económica y financiera de la empresa Transportes B&M SRL, Trujillo 2018. Se obtuvo que el margen de utilidad neta en el año 2018 fue de 5 % y teniendo una mejor organización en los costos logísticos el margen de utilidad neta aumento en 4 %, la rentabilidad en sus activos subió un 8%, su rentabilidad patrimonial subió en un 19% de retorno por cada sol invertido, mejorando las expectativas de los inversionistas.

De acuerdo a lo que manifiesta la investigadora Dávalos (2018), en su tesis para obtener el grado de Bachiller en Ciencias Económicas, en la Universidad Nacional de Trujillo, intitulada Análisis de la gestión empresarial y su incidencia en el posicionamiento y la generación de valor de la empresa de transportes y servicios generales Turismo Moche S.R.L. - Año 2016:

La investigación tuvo como objetivo determinar la incidencia del análisis de la gestión empresarial en el posicionamiento y la generación de valor de la empresa en estudio; esta investigación busca identificar la situación actual de

la empresa mediante un análisis empleando el método aplicado y descriptivo; para lo cual se ha considerado aplicar un Cuestionario de Encuesta a un grupo de clientes que utilizan el servicio de taxi para identificar el nivel de satisfacción de los mismos; los resultados más importantes ha consistido en determinar las estrategias y el uso de recursos económicos en el desarrollo de la planeación, evaluar el comportamiento financiero y económico para establecer el grado de posicionamiento y generación de valor así como también las principales necesidades, de igual modo se propone un Plan de Acción para que la empresa realice sus actividades de manera eficaz y eficiente. La conclusión más significativa para determinar el posicionamiento consiste que la empresa dispone para generar valor específicamente a través de las utilidades, el empleo de la mano de obra y de los impuestos con los que contribuye la entidad.

El autor Lupa (2016), en su tesis para optar el título profesional de Contador Público en la Facultad de Ciencias Contables, Económicas y Financieras de la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, Perú, titulado Estructura de costos en empresas de transporte de tercerización de carga pesada en la toma de decisiones. Caso: TRANSPORTES LEO – MAX S.R.L 2015; manifiesta que:

El objetivo de la investigación ha tenido una doble finalidad: la primera es mostrar la forma adecuada y el uso correcto de una estructura de costos en una empresa de transporte, que permita fijar en forma eficiente, eficaz y oportuno los costos que incurre en los procesos de carga, traslado y entrega de bienes, y fijar el costo del servicio; la segunda , es la de poner en consideración a los estudiantes de la carrera de contabilidad, profesionales, empresarios y público

en general el estudio y la aplicación el presente sistema en actividades similares.

2.2. Bases teóricas

2.2.1 Costos Logísticos

Los costos logísticos desde un punto de vista general van a estar compuestas por todas las operaciones que se realizan con la finalidad de trasladar un producto desde el productor de materias primas hasta llegar al consumidor final. A todo este conjunto de actividades se le suele conocer también como cadena de suministros, que al final deben ser asumidas por las unidades empresariales involucradas en el proceso o trasladadas en el costo del producto o servicio al consumidor.

Sin embargo, para fines de la presente investigación, vamos de delimitar los conceptos a lo relacionado con los costos logísticos que van a ser asumidos por las empresas de transporte de carga pesada, en el proceso de prestación de servicios al cliente, es decir para trasladar los productos desde el centro logístico, fábrica, hasta las instalaciones del cliente final, es decir el almacén; o en ocasiones entre diversos puntos de la cadena de suministro, es decir del almacén de una empresa a otro almacén.

El proceso de movilizar carga tiene un impacto sumamente importante y directo en los costos del transporte terrestre, generalmente van a ser más altos tanto en la etapa inicial como final del movimiento. En términos generales, podemos mencionar o clasificar los costos del transporte terrestre de la siguiente manera:

a) Costos de capital o de inversión

Son aquellos costos del transporte terrestre que están directamente relacionados con los activos físicos utilizados en la actividad principal, dentro de este grupo podemos mencionar a la infraestructura física de la empresa, la que está ubicada en los terminales y por las unidades vehiculares propiamente dichas.

b) Costos terminales

Son aquellos costos del transporte terrestre que se van a originar en el proceso de la carga, transbordo y descarga de la mercancía. Es aquí donde se originan los mayores componentes dentro de la estructura de costos, ya que involucra la participación de mucha mano de obra, si nel proceso se realiza de manera manual, o inversión en tecnología para hacer más eficiente los procesos.

c) Costos de transporte de línea

Son aquellos costos logísticos que van a estar influenciados por el peso de la carga y por la distancia que se va a recorrer para trasladarla desde un punto de salida a otro de llegada

2.2.2 Creación de Valor

a) Crear Valor con las Decisiones Financieras

En las empresas en general, y en este caso las de transporte de carga pesada, constantemente se están tomando decisiones de diversa índole. Las decisiones financieras son quizás de las más trascendentes porque abarcan dos aspectos fundamentales, las relacionadas con la inversión y las que tienen que ver con el financiamiento de las actividades,

Independientemente del modelo de decisiones que se tomen, que tienen que estar en armonía con el modelo y giro de negocio; lo que se busca es

lograr la creación de valor, esto es maximizar la rentabilidad de los inversionistas. Debemos desterrar el concepto de que las empresas se crean con la finalidad de obtener utilidades o lograr rentabilidad.

Crear valor dentro de la organización significa mucho más que ese simple concepto, más aún en negocios de alto riesgo y que requieren de importes considerables para invertir y de manera permanente.

b) Crear Valor con las Decisiones de Inversión

Las decisiones de inversión, deben ser el primer paso para la posterior creación de valor en las organizaciones, identificar oportunidades de negocio favorables, expandir el negocio con altas posibilidades de éxito, la renovación oportuna de equipos y de tecnología, con la finalidad de ser más productivos y brindar mejores servicios; éstos y otros factores deben ser analizados y evaluados de manera exhaustiva.

Las decisiones de inversión van a ser los hilos conductores que, una vez evaluadas de manera consistente, de tener la certeza de la bondad de la inversión, van a permitirnos a buscar el financiamiento respectivo. Las decisiones de inversión son muy delicadas, por cuanto su característica es de ser irreversibles, es decir una vez tomada la decisión de invertir, se comienza a utilizar recursos y resulta difícil retrotraerse.

La decisión de invertir está íntimamente relacionada con la de financiamiento, por cuanto un principio elemental para decidir la factibilidad de desarrollar un proyecto es el de que la inversión de capital

debe redituarnos una tasa de rentabilidad que supere el costo de financiamiento.

c) Crear Valor con las Decisiones de Financiamiento

Como mencionábamos en el párrafo anterior, no se puede ni deben tomar decisiones de financiamiento de manera aislada, sin tener identificada una buena oportunidad de inversión. Las empresas que planifican sus actividades, generalmente desarrollan planes de negocio, que se enfocan no solo en analizar la parte operativa del negocio, sino la manera como debemos (o podemos) financiar la inversión.

El financiamiento debe permitir al negocio operar de la mejor forma posible, sin mayores contratiempos. Muchas empresas fracasan, no porque el negocio sea malo, sino básicamente porque no se le gestiona adecuadamente desde el punto de vista financiero. Aceptar financiamientos con un costo demasiado elevado, bien porque no tenemos otra alternativa o bien porque no evaluamos convenientemente la propuesta de la entidad que nos ofrece el financiamiento, puede provocar que la inversión no nos produzca los resultados deseados.

Debemos tener siempre presente que, la rentabilidad producida por el negocio, siempre debe ser superior al costo de financiamiento; por esa razón en la medida que se logre financiar el negocio al menor costo posible, resultará más factible lograr que el negocio cree valor, es decir se maximice la rentabilidad de las acciones.

Un aspecto que muchas veces no es utilizado convenientemente, más cuando no se tiene un buen sistema de información contable, es el de utilizar el apalancamiento financiero como una forma de reducir el costo de financiamiento, a través de la utilización del denominado “escudo fiscal”; es decir el utilizar el costo financiero de una deuda como gasto de la empresa, reduciendo la base imponible sobre la cual se calcula y paga el impuesto a la renta. La rebaja del costo de financiamiento suele ser considerable. La deuda suele ser una fuente de capital mucho más barata comparándola con el financiamiento a través de la emisión de acciones.

Ponderando el riesgo del negocio, se puede lograr que la deuda sea un aliado para el crecimiento de la empresa. Cuando nos referimos al riesgo del negocio, este implica un manejo eficiente de los recursos que se generan producto de las actividades operativas, es decir que se garantice plenamente el pago oportuno de las cuotas de la deuda, de esta manera solo estaremos utilizando el financiamiento a través de terceros como una estrategia para generar una mayor rentabilidad.

2.3. Bases Filosóficas

La presente investigación tiene identificada las dos variables principales denominadas costos logísticos y creación de valor, pero más allá de aspectos conceptuales o definiciones operacionales, que son las que en verdad visualizamos a través del proceso de toma de decisiones, hay aspectos que están más arraigados y que involucran como se han definido los valores organizacionales en la empresa.

La gestión de los costos logísticos para la creación de valor, tiene un soporte filosófico, por cuanto involucra un conjunto de valores que deben ser aplicados al

interior de la organización. La ética de los negocios, la responsabilidad social empresarial, las prácticas de buen gobierno corporativo, el compromiso permanente con la comunidad, la solidaridad con quienes nos interrelacionamos, serán el soporte bajo las cuales se construya el éxito de la empresa.

Todos estos valores y seguramente otros complementarios, requieren una manera de pensar y actuar de los actores involucrados en la toma de decisiones y en la ejecución de las políticas, tanto los propietarios, así como socios y trabajadores tienen que tener interiorizados estos valores, porque son el soporte que va a permitir solidificar las estructuras de la organización y les va a permitir una mejor predisposición para enfrentar los retos que el mercado les exige.

2.4. Definición de términos básicos

a) Costos de Insumos y Suministros

El transporte de carga terrestre es una actividad que siempre va a generar costos por consumo de combustible, generalmente del tipo Diesel, denominado también gasoil o petróleo. Este es un costo directo indispensable, y que estará en función a la distancia de la ruta a recorrer, es decir a mayor distancia de recorrido mayor consumo de combustible. Esto es un concepto básico, que no resiste mayor análisis, sin embargo, los problemas van a aparecer cuando la empresa, por falta de una adecuada organización, no planifica adecuadamente las rutas de distribución, provocando que el transportista termine recorriendo distancias más largas, en lugar de aquellas que serían más directas hacia los puntos de destino. Esta falta de planificación de las rutas de distribución, va a provocar la aparición de los denominados costos ocultos, ocasionados por un exceso en el consumo no solo del combustible, sino también de los lubricantes, refrigerantes, así como un mayor desgaste o depreciación de la unidad vehicular.

También se va a producir un consumo mayor de combustible, cuando se presentan fallas en la entrega de la mercancía, ya que previamente no se coordinó adecuadamente para que, en el punto de destino, se designe a una persona para que se encargue de recibir la carga.

b) Costos de Almacenamiento

Con relación a los costos de inventario y almacenamiento, al respecto podemos mencionar los relacionados con el alquiler y mantenimiento de instalaciones, equipos, distribución y manejo de insumos y bienes. Dentro del mundo de la logística, para las empresas en general, no son convenientes los extremos, ni contar con exceso de productos en stock, ya que va a generar pérdidas por la ocupación de espacios que no generan ninguna utilidad, y por otra parte la insuficiencia de productos también puede ocasionar la pérdida de ventas por no poder atender de manera inmediata los requerimientos.

En el caso de empresas de transporte de carga pesada, se debe tener un manejo eficiente de la carga que se tiene temporalmente en los almacenes o en los ambientes pendientes de despacho, ya que podría terminar deteriorándose parte o el total de la carga, o en su defecto errores en el proceso de distribución hacia el destino final; más aún cuando pudiera existir productos que tienen fecha de expiración o muy susceptible de deterioro.

Un buen sistema de control, informático de preferencia, podría prevenir estas posibilidades de mal manejo de la mercancía encargada o deterioro de productos, salvaguardando la responsabilidad de la empresa de transporte. El otro punto sustancial en los costos de almacenamiento, es el relacionado a los suministros, repuestos, lubricantes y hasta surtidores de combustibles, que van a permitir la operatividad de la flota vehicular, de manera constante, sin interrumpir los

tiempos asignados para el despacho de la carga desde el punto de destino hacia el destino final.

c) Costos de Distribución

Los costos de distribución son aquellos en los que incurre la empresa de transporte de carga pesada, para trasladar la mercancía desde el punto de partida hasta el punto de llega convenido, separando los costos de combustibles y lubricantes, así como los costos de almacenamiento, podemos mencionar los costos de estiba y desestiba de la carga, en ocasiones los costos de embalaje y desembalaje, así como los costos relacionados con los peajes en ruta.

Merece la pena resaltar, que el proceso de embalaje de la mercancía, cuando es asumido por la empresa de transporte, debe hacerse con sumo cuidado, ya que no solo se trata de embalar y transportar la carga, sino que el propósito es asegurar que los productos lleguen a su destino final de manera íntegra, sin deterioro, en perfectas condiciones de uso. Para el efecto, es necesario utilizar el material más conveniente y del tamaño estandarizado más apropiado, de manera que ocupe el menor espacio dentro de la unidad vehicular, permitiendo a su vez, una mayor carga a transportar.

d) Rentabilidad de la inversión

La rentabilidad es un concepto económico que permite determinar la capacidad de una empresa para generar los beneficios o utilidades suficientes, relacionándolos con los recursos invertidos para obtenerlos, en un determinado periodo de tiempo.

En este tipo de empresas, la inversión en activos fijos, principalmente la flota vehicular, requiere importes muy elevados, de alto riesgo, lo cual implica la necesidad de evaluar la conveniencia de la inversión o no, es decir, si está

garantizado no solo el repago por el préstamo obtenido, sino sobre todo si el negocio va a permitir retornarnos la inversión en un horizonte de vida acorde al negocio.

Bajo el concepto básico que necesitamos lograr que en la organización los ingresos superen a los costos y gastos, para de esa forma obtener beneficios; luego compararlos con la inversión realizado; en realidad no es tan simple como pareciera, esta simpleza con la que se suele definir o identificar la rentabilidad puede terminar provocando decisiones equivocadas. No basta con determinar utilidad y dividirla entre la inversión para determinar cuan rentable es la organización, implica comparar ese indicador, con el costo del capital, con las expectativas del inversionista, considerando en todos los casos el riesgo asociado al negocio.

e) Competitividad en el mercado

Una empresa para ser competitiva en el mercado, lo cual significa un reto enorme, ya que no solo se tiene que lidiar con otras empresas formales, sino con las informales, con las trabas que imponen los organismos reguladores, etc. tiene que acometer una serie de actividades, que van desde realizar periódicamente inversiones en renovación de equipos, implementando mejoras tecnológicas buscando ser más productivos y brindando un mejor servicio. Pero, no basta con trabajar la parte de la infraestructura y del equipamiento, sino un factor primordial, es la forma como presta el servicio el recurso humano, de la calidad, cuidado y esmero con el que realiza su trabajo, del grado de interrelación que logra tener con el cliente, de la fidelización que logra de este.

Si la empresa adopta planes tendientes a lograr lo descrito en el párrafo anterior, entre otros aspectos, estará en la ruta correcta de lograr ser competitivos

en el mercado. Claro está que paralelo a esto, tiene que existir un buen soporte administrativo y sobre todo buenas decisiones financieras, solo así se logrará incrementar el valor de la organización en nuestra sociedad.

f) Innovación en el servicio

El futuro de las empresas de servicio en general, y en particular las ligadas al transporte de carga, pasa por adoptar estrategias que estén relacionadas con la realidad interna y externa de la propia empresa. Esto requiere realizar una serie de acciones tales como:

- Evaluar constantemente la eficiencia y productividad, identificando en qué áreas es factible mejorar incorporando tecnología o mejorando procesos.
- Implementar, dentro de las posibilidades de la empresa, tecnología apropiada, adaptándola a las necesidades de la organización y con el objetivo de satisfacer las necesidades o requerimientos del cliente.
- Involucrar, vía la capacitación y motivación constante al recurso humano de la organización, para que ayude en los procesos de cambio y no terminen siendo un obstáculo para alcanzar los objetivos.
- Implementar una cultura organizacional que fomente la aplicación de valores como la integridad, la creatividad, las buenas prácticas y sobre todo el trabajo en equipo, teniendo como objetivo la satisfacción del cliente.
- Adoptar el trabajo en base a indicadores de gestión para evaluar periódicamente los resultados, diseñando planes de mejora continua.

g) Gestión

Desde el punto de vista de la actividad empresarial, podemos conceptualizar a la gestión como un conjunto de acciones que necesariamente van tener que aplicar las personas responsables, con la finalidad de asegurar que todos quienes

integran la organización, independientemente del cargo o función que realizan, contribuyan y colaboren en pro de cumplir con los objetivos y metas esperadas

También debe ser propósito de los gestores, articular los diversos recursos de la organización, de manera que se utilicen armónicamente para el cumplimiento de los objetivos. Nos estamos refiriendo a los recursos humanos (principal activo de la organización), los recursos financieros (imprescindible para implementar actividades y procesos), los equipos (recursos que facilitarán el logro de las metas) y los propios procesos (tanto operativos como financieros). La gestión de calidad debe estar enfocada en cubrir las expectativas del cliente o usuario, ya que, dependiendo del nivel de satisfacción de este, se estará garantizando la sostenibilidad del negocio.

Ahora bien, los conceptos o atributos de eficiencia y la eficacia de van a ver manifestados, en la medida que se pueda evidenciar, a través de los indicadores correspondientes, la correcta utilización de los recursos, incidiendo en que estos deben estar alineados al cumplimiento de los objetivos estratégicos, que se entiende deben estar definidos en el plan de la organización; es decir va a depender mucho del nivel de planificación, del establecimiento de objetivo, de los valores de la organización, para lograr la aceptación de nuestros productos y servicios por parte del cliente.

2.5. Hipótesis de investigación

2.5.1 Hipótesis General:

Los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

2.5.2 Hipótesis Específicas:

Los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de inventario.

Los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través los costos de almacenamiento.

Los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de distribución.

2.6. Operacionalización de variables

2.6.1 Variable 1: Costos logísticos

Tabla 1: Operacionalización de la Variable Costos Logísticos

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas y Valores	Niveles y Rangos	Instrumentos	Informantes
Costos de Insumos y Suministros	Consumo de combustibles y lubricantes	1 al 6	Nunca (1) Casi nunca (2) A veces (3) Casi siempre (4) Siempre (5)	Bajo 15 a 35 Regular 36 a 55 Alta 56 a 75	Cuestionario tipo escala Likert.	Propietarios, funcionarios y servidores de las empresas de transporte de carga pesada de Lima .
	Costos de mantenimiento de vehículos					
	Costos y servicios al cliente					
Costos de Almacenamiento	Control de ingreso de carga y bodegaje	7 al 10				
	Control de salida y desestiba					
	Costos administrativos de almacenamiento					
Costos de distribución	Control de transporte y distribución	11 al 15				
	Seguimiento de despachos					

2.6.2 Variable 2: Creación de Valor

Tabla 2: Operacionalización de la Variable Creación de Valor

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas y Valores	Niveles	Rangos	Informantes
Rentabilidad de la inversión	Rentabilidad económica	1 al 5	Nunca (1) Casi nunca (2) A veces (3) Casi siempre (4) Siempre (5)	Bajo 15 a 35 Regular 36 a 55 Alta 56 a 75	Cuestionario tipo escala Likert.	Propietarios, funcionarios y servidores de las empresas de transporte de carga pesada de Lima .
	Rentabilidad financiera					
Rentabilidad Competitividad en el mercado	Flujo de Caja	6 al 10				
	Eficiencia operativa					
Estructura Financiera	Precios competitivos	11 al 12				
	Seguridad en el servicio					

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Diseño Metodológico

Debemos precisar que el diseño metodológico de una investigación nos va a permitir identificar los procesos que se deben llevar a cabo, en procura de conducirla de manera satisfactoria, para el cumplimiento de los objetivos establecidos. En el entendido que el diseño metodológico depende de factores inherentes a la naturaleza del estudio, hemos seleccionado los siguientes puntos de análisis:

3.1.1 Tipo de Investigación

De acuerdo a los propósitos de nuestra investigación, se le puede clasificar como básica, ya que lo que se pretende es caracterizar un conjunto de hechos que se vienen realizando en una realidad específica, lo cual nos permitirá determinar el grado de relación entre las variables de estudio: estrategias empresariales y gestión eficiente.

Si bien es cierto, no es propósito inmediato de que el trabajo de investigación se aplique a una realidad concreta, si pretendemos que las conclusiones y recomendaciones que se obtengan sirvan para mejorar o solucionar los problemas encontrados.

3.1.2 Enfoque

El enfoque de investigación lo definimos desde diferentes ángulos, desde la perspectiva del tipo de investigación planteado, los objetivos que se piensan obtener y, sobre todo de acuerdo a las variables de estudio, creemos que es apropiado utilizar el enfoque cuantitativo. Se está pensando aplicar un diseño no experimental y de acuerdo al momento en que se recoge la información, que será uno, calificaría como transversal o transeccional.

Si se está planificando utilizar el enfoque cuantitativo, es porque las variables de investigación serán medidas utilizando criterios matemáticos, lo cual requerirá tabularlas y procesarlas utilizando métodos matemáticos y estadísticos. Al respecto se afirma que:

El enfoque cuantitativo los planteamientos a investigar son específicos y delimitados desde el inicio de un estudio. Además, las hipótesis se establecen previamente, esto es, antes de recolectar y analizar los datos. La recolección de los datos se fundamenta en la medición y el análisis en procedimientos estadísticos. (Hernández, Fernández y Baptista, 2006, p. 20)

La investigación a desarrollar será de tipo no experimental, por cuanto no se tiene el propósito de manipular las variables de investigación, sino que, utilizando la metodología más pertinente, dimensionarla, categorizarla y recoger la información, para su posterior tratamiento y análisis; esto al final nos permitirá arribar a conclusiones. De acuerdo a lo que manifiesta Hernández, Fernández y Baptista (2010) “la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables, es decir, se trata de estudios donde no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para ver su efecto sobre otras variables” (p. 149).

Definimos la investigación como Transversal, en la medida que las variables serán medidas en una sola ocasión en la investigación. Según Uribe (2004) “Es un tipo de diseño de investigación en el que se plantea la relación entre diversas variables de estudios” (p. 48).

3.1.3 Nivel de Investigación

Con relación a este punto, consideramos que la investigación se enmarca dentro del denominado nivel descriptivo-correlacional, porque lo que pretende es

establecer el nivel de significancia que tienen los costos logísticos en el proceso de creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima.

Al respecto nos parece pertinente citar esta definición “desde el punto de vista científico, describir es medir. Esto es, en un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente, para así describir lo que se investiga”. (Díaz, 2009, p.127)

3.1.4 Método de Investigación

Dentro de la gama de métodos de investigación, se está optando por aplicar la metodología hipotética-deductiva, estimamos que esto nos permitirá el logro de los objetivos planteados.

3.2. Población y muestra:

3.2.1 Población:

El presente trabajo de investigación tiene como población a 60 personas entre propietarios, funcionarios y servidores de las empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, tomada como unidad de análisis.

3.2.2 Muestra

Teniendo en consideración que la población es de número reducido, y atendiendo a las recomendaciones metodológicas, se está determinando que la muestra sea toda la población compuesta por propietarios, funcionarios y servidores de las empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, tomada como unidad de análisis.

3.3. Técnicas de recolección de datos

3.3.1 Técnicas

En la medida que necesitábamos recoger la información de las personas seleccionadas en la muestra, utilizamos como técnica a la encuesta y nos apoyamos en el análisis documental.

a) Encuesta

Una de las técnicas más utilizadas, ya que nos aporta ventajas como su facilidad de aplicación, así como facilita el procesamiento de la información, es la encuesta, nos ayudará a recolectar la información directamente de la muestra seleccionada, trabajándola directamente en el campo.

En tal sentido citamos a los autores (Trespacios, Vázquez y Bello, 2005) quienes mencionan que:

Las encuestas son instrumentos de investigación descriptiva que precisan identificar a priori las preguntas a realizar, las personas seleccionadas en una muestra representativa de la población, especificar las respuestas y determinar el método empleado para recoger la información que se vaya obteniendo. (p 191)

b) Análisis documental.

Una técnica sumamente importante, por su nivel de credibilidad, ya que implica trabajar directamente con los documentos fuentes, es el análisis documental. Esto nos permitirá conocer de fuente primaria los requisitos, procesos, criterios, niveles de autorización que se siguen en la empresa para gestionar los costos logísticos; así como la manera como va a incidir en la mejora de la rentabilidad, con la consiguiente creación de valor.

Al respecto, los autores Martos, Bermejo y Santos (2006), indican que: “el análisis documental lo que hace es transformar un documento primario en un documento secundario, de tal manera que, partiendo del documento primario, obtenemos una nueva referencia documental que nos permita utilizarlo mejor” (p.604).

3.3.2 Instrumentos

a) Cuestionario

Si tal como lo mencionamos en el punto anterior, la técnica a utilizar será la encuesta, el instrumento más apropiado para el recojo de la información es el cuestionario. Este instrumento técnico, está diseñado de manera que una primera parte contiene las preguntas relacionadas a la variable categorizada como independiente, esto es costos logísticos y una segunda parte contiene preguntas relacionadas a la variable dependiente denominada creación de valor. Se le ha estructurado formulando preguntas para respuestas utilizando la escala de satisfacción de Likert. De acuerdo a (Hernández, Fernández, y Baptista, 2006), “Un cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir” (p 217).

La primera parte contiene 15 preguntas relacionados con la variable independiente, están agrupadas en tres dimensiones: costos de insumos y suministros, costos de almacenamiento y costos de distribución. Cada una de estas preguntas será medida utilizando la escala y valores entre uno y cinco: Nunca (1), Casi nunca (2), A veces (3), Casi siempre (4) y Siempre (5).

La segunda parte contiene 15 preguntas relacionadas con la variable dependiente, las cuales están agrupada en tres dimensiones: rentabilidad económica, rentabilidad financiera y rentabilidad comercial°. Las preguntas

serán medidas utilizando la escala y valores entre uno y cinco: Nunca (1), Casi nunca (2), A veces (3), Casi siempre (4) y Siempre (5).

b) Fichas textuales.

Con el propósito de ir sistematizando el recojo de la información, se utilizarán las denominadas fichas textuales, instrumento que nos permitirá codificar y ordenar la información que consideramos pertinente.

3.4. Técnicas para el procesamiento de la información

Una vez recopilada la información esta será tabulada y procesada tanto el software Excel, en su versión 2019, así como utilizaremos el programa estadístico SPSS, en su versión 27.

Como estadístico de prueba se plantea utilizar el coeficiente de correlación R de Spearman, por cuanto lo que pensamos realizar es determinar la asociatividad o interdependencia entre las variables que se utilizarán.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1. Análisis de los Resultados

4.1.1. Descripción de la variable independiente costos logísticos

Tabla 3: *¿Cómo calificaría la gestión de los costos logísticos?*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	Gestión de los Costos Logísticos – Bajo	13	21,67	21,67
	Gestión de los Costos Logísticos – Medio	35	58,33	80,00
	Gestión de los Costos Logísticos – Alto	12	20,00	100,00
	Total	60	100,00	

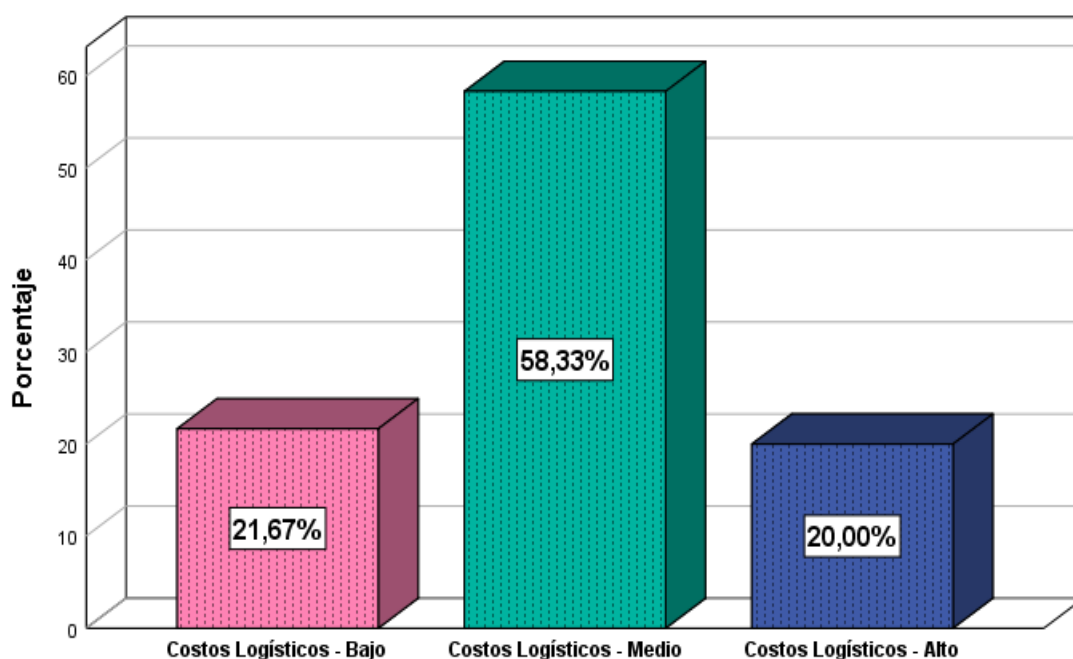


Figura 1: *¿Cómo calificaría la gestión de los costos logísticos?*

Se puede apreciar en la tabla 3 y figura 1 los resultados de frecuencia y porcentaje de la variable independiente costos logísticos, que ante la pregunta para que califiquen la gestión de estos en la empresa de transportes donde presta servicios, mayoritariamente en un 58.33% (35 encuestados) lo calificaron de un nivel medio o

regular, en tanto que un 20.0% (12 encuestados) calificaron como de nivel alto. Solo el 21.67% (13 encuestado) lo califica como de nivel bajo; en tal sentido, se demuestra que urgen implementar mecanismos para mejorar la gestión de los costos logísticos, toda vez que van a ser decisivos en el logro de los niveles óptimos de rentabilidad.

a. Dimensión: Costos de insumos y suministros

Tabla 4: *¿Cómo calificaría la gestión de los costos de insumos y suministros?*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	Gestión de los costos de insumos y suministros - Bajo	10	16,67	16,67
	Gestión de los costos de insumos y suministros – Medio	34	56,67	73,33
	Gestión de los costos de insumos y suministros - Alto	16	26,67	100,00
Total		60	100,00	

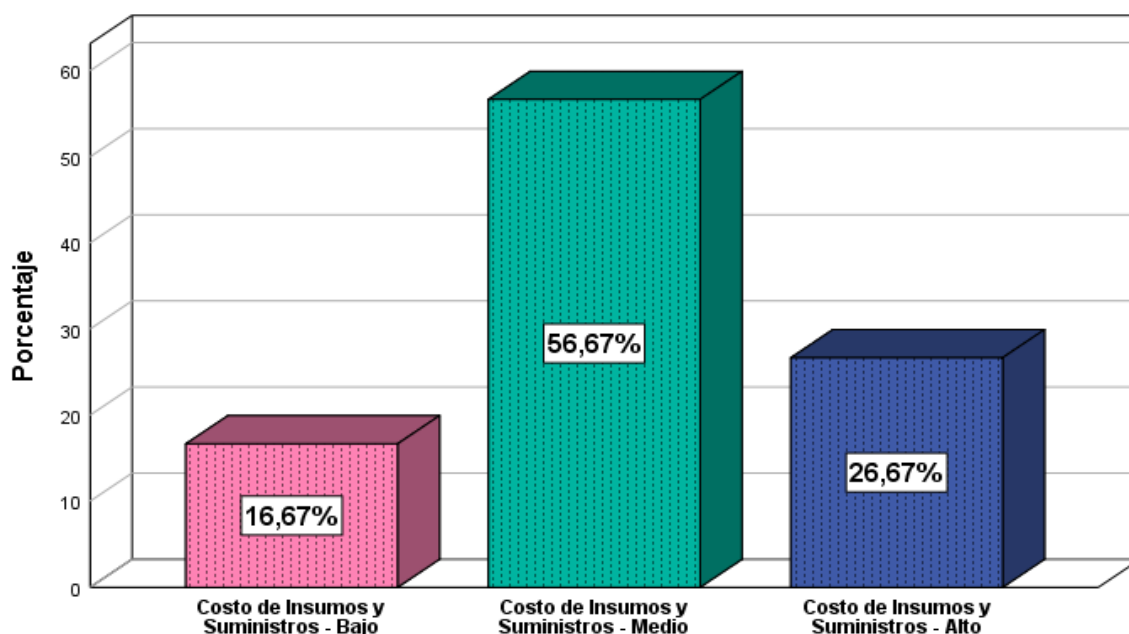


Figura 2: *¿Cómo calificaría la gestión de los costos de insumos y suministros?*

Se puede apreciar en la tabla 4 y figura 2 los resultados de frecuencia y porcentaje, que ante la pregunta para que evalúen la dimensión costos de insumos y suministros utilizados en la empresa de transportes donde labora, un 56.67% (34 encuestados) mencionaron que la

gestión de este componente es de nivel medio o regular, mientras que un 26.67% (16 encuestados) mencionaron que el nivel es alto, sólo el 16.67% (10 encuestados) calificaron de bajo el nivel. Si bien es cierto, mayoritariamente en un 83.67 % opinan que los costos y suministros, componente clave en la determinación del costo del servicio de transporte, es de un nivel medio para alto; también es cierto que vienen manifestándose problemas que están ocasionando que las empresas disminuyan sus márgenes de beneficios.

b. Dimensión: Costos de almacenamiento

Tabla 5: ¿Cómo calificaría la determinación del costo de almacenamiento?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Determinación del costo de almacenamiento – Bajo	11	18,33	18,33
Determinación del costo de almacenamiento – Medio	39	65,00	83,33
Determinación del costo de almacenamiento – Alto	10	16,67	100,00
Total	30	100,00	

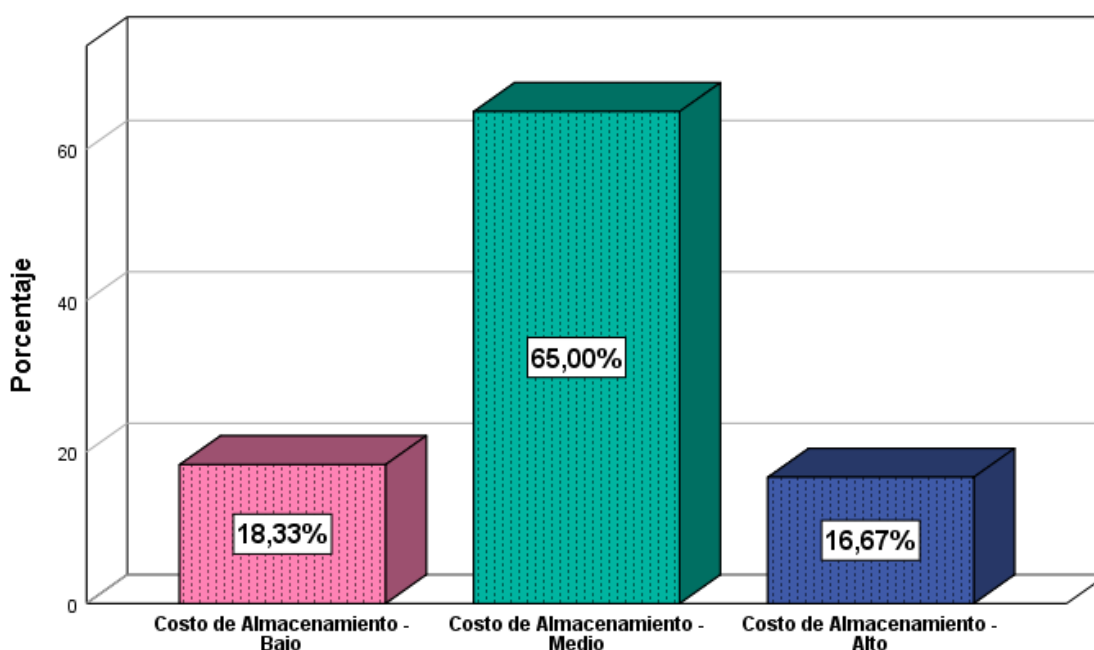


Figura 3: ¿Cómo calificaría la determinación del costo de almacenamiento?

Se puede apreciar en la tabla 5 y figura 3 los resultados de frecuencia y porcentaje de

la dimensión costos de almacenamiento, que ante el requerimiento para que en su condición de trabajador de la empresa de transportes donde labora, evalúe el proceso de costeo del almacenamiento de la carga a transportar, un 65.0% (39 encuestados) mencionaron que el nivel es medio, en tanto que el 16.67% (10 encuestados) contestó que el nivel es alto; sólo un 18.33% (11 encuestados) respondió que el nivel es bajo, se demuestra que debe tenerse mucha diligencia en el proceso de determinación de los costos ya que sobre esta base se fija el valor del servicio a prestar, una inadecuada determinación puede estar ocasionando, pérdida de competitividad o una baja notable en los beneficios de la organización.

c. Dimensión: Costos de distribución

Tabla 6: ¿Cómo calificaría la determinación de los costos de distribución?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	Determinación de los costos de distribución - Bajo	16	26,67	26,67
	Determinación de los costos de distribución – Medio	34	56,67	83,33
	Determinación de los costos de distribución - Alto	10	16,67	100,00
	Total	30	100,00	

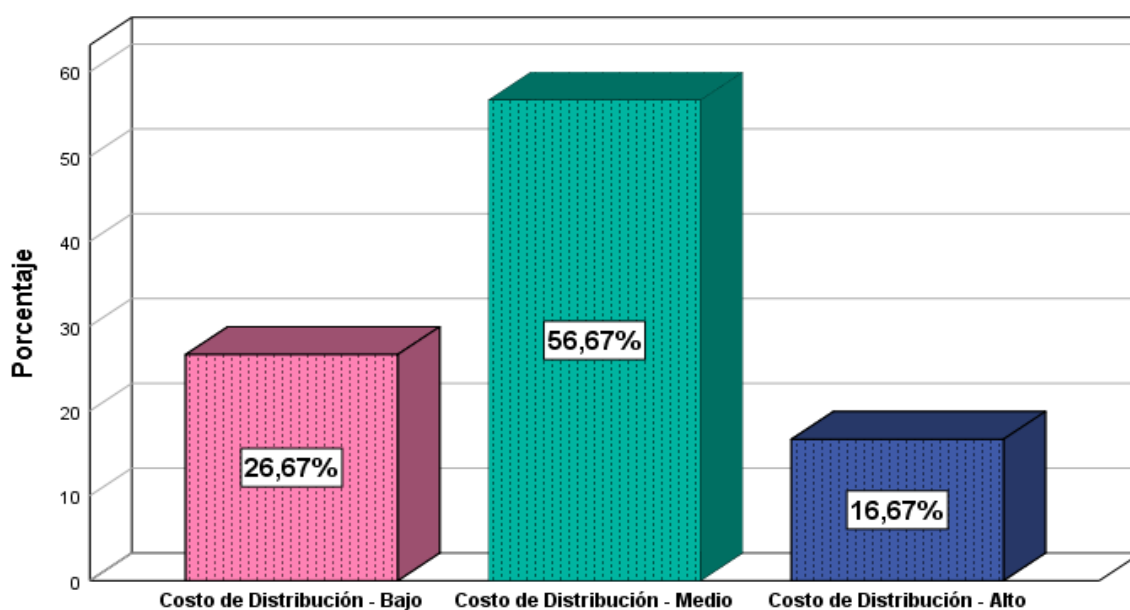


Figura 4: ¿Cómo calificaría la determinación de los costos de distribución?

Se puede apreciar en la tabla 6 y figura 4 los resultados de frecuencia y porcentaje de la dimensión costos de distribución, que ante la pregunta para que evalúen la forma como se vienen determinando estos, en la empresa donde vienen laborando, el 56.7% (34 encuestados) mencionaron que el nivel es medio, en tanto que el 16.67% (10 encuestados) contestaron que el nivel de determinación es bajo, un considerable 26.67% (34 encuestados), respondieron que el nivel es bajo, esto nos refleja un potencial alto para mejorar este proceso de determinar de manera más técnica y más precisa estos costos, debemos tener presente que una inadecuada determinación, va a influir en los resultados operativos del negocio.

4.1.2. Descripción de la variable creación de valor

Tabla 7: *¿Cómo calificaría los procesos para la creación de valor en la empresa?*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Creación de Valor - Bajo	11	18,33	18,33
Creación de Valor – Medio	31	51,67	70,00
Creación de Valor - Alto	18	30,00	100,00
Total	30	100,00	

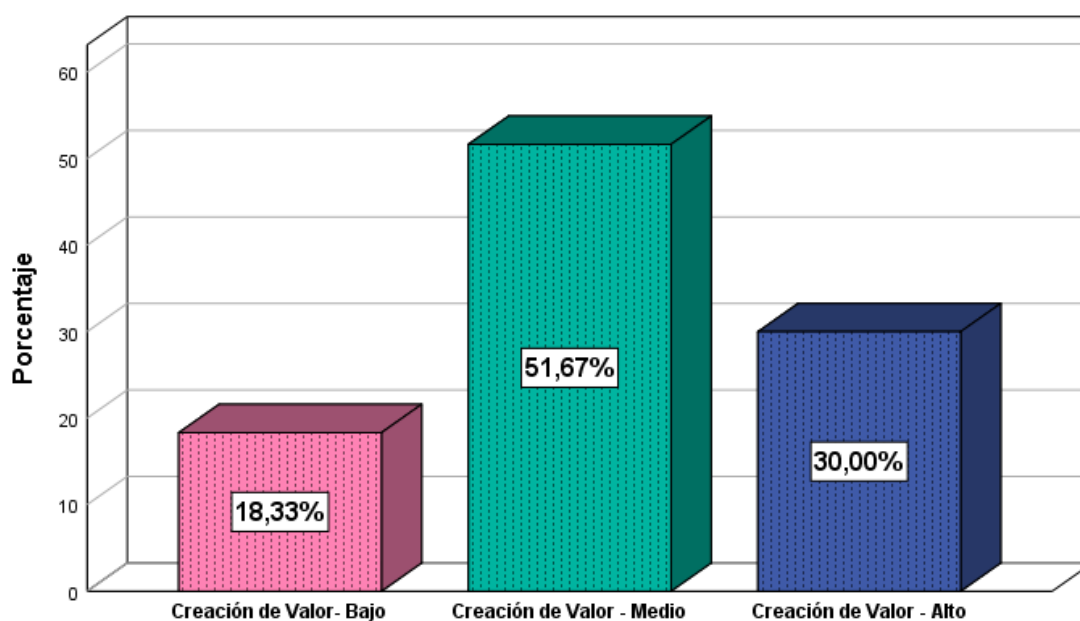


Figura 5: *¿Cómo calificaría los procesos para la creación de valor en la empresa?*

Se puede apreciar en la tabla 7 y figura 5 los resultados de frecuencia y porcentaje de la variable creación de valor, que ante el requerimiento para que califiquen el nivel de esta, en la empresa donde laboran, un 51.67% (31 encuestados) lo calificaron de medio o regular, un 30.0% (18 encuestados) lo calificaron de nivel alto, solo un 18.33% (11 encuestado) calificó como bajo el nivel; se demuestra que, a pesar de los problemas mencionados en las dimensiones anteriores, en las empresa tomadas como unidad de análisis, se viene creando valor, es decir maximizando la rentabilidad de los inversionistas, existiendo potencial para mejorar de manera significativa.

a. Rentabilidad de la inversión

Tabla 8: ¿Cómo evaluaría la rentabilidad de la inversión en su institución financiera?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Rentabilidad de la Inversión - Baja	16	26,67	26,67
Rentabilidad de la Inversión – Media	25	41,67	68,33
Rentabilidad de la Inversión – Alta	19	31,67	100,00
Total	60	100,00	

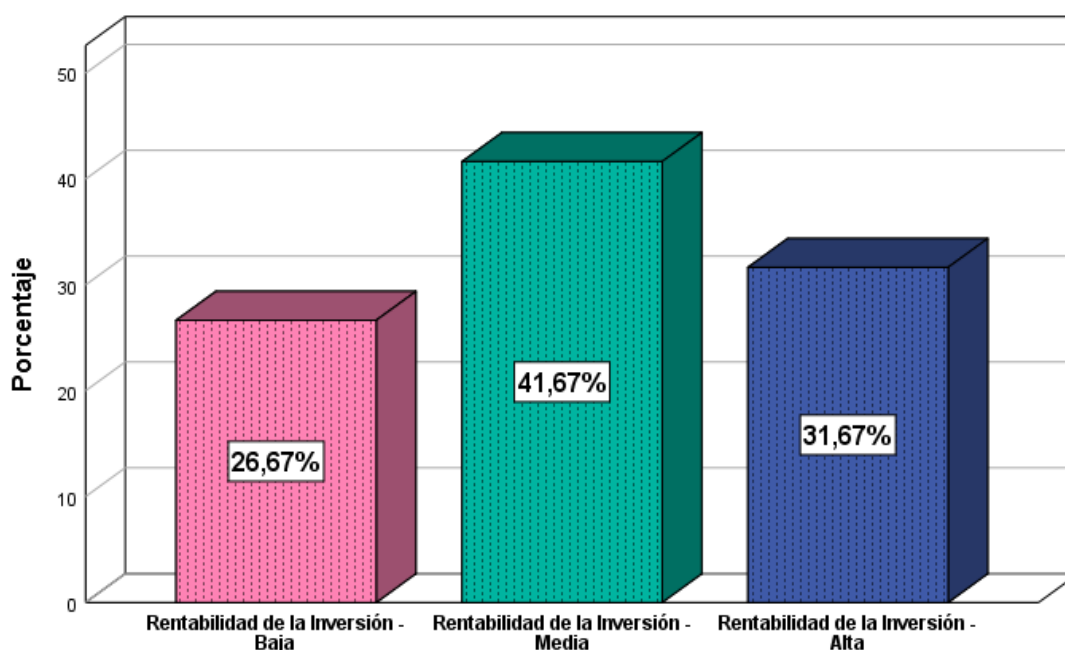


Figura 6: ¿Cómo evaluaría la rentabilidad de la inversión en su institución financiera?

Se puede apreciar en la tabla 8 y figura 6 los resultados de frecuencia y porcentaje de la dimensión utilidad económica, que ante la pregunta para que respondan acerca del nivel de este indicador obtenido por la empresa, un 41.67% (25 encuestados) calificaron en un nivel medio, en tanto que un 31.67% (19 encuestados) lo calificaron en un nivel alto, sólo el 26.67% (16 encuestados) lo calificó con un nivel bajo; en tal sentido, se demuestra que las empresas de transporte de carga pesada, pese a algunos inconvenientes externos, situación económica nacional e internacional, vienen obteniendo resultados alentadores, más aún cuando paulatinamente vamos retomando a niveles pre pandemia es decir a la normalidad.

b. Competitividad en el mercado

Tabla 9: *¿Cómo calificaría el nivel de competitividad en el mercado de la empresa donde labora?*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	Competitividad en el Mercado – Baja	12	20,00	20,00
	Competitividad en el Mercado – Media	26	43,33	63,33
	Competitividad en el Mercado – Alta	22	36,67	100,00
	Total	60	100,00	

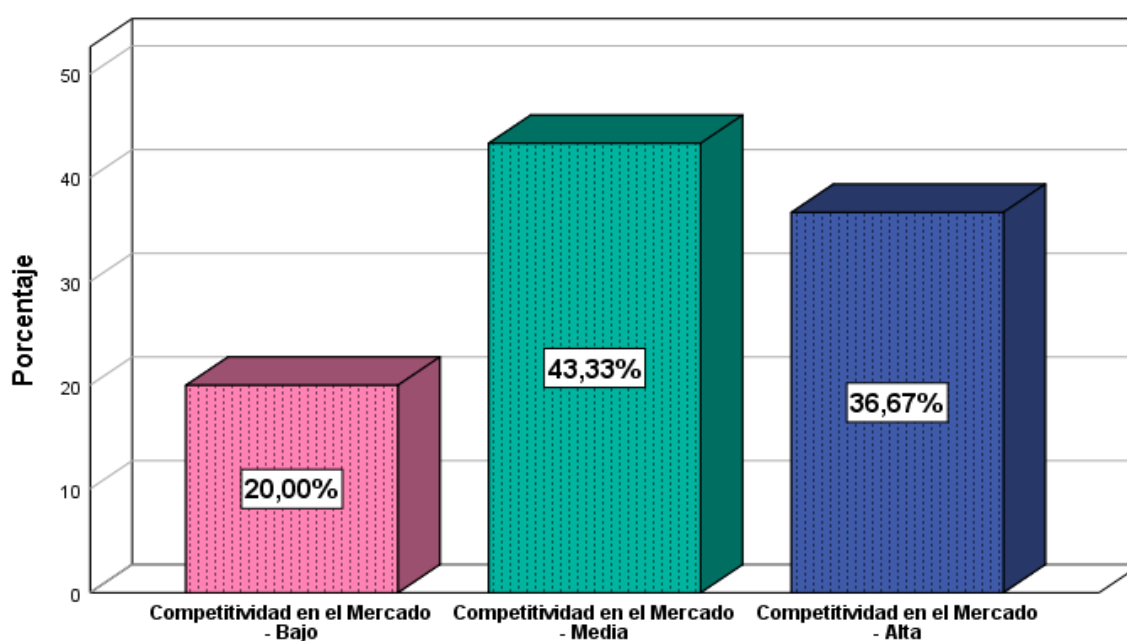


Figura 7: *¿Cómo calificaría el nivel de competitividad en el mercado de la empresa donde labora?*

Se puede apreciar en la tabla 9 y figura 7 los resultados de frecuencia y porcentaje de la dimensión competitividad en el mercado, que ante la pregunta para que los trabajadores de la empresa califiquen cual es el nivel de este indicador clave, un 43.33% (26 encuestados) calificaron que la empresa tiene niveles de competitividad medio, un 36.67% (22 encuestados) mencionaron que la competitividad es alta, en tanto que solo un 20.0% (12 encuestado) lo calificaron en un nivel bajo; en tal sentido, se demuestra que, las empresas, vienen mejorando sus indicadores de competitividad, sin embargo urgen corregir deficiencias de carácter operativo, es decir profesionalizar más el servicio de transporte de carga.

c. Dimensión: Innovación en el servicio

Tabla 10: ¿Cómo calificaría el nivel de innovación en el servicio de la empresa donde labora?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Innovación en el Servicio - Bajo	3	20,0	20,0
Innovación en el Servicio - Medio	19	41,67	61,67
Innovación en el Servicio - Alto	8	38,33	100,00
Total	30	100,00	

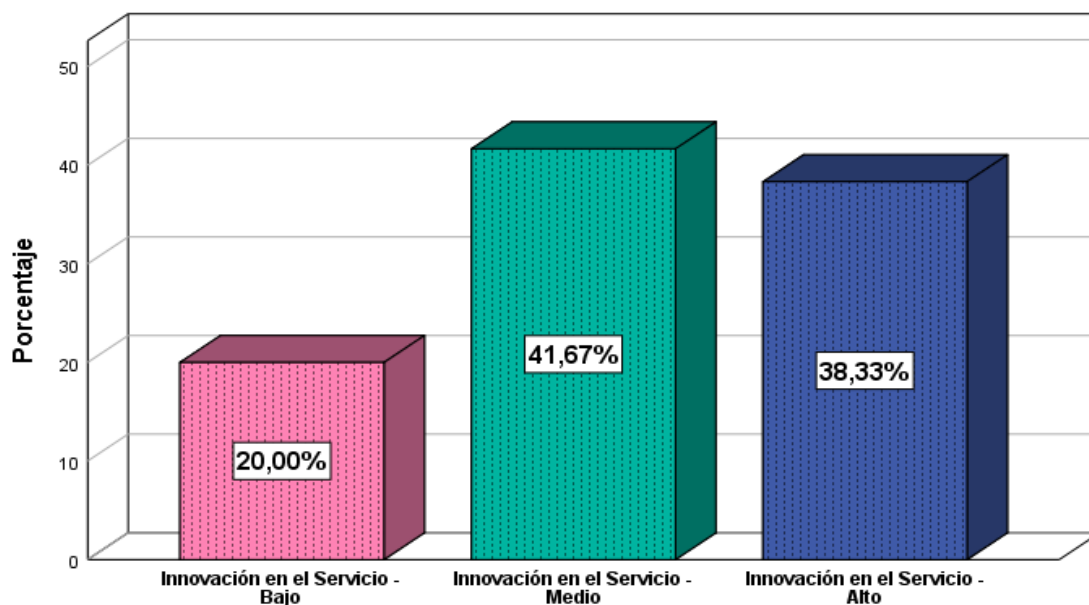


Figura 8: ¿Cómo calificaría el nivel de innovación en el servicio de la de la empresa donde labora?

Se puede apreciar en la tabla 10 y Figura 8 los resultados de frecuencia y porcentaje de la dimensión innovación en el servicio, los encuestados ante el requerimiento para que la califiquen, un 41.67% (19 encuestados) piensan que innovación es de un nivel medio o regular, el 38.33% (8 encuestados) piensan que es de un nivel alto, en tanto que solo un 20.0% (3 encuestados) mencionó que el nivel es bajo, lo cual revela que las empresas están en un proceso de innovación de los servicios, tratando de que el cliente reciba el servicio de la mejor manera, dentro de los plazos acordados y con un precio justo..

4.2. Contrastación de hipótesis

4.2.1. Prueba de hipótesis general

Formulación de hipótesis

Ho: No Existe influencia significativa entre los Costos Logísticos y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

Ha: Existe influencia significativa entre los Costos Logísticos y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

Estadística de prueba

Tabla 11: *Correlación entre los Costos Logísticos y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.*

			Costos Logísticos	Creación de Valor
Rho de Spearman	Costos Logísticos	Coefficiente de correlación	1,000	,801**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60
	Creación de Valor	Coefficiente de correlación	,801**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

De acuerdo a los resultados obtenidos en la tabla 11, se encontró una relación lineal positiva estadísticamente significativa, considerable y directamente proporcional entre la variable costos logísticos y la variable creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022 ($r_s = 0.801$, $p = 0.000$). Toda vez que el p_v de 0,00 es menor a 0,05.

En este sentido, rechazamos la hipótesis nula, y aceptamos la hipótesis alterna, indicando que existe relación significativa entre la variable costos logísticos y la variable creación de valor.

4.2.2. Prueba de hipótesis específica 1

Formulación de hipótesis

Ho: No Existe influencia significativa entre la dimensión costos de insumos y suministros y la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

Ha: Existe influencia significativa entre la dimensión costos de insumos y suministros y la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

Estadística de prueba

Tabla 12: *Correlación entre la dimensión Costos de Insumos y Suministros y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022 .*

		Costos de Insumos y Suministros	Creación de Valor
Rho de Spearman	Costos de Insumos y Suministros	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,734**
		N	60
	Creación de Valor	Coefficiente de correlación	,734**
		Sig. (bilateral)	1,000
		N	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

De acuerdo a los resultados obtenidos en la tabla 12, se encontró una relación lineal positiva estadísticamente significativa, considerable y directamente proporcional entre la dimensión costos de insumos y suministros y la variable creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022 ($r_s = 0.734$, $p = 0.000$). Toda vez que el p_v de 0,00 es menor a 0,05.

En este sentido, rechazamos la hipótesis nula, y aceptamos la hipótesis alterna, indicando que existe relación significativa entre la dimensión costos de insumos y suministros y la variable creación de valor.

4.2.3. Prueba de hipótesis específica 2

Formulación de hipótesis

H₀: No Existe influencia significativa entre la dimensión Costos de Almacenamiento y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

H_a: Existe influencia significativa entre la dimensión Costos de Almacenamiento y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

Estadística de prueba

Tabla 13: *Correlación entre la dimensión Costos de Almacenamiento y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.*

			Costos de Almacenamiento	Creación de Valor
Rho de Spearman	Costos de Almacenamiento	Coefficiente de correlación	1,000	,732**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60
	Creación de Valor	Coefficiente de correlación	,732**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

De acuerdo a los resultados obtenidos en la tabla 13, se encontró una relación lineal positiva estadísticamente significativa, considerable y directamente proporcional entre la dimensión costos de almacenamiento y la variable creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022 ($r_s = 0.732$, $p = 0.000$). Toda vez que el p_v de 0.00 es menor a 0,05.

En este sentido, rechazamos la hipótesis nula, y aceptamos la hipótesis alterna, indicando que existe relación entre la dimensión costos de almacenamiento y la variable creación de valor.

4.2.4. Prueba de hipótesis específica 3

Formulación de hipótesis

H₀: No Existe influencia significativa entre la dimensión costos de distribución y la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

H_a: Existe influencia significativa entre la dimensión costos de distribución y la creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.

Estadística de prueba

Tabla 14: *Correlación entre la dimensión Costos de Distribución y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.*

			Costos de Distribución	Creación de Valor
Rho de Spearman	Costos de Distribución	Coefficiente de correlación	1,000	,723**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60
	Creación de Valor	Coefficiente de correlación	,723**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

De acuerdo a los resultados obtenidos en la tabla 14, se encontró una relación lineal positiva estadísticamente significativa, considerable y directamente proporcional entre la dimensión costos de distribución y la variable creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022 ($r_s = 0.723$, $p = 0.000$). Toda vez que el p_v de 0,00 es menor a 0,05.

En este sentido, rechazamos la hipótesis nula, y aceptamos la hipótesis alterna, indicando que existe relación significativa entre la dimensión costos de distribución y la variable creación de valor.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN

5.1. Discusión

Primera discusión:

En el marco teórico de la presente investigación, sección de antecedentes citamos resúmenes de trabajos realizados, tanto por investigadores internacionales como nacionales, y publicados como tesis para título profesional o como artículos científicos. Se puede advertir en las mencionadas investigaciones, que un factor que va a posibilitar que el negocio tenga aceptación y promueva su escalabilidad en el tiempo, es partir desde la formulación de un proyecto sólido, con el análisis de cada una de las variables que van a repercutir favorable o desfavorablemente y que sea sometido a una evaluación económica y financiera rigurosa.

Un aspecto que resulta sustancial en el proceso de creación y posterior funcionamiento de la empresa de transporte de carga pesada, estará dado por la correcta definición del modelo de negocios, teniendo como eje principal una correcta estructuración de los costos del servicio. En mercados tan competitivos como el de transportes de carga pesada, con las distorsiones causadas por la participación de operadores informales, se requiere gestionar eficientemente los costos logísticos, a través de todos sus componentes. Al respecto es menester tener en consideración que la presente investigación, evidenciada en los resultados de la encuesta realizada, en forma mayoritaria manifiestan que el nivel de gestión de los costos logísticos es solo medio o regular.

En ese sentido, una manera de promover el crecimiento y la sostenibilidad, de la empresa, implica, en primer lugar, establecer una estructura de costos adecuada, trabajar con indicadores claves, controlar y monitorear áreas críticas, evaluar permanentemente los resultados que se vayan obteniendo. Esto implica implementar y sostener una cultura de mejora continua que se interiorice en todos los integrantes de la organización.

Si la empresa se enrumba bajo esos lineamientos, será promisoría la expectativa de generar los beneficios económicos y financieros esperados, solo así se estará promoviendo la creación de valor de la organización con el consiguiente beneplácito de los inversionistas.

Segunda discusión

Al revisar el marco teórico de la investigación, formulando la debida contrastación con los resultados del presente estudio, es necesario prestar mucha atención a un componente fundamental dentro de la estructura del costo del servicio de transporte de carga pesada, nos referimos a los costos de insumos y suministros, es decir, combustible, lubricantes, repuestos, entre otros, desde su proceso de programación, adquisición, almacenamiento y distribución a las unidades encargadas de prestar el servicio.

Sobre el particular, se debe desterrar el concepto de adquirir insumos y suministros menos costosos, por cuanto debe tenerse en consideración la calidad de estos, porque va a incidir en la prestación del servicio, ya hemos podido apreciar como resultados de la investigación que los encuestados solo califican el nivel de gestión de este componente como medio o regular.

Tercera discusión

En la misma línea establecido en el punto anterior, para la determinación eficiente de los costos logísticos en el servicio de transporte de carga pesada, es necesario gestionar adecuadamente los costos de almacenamiento, es decir aquellos que se incurren desde que la carga es recepcionada en los almacenes de la empresa hasta ser trasladada al destino final acordado con el cliente De acuerdo a los resultados obtenidos en nuestra investigación, los servidores entrevistados manifiestan mayoritariamente que la evaluación de este criterio está en un nivel medio o regular, en este sentido, de acuerdo a la opinión de los autores citados en los antecedentes, urge trabajar mejor este criterio de evaluación, la idea y el propósito es

mejorar permanentemente, para lograr la satisfacción del cliente, promoviendo su fidelización, así generar los beneficios al interior de la empresa.

Cuarta discusión:

Muchas veces a los costos de distribución no se le presta la debida atención, se suele incidir más en los costos de insumos y suministros, así como los relacionados al almacenamiento. Sin embargo, de acuerdo a los resultados evidenciadas en las encuestas, los servidores manifiestan mayoritariamente que el nivel de gestión de este factor es medio o regular. El proceso de distribución va a tener un impacto directo y significativo en la calidad de servicio al cliente, no solo debemos enfocarnos en cumplir con la entrega de la carga, sino asegurarnos de no sufrir percances que generen deterioros, demoras o insatisfacción en el cliente.

Resumiendo, si analizamos los componentes de los costos logísticos de manera integral, es decir, el costo de los insumos y suministros, los costos de almacenamiento y los costos de distribución, llegaremos a la conclusión que es necesario gestionarlos eficientemente todos ellos, si bien es cierto alguno tiene un mayor peso en la estructura de fijación del costo, no podemos soslayar que todos van a tener incidencia en la mejora de la rentabilidad del negocio, en otras palabras, van a ser decisivos en la creación de valor para los inversionistas.

CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

Primera Conclusión

Con la finalidad de probar la hipótesis general de investigación, se aplicó la prueba estadística denominada correlación de Spearman, lo cual ha permitido establecer que existe una relación de nivel alto y significativo entre las variables costos logísticos y resultados creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022 ($r_s = 0,801$, $p = 0,000$), lo cual nos lleva a concluir que en la medida que la gestión de los costos logísticos se realice de manera más profesional, aplicando herramientas modernas de administración, se estará en mejores condiciones para incrementar la creación de valor de las organizaciones, es decir maximizar la rentabilidad de los inversionistas.

Segunda Conclusión

Con la finalidad de probar la hipótesis específica de investigación número 01, se aplicó la prueba estadística denominada correlación de Spearman, lo cual ha permitido establecer que existe una relación de nivel alto y significativo entre la dimensión costo de insumos y suministros y la variable creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022 ($r_s = 0,734$, $p = 0,000$), lo cual nos permite afirmar siendo un elemento esencial en el proceso de determinar el costo del servicio de transporte de carga pesada, la gestión de los costos y suministros en la medida que se optimice su utilización, va a repercutir directamente en la creación de valor de la empresa, y esto significaría un aumento en la rentabilidad del inversionista.

Tercera Conclusión

Con la finalidad de probar la hipótesis específica de investigación número 02, se aplicó la prueba estadística denominada correlación de Spearman, lo cual ha permitido establecer

que existe una relación de nivel alto y significativo entre la dimensión costos de almacenamiento y la variable creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022 ($r_s = 0,732$, $p = 0,000$), lo cual nos lleva a concluir que una eficiente gestión en los procesos de almacenamiento de la carga permitirá minimizar los costos, lo cual a su vez permitiría mejorar los beneficios y la rentabilidad del negocios, es decir la creación de valor para los inversionistas.

Cuarta Conclusión

Con la finalidad de probar la hipótesis específica de investigación número 03, se aplicó la prueba estadística denominada correlación de Spearman, lo cual ha permitido establecer que existe una relación de nivel alto y significativo entre la dimensión costos de distribución y la variable creación de valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022 ($r_s = 0,723$, $p = 0,000$), lo cual nos lleva a concluir que una eficiente gestión de los costos de distribución de la carga pesada contratada, no solo va a permitir a la empresa determinar costos del servicio más competitivos, sino que se planteará la posibilidad de gestionar un mayor volumen de carga, con la consiguiente mejora en los indicadores de rentabilidad y la creación de valor para las empresas.

6.2. Recomendaciones

Primera Recomendación:

Se recomienda que las empresas de transporte de carga pesada de Lima, mejoren constantemente la gestión de sus costos logísticos, esto implica estar revisando cada uno de los procesos que se aplican, determinando los puntos críticos, es decir aquellos que le están provocando aumentos en la determinación del costo del servicio; ser competitivos en precios puede ser un factor que redunde en una mayor cobertura del mercado y por consiguiente una mejora en la rentabilidad del negocio, lo cual implica la creación de valor para los accionistas.

Segunda recomendación:

Se recomienda que las empresas de transporte de carga pesada de Lima, como parte del proceso de evaluación de sus costos logísticos, revisen la manera como vienen gestionando los costos de insumos y suministros utilizados en la prestación de los servicios, el control de los combustibles y lubricantes, repuestos, los servicios de estiba y desestiba, entre otros van a tener una incidencia directa en la calidad y costo del servicio, el proceso de optimizar recursos no debe implicar disminución de la calidad del servicio, esto predispondrá a que la empresa genere valor vía el incremento de su rentabilidad.

Tercera recomendación:

Se recomienda que las empresas de transporte de carga pesada de Lima, como parte del proceso de evaluación de sus costos logísticos, realicen una revisión minuciosa de los costos de almacenamiento en que viene incurriendo, es menester controlar la carga almacenada, agilizar el despacho y posterior a punto de destino, de esa manera se optimizarán los espacios de almacenamiento, se disminuirá los riesgos de deterioro o pérdida y se mejorarán los tiempos de prestación del servicio, esto a su vez reducirá los costos, con lo cual

se generará un mejor margen y por lo tanto mayor rentabilidad, con la consiguiente creación de valor para los inversionistas.

Cuarta recomendación:

Se recomienda que las empresas de transporte de carga pesada de Lima, como parte del proceso de evaluación de sus costos logísticos, realicen un análisis minucioso del recorrido de la carga transportada, optimizando las rutas, de manera que los vehículos se trasladen con la carga suficiente, de manera que se pueda cumplir con los acuerdos establecidos con el cliente en cuanto a tiempo de entrega, pero sin ocasionar sobre costos a la empresa; el actuar de esta manera propiciará eficiencia en costos y la posibilidad de mejorar la rentabilidad y la creación de valor para los inversionistas.

CAPÍTULO VII: REFERENCIAS

7.1 Fuentes bibliográficas

- Barroso, J. (2019). Los costos logísticos y su incidencia en la rentabilidad de la empresa de carga Transportes B&M SRL, Trujillo 2018. (*Tesis para Título Profesional*). Universidad César Vallejo, Trujillo, Perú. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/58359>
- Benítez, C. (2020). El Control de Inventarios y su incidencia en la rentabilidad del Comercial Avícola Rincón de España, Cantón Quinindé, Período 2018. (*Tesis para Título Profesional*). Universidad Nacional de Chimborazo, Riobamba - Ecuador.
- Cedeño Velasco, A. (2019). Las estrategias gerenciales como base fundamental para la administración en los negocios. *Universidad y Sociedad*, 11, 5, 191-200. Obtenido de <http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v11n5/2218-3620-rus-11-05-191.pdf>
- Dávalos, A. (2018). Análisis de la gestión empresarial y su incidencia en el posicionamiento y la generación de valor de la empresa de transportes y servicios generales Turismo Moche S.R.L. - año 2016. (*Tesis para Título Profesional*). Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, Perú. Obtenido de <http://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/10685>
- Dávalos, S., & Porras, K. (2019). Control de inventarios y gestión logística de las empresas comercializadoras ferreteras – Distrito El Tambo – 2017. (*Tesis para Título Profesional*). Universidad Peruana Los Andes, Huancayo, Perú. Obtenido de http://www.repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/1151/T037_46420436_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Demera, L. (2014). Creación de una empresa de servicios logísticos de transporte terrestre de carga pesada a nivel nacional. (*Tesis para Título Profesional*). Universidad

- Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/2678>
- Díaz, V. (2009). *Metodología de la investigación científica y bioestadística*. Santiago de Chile: RIL Editores.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación* (Quinta ed.). México D.F.: Mc. Graw-Hill/Interamericana Editores S.A.
- Lupa, W. (2016). Estructura de costos en empresas de transporte de tercerización de carga pesada en la toma de decisiones. Caso: TRANSPORTES LEO – MAX S.R.L 2015. (*Tesis para Título Profesional*). Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, Arequipa, Perú. Obtenido de <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/3730>
- Orjuela-Castro, J., Suárez-Camelo, N., & Chinchilla-Ospina, Y. (2016). Costos logísticos y metodologías para el costeo en cadenas de suministro: una revisión de la literatura. *Cuadernos de Contabilidad*, 17(44), 377-420.
<https://doi.org/https://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.cc17-44.clmc>
- Ramirez, K., & Reyes, Y. (2021). Diseño para un óptimo control de inventarios de la empresa Botica M&C Farma S.A.C. 2021. (*Tesis para título profesional*). Universidad Privada del Norte, Trujillo, Perú. Obtenido de https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/30078/Ketty%20Anali%20Ramirez%20Mi%20c3%b1ano%20-%20Yessica%20Cecilia%20Reyes%20Rodriguez_Tesis%20parcial.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Trespacios, J., Vazquez, R., & Bello, L. (2005). *Investigación de mercado: métodos de recogida y análisis de la información para la toma de decisiones de marketing*. Madrid: Paraninfo.

ANEXOS

Anexo 01: Matriz de Consistencia

Título: Los Costos Logísticos y la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGÍA
<p>PROBLEMA PRINCIPAL:</p> <p>¿De qué manera los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022?</p> <p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> ¿De qué manera los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de insumos y suministros? ¿De qué manera los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de almacenamiento? ¿De qué manera los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de distribución? 	<p>OBJETIVO GENERAL:</p> <p>Demostrar la manera en que los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> Analizar la manera en que los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de inventario. Describir la manera en que los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de almacenamiento. Establecer la manera en que los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de distribución. 	<p>HIPÓTESIS PRINCIPAL</p> <p>Los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.</p> <p>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> Los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de inventario. Los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través los costos de almacenamiento. Los Costos Logísticos influyen significativamente en la Creación de Valor en empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022, a través de los costos de distribución. 	<p>X. VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>Costos Logísticos</p> <p>DIMENSIONES</p> <p>X.1. Costos de Insumos y Suministros</p> <p>X.2. Costos de Almacenamiento</p> <p>X.3. Costos de distribución</p> <p>INDICADORES</p> <ul style="list-style-type: none"> Consumo de combustibles y lubricantes Costos de mantenimiento de vehículos Control de salida y desestiba Costos administrativos de almacenamiento Control de transporte y distribución Seguimiento de despachos Costos de fletes <p>Y. VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>Creación de Valor</p> <p>DIMENSIONES</p> <p>Y.1. Rentabilidad de la inversión</p> <p>Y.2. Competitividad en el mercado</p> <p>Y.3. Innovación en el servicio</p> <p>INDICADORES</p> <ul style="list-style-type: none"> Rentabilidad financiera Rentabilidad económica Flujo de Caja Eficiencia operativa Precios competitivos Seguridad en el servicio Administración del tiempo y distancia Certificación de entregas Control de siniestralidad 	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN:</p> <p>Básica.</p> <p>NIVEL DE INVESTIGACIÓN</p> <p>Descriptivo – correlacional</p> <p>ENFOQUE</p> <p>Estudio cuantitativo</p> <p>Diseño no experimental, trabajo de campo y análisis documental</p> <p>Responde a la siguiente fórmula: $M = O \times r \text{ O} y$ M = Muestra. O = Observación. X = Costos Logísticos Y = Creación de Valor r = Relación de variables</p> <p>POBLACIÓN</p> <p>La población estará compuesta por 60 personas entre propietarios, funcionarios y servidores de las empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.</p> <p>MUESTRA</p> <p>Estará constituida por 60 personas entre propietarios, funcionarios y servidores de las empresas de transporte de carga pesada de Lima, 2022.</p>

Cuestionario para medir la Variable Costos Logísticos

A.- Presentación:

Estimado(a) trabajador(a), el presente cuestionario es parte de una investigación que tiene por finalidad obtener información sobre los costos logísticos que se vienen aplicando en su empresa, opiniones personales que son de gran importancia para la investigación.

B.- Datos generales:

1.- Ocupación:

2.- Sexo: Femenino Masculino

C.- Indicaciones:

- ✓ Este cuestionario es anónimo. Por favor responda con sinceridad.
- ✓ Lee detenidamente cada ítem. Cada uno tiene cinco posibles respuestas.
- ✓ Contesta a las preguntas marcando con una "X" en un solo recuadro que, según tu opinión.
- ✓ La escala, código y valoración de calificación es la siguiente:

Escala	Código	Valores
Nunca	N	1
Casi nunca	CN	2
Algunas veces	AV	3
Casi siempre	CS	4
Siempre	S	5

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Cuestionario para medir la variable Costos Logísticos

Nº	ITEMS	VALORACIÓN				
	COSTOS LOGÍSTICOS	1 N	2 CN	3 AV	4 CS	5 S
I	COSTOS DE INSUMOS Y SUMINISTROS					
1	¿Se tiene identificado la cantidad de combustibles y lubricantes por kilometraje recorrido?					
2	¿Cuentan con programas de mantenimiento y sustitución de partes de la unidad vehicular por desgaste?					
3	¿Se ha identificado los costos fijos relacionados con la prestación del servicio de transporte?					
4	¿Se asignan los costos indirectos utilizando procedimientos técnicos apropiados al tipo de servicio?					
5	¿Se ha determinado el costo unitario de insumos por kilómetro recorrido?					
II	COSTOS DE ALMACENAMIENTO					
6	¿Se tiene establecido el procedimiento para almacenar la carga que se va a transportar?					
7	¿En cada fase del proceso se tienen identificado los costos en que se incurre?					
8	¿Se tiene implementado controles acerca de la carga a transportar en custodia temporal de la empresa?					
9	¿Se tienen identificado los costos fijos de almacenamiento relativos al personal?					
10	¿Se tienen identificado los costos fijos relacionados con la parte administrativa del almacén?					
III	COSTOS DE DISTRIBUCIÓN					
11	¿Se tiene estandarizado el procedimiento para entregar la carga contratada por el cliente?					
12	¿En cada fase del proceso de distribución de la carga se identifican los costos en que se incurre?					
13	¿El personal encargado de la distribución está debidamente costado, incluyendo todos los costos colaterales?					
14	¿Se tiene como política asegurar la carga a distribuir contra riesgos de deterioro o pérdida?					
15	¿Se lleva el control de los costos de peaje en que se incurren en el trayecto?					

Cuestionario para medir la variable Creación De Valor

A.- Presentación:

Estimado(a) señor(a), el presente cuestionario es parte de una investigación que tiene por finalidad obtener su opinión y verificar si la empresa donde labora crea valor, es decir maximiza las utilidades, opiniones personales que serán de gran importancia para la investigación.

B.- Datos generales:

1.- Trabajador:

2.- Sexo: Femenino Masculino

C.- Indicaciones:

- ✓ Este cuestionario es anónimo. Por favor responde con sinceridad.
- ✓ Lee detenidamente cada ítem. Cada uno tiene cinco posibles respuestas.
- ✓ Contesta a las preguntas marcando con una "X" en un solo recuadro que, según tu opinión.
- ✓ La escala, código y valoración de calificación es la siguiente:

Escala	Código	Valores
Nunca	N	1
Casi nunca	CN	2
Algunas veces	AV	3
Casi siempre	CS	4
Siempre	S	5

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Cuestionario para medir la variable Creación de Valor

Nº	ITEMS	VALORACIÓN				
	CREACIÓN DE VALOR	1 N	2 CN	3 AV	4 CS	5 S
I	RENTABILIDAD DE LA INVERSIÓN					
1	¿Se tiene establecido objetivos y metas para lograr una determinada rentabilidad económica?					
2	¿Se tiene establecido objetivos y metas para lograr una determinada rentabilidad financiera?					
3	¿Se ha determinado el costo de capital de las inversiones?					
4	¿Utiliza el presupuesto de caja para controlar la liquidez de la empresa?					
5	¿Se utiliza el punto de equilibrio como umbral para proyectar las utilidades?					
II	COMPETITIVIDAD EN EL MERCADO					
6	¿Cuenta su empresa con las unidades vehiculares para cubrir las demandas de servicio de los clientes?					
7	¿Cuenta con una estructura de costos que le permite determinar precios competitivos a los clientes?					
8	¿El personal que presta el servicio de transporte de carga está capacitado permanentemente?					
9	¿Ha establecido alguna estrategia de negocio que le permita diferenciarse de las empresas competidoras?					
10	¿Utiliza indicadores de desempeño para medir si la empresa es competitiva en el mercado?					
III	INNOVACIÓN EN EL SERVICIO					
11	¿Ha establecido alguna estrategia de negocio que le permita hacer innovaciones en la prestación del servicio?					
12	¿Tiene procedimientos para asegurar que el servicio de transporte llegue en la forma y plazos solicitado por el cliente?					
13	¿Tiene implementado procedimientos para mejorar permanentemente la prestación de los servicios?					
14	¿Ha establecido procedimientos para garantizar la seguridad de la carga transportada?					
15	¿Se recibe del cliente las sugerencias para mejorar permanentemente el servicio e innovar procesos?					