

**UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA  
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y  
FINANZAS CORPORATIVAS**



**TESIS**

**“IMPORTANCIA DE LA TERCERIZACIÓN DE SERVICIOS  
CONTABLES EN LA OPTIMIZACIÓN DE PROCESOS DE LAS  
OPERACIONES DE TRANSPORTE DE LAS EMPRESAS DE  
LOGÍSTICA EN LURIN”**

**PRESENTADO POR LA BACHILLER**

**KATHERINE ROSSEMARY RAMIREZ BLAS**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
CONTADOR PÚBLICO**

**ASESOR MAGISTER RICARDO GUERRERO PÉREZ  
LIMA – PERÚ  
2019**

## **DEDICATORIA:**

**A mis padres Ana y Hugo con mucho cariño les dedico todo mi esfuerzo y trabajo puesto para la realización de esta tesis y a mi más grande motivación que es mi hijo Thiago.**

## **AGRADECIMIENTO:**

**Agradezco a Dios por protegerme durante todo mi camino y darme fuerzas para superar obstáculos y dificultades a lo largo de toda mi vida.**

**A mis padres que me han enseñado a no desfallecer ni rendirme ante nada y siempre perseverar a través de sus sabios consejos.**

# ESTRUCTURA DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

	Pág.
Portada	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Estructura del Trabajo de Investigación	iv
Resumen	vi
Abstract	vii
Índice de Tablas	vii
Índice de gráficos	ix
Introducción	1
<b>CAPITULO I: MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>9</b>
1.1 Marco Histórico	9
1.2 Bases Teóricas	15
1.3 Marco Legal	28
1.4 Investigaciones o antecedentes del estudio	38
1.5 Marco Conceptual	60
<b>Capitulo II: EL PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES</b>	<b>68</b>
<b>2.1 Planteamiento del problema</b>	<b>68</b>
2.1.1 Descripción de la realidad problemática	68
2.1.2 Antecedentes Teóricos	69
2.1.3 Definición del problema general y específicos	75
<b>2.2 Objetivos, delimitación y justificación de la investigación</b>	<b>76</b>
2.2.1 Objetivo General y específico	76
2.2.2 Delimitación del estudio	77
2.2.3 Justificación e importancia del estudio	78
<b>2.3 Hipótesis, Variables y Definición Operacional</b>	<b>79</b>
2.3.1 Supuestos Teóricos	79
2.3.2 Hipótesis generales y específicas	79

2.3.3 Variables, definiciones operacionales e indicatoras	80
<b>CAPITULO III: MÉTODO, TÉCNICA E INSTRUMENTOS</b>	<b>81</b>
3.1 Tipo de la investigación	81
3.2 Diseño a utilizar	81
3.3 Universo, población, muestra y muestreo	81
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	83
3.5 Procesamiento de datos	85
<b>CAPITULO IV: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS</b>	<b>85</b>
4.1 Presentación de Resultados	85
4.2 Contrastación de hipótesis	99
4.3 Discusión de resultados	111
<b>CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	<b>115</b>
5.1 Conclusiones	115
5.2 Recomendaciones	117
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>119</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>122</b>
1. Matriz de coherencia interna	122
2. Encuesta	123
3. Relación de empresas	127
4. Estados Financieros	129

## RESUMEN

La presente tesis tiene por objetivo informar y dar a conocer la relación que tiene la tercerización de servicios contables en la optimización de procesos de las operaciones de transporte en las empresas logísticas en Lurín, por lo cual inicie una exhaustiva investigación para conocer los inicios de la tercerización contables, antiguamente no se tomaba en cuenta el tema de tercerización ya que significaba egresos para la empresa, no obstante, las empresas modernas que desean ser realmente productivas, contratan servicios contables externos que les facilitara centrarse en objetivos primordiales y así agilizar sus procesos, pero no todas las empresas optan por esta medida que finalmente mejorará los ingreso, la productividad y el rendimiento laboral, por ende he querido profundizar el porque hay empresas que si optan por la tercerización contable y otras a las cuales le dificulta o intimida optar por la tercerización, esta investigación se ha logrado gracias a indagaciones y teorías, también mediante encuestas a empresas en las cuales obtuve información muy importante de como se refleja la tercerización en empresas logísticas.

Luego de las investigaciones puede informar que he llegado a importantes conclusiones, la principal es que la tercerización no ha sido usada de una manera adecuada por las empresas debido a su desconocimiento y a la falta de información relacionada al tema, entre otras conclusiones que detallare e informare a lo largo de este tema.

**Palabras clave:** tercerización, egresos, productividad, rendimiento laboral, logística.

## ABSTRACT

The purpose of this test is to inform and publicize the relationship that outsourcing of accounting services has in the optimization of transport operations processes in logistics companies in Lurin, so start a thorough investigation to know the beginnings of the accounting outsourcing, formerly did not take into account the issue of outsourcing that means meant expenditures for the company, however, modern companies that want to be really productive, services contract external accounting services that allow them to focus on primary objectives and thus streamline their processes, but not all companies choose this measure that will ultimately improve income, productivity and work performance, therefore, will want to deepen because companies that are opting for accounting outsourcing and others because of difficulties or intimidated opt for outsourcing , this research has been obtained through inquiries and theories, also through surveys to companies in which very important information was obtained on how outsourcing is reflected in logistics companies.

After the investigations you can report that you have reached an important conclusion, the main one is that the third part has not been used in an adequate way for the companies due to their lack of knowledge and the lack of information related to the subject, among others conclusions that I will detail and inform throughout this topic.

**Keywords:** outsourcing, expenses, productivity, labor performance, logistics.

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. ¿La Rentabilidad por el servicio de transporte en las empresas de logística se incrementó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	84
Tabla 2. ¿El desplazamiento de mercancía por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más rápido gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	85
Tabla 3. ¿Las operaciones en vacío por servicio de transporte en las empresas de logística se redujeron gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	86
Tabla 4. ¿La Gestión por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	87
Tabla 5. ¿Las operaciones de transporte mejoraron sus tiempos por el servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos? .....	88
Tabla 6. ¿La Tercerización de servicios contables redujo los costos por servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	89
Tabla 7. ¿La Carga parcial de mercadería por servicio de transporte en las empresas de logística se redujo gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	90
Tabla 8. ¿La eficiencia del personal por servicio de transporte en las empresas de logística aumentó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	92
Tabla 9. ¿La planeación por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	93
Tabla 10. ¿La capacidad de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	94



Tabla 11. ¿El monto de depreciación acumulada de los vehículos por servicio de transporte en las empresas de logística se controla en forma más adecuada gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	95
Tabla 12. ¿El control por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente, gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	96
Tabla 13. ¿La reducción de costos por servicio de entrega por servicio de transporte en las empresas de logística elevó en forma significativa la rentabilidad gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	97
Tabla 14. ¿La productividad por servicio de transporte en las empresas de logística se elevó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte? .....	98

## ÌNDICE DE GRÀFICOS

Gráfico 1 .....	85
Gráfico 2 .....	86
Gráfico 3 .....	87
Gráfico 4 .....	88
Gráfico 5 .....	89
Gráfico 6 .....	90
Gráfico 7 .....	91
Gráfico 8 .....	92
Gráfico 9 .....	93
Gráfico 10 .....	94
Gráfico 11 .....	95
Gráfico 12 .....	96
Gráfico 13 .....	97
Gráfico 14 .....	98

# INTRODUCCIÓN

La presente tesis titulada **“Importancia de la tercerización de servicios contables en la optimización de procesos de las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín”** es una investigación que tiene por objetivo primordial demostrar la importancia y valía de la tercerización Contable en las empresas de Logística debido a que en este tipo de industria es constante la falta de tiempo por la misma naturaleza de sus operaciones, las cuales muchas veces se realizan en turnos consecutivos de mañana, tarde y noche, perjudicando su proceso de toma de decisiones debido a la falta de información pertinente procesada por especialistas del área contable. Así mismo existía en diversas empresas de este rubro la percepción equivocada que la tercerización de servicios contables no contribuiría a optimizar sus procesos operacionales pues se pensaba que con visitas esporádicas de un contador externo no sería suficiente, sin embargo se enfatizó que las visitas serán constantes y regulares y que además se trabajarán con diversos formatos para recoger la información gerencial pertinente que ayude a mejorar los procesos. Así mismo se buscó incidir en su problemática, profundizando y demostrando la relación que se encuentra entre la tercerización de servicios contables y la optimización de procesos logísticos en las empresas materia de estudio.

Se ha realizado una encuesta a 44 contadores y personal administrativo que laboran en empresas logísticas de Lurín, así mismo las fuentes bibliográficas se han obtenido de una exhaustiva pero muy nutritiva búsqueda de información en libros actualizados que brindan datos que se ajustan a la realidad, sin dejar de leer y tomar como principios libros de grandes autores reconocidos.

Este trabajo cuenta con los siguientes capítulos:

En el capítulo I se aborda el Marco Teórico de la Investigación que comprende el marco histórico, los aspectos teóricos, el marco legal, los antecedentes de la investigación que comprende nacional e internacional y el marco conceptual.

En el capítulo II se presenta la descripción de la realidad problemática, formulación de problemas, objetivos e hipótesis, además de las delimitaciones, justificación e importancia de la investigación.

El capítulo III capítulo hace referencia a la metodología que se estableció, técnicas e instrumentos diseño metodológico, nivel de investigación, universo, población y muestra, así como las técnicas de recolección de datos y el procesamiento.

El capítulo IV se dedica a la presentación de resultados, contrastación de hipótesis y la discusión de los resultados.

En el capítulo V, dentro de este ámbito, encontramos las conclusiones, también las recomendaciones con propuestas de mejora para las empresas objeto de estudio y además finalmente la bibliografía y anexos correspondientes.

# **CAPITULO I:**

## **MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.1 Marco Histórico**

#### **1.1.1 Tercerización de Servicios Contables**

La traducción al castellano del neologismo inglés outsourcing viene a ser la externalización de determinadas áreas funcionales (no sólo las informáticas).

Por tanto, aplicado con carácter general, no es un concepto nuevo puesto que responde al acto mediante el cual una organización contrata a un tercero para que realice un trabajo en el que está especializado, con los objetivos de reducir costos y/o evitar a la organización la adquisición de una infraestructura propia que le permita la correcta ejecución del trabajo

El Outsourcing es una práctica que data desde el inicio de la Era Moderna. Este concepto no es nuevo en Latinoamérica, ya que muchas compañías competitivas lo realizan como una estrategia de negocio.

Delegar responsabilidades y compromisos que no son inherentes a la esencia del negocio ha sido una constante en las organizaciones. Al comienzo de la era post – industrial se inicia la competencia en los mercados globales, y es entonces cuando las empresas deciden que otros asuman responsabilidades, porque no parecía suficiente su capacidad de servicios para acompañar las estrategias decrecimiento.

Hoy en día se habla de volver al inicio y retomar estos conceptos bajo el nombre de Reingeniería de Procesos. La realidad es que siempre se ha hecho outsourcing, pero con una concepción probablemente equivocada.

***“Hay que tratar de sacar el mejor provecho posible a un programa de esta índole y darle valor agregado para obtener una solución efectiva a los procesos empresariales”<sup>1</sup>***

El outsourcing del Facility Management tiene sus orígenes en los mercados de E.E.U.U. y Europa, especialmente en el Reino Unido, donde comenzó como práctica en la década de 1980 y luego se extendió al resto del mundo. El outsourcing de FM comenzó con los trabajos de mantenimiento simples y ahora se ha convertido en una industria integral, donde esto es visto como un componente crucial de la estrategia de negocio de una organización. Incluso el término outsourcing no es particularmente nuevo. Fue adoptado por primera vez en la década de los años sesenta y setenta en la manufacturación y ya se ha extendido a través de prácticamente todas las facetas de la organización. Dun&Bradstreet estima que el outsourcing es ahora un negocio anual en EE.UU. de \$ 4.000.000.000.000 billones.

De acuerdo con expertos de la industria, hoy en día el 25 por ciento del presupuesto del típico ejecutivo se subcontrata, y esto se prevé que crezca un 34 por ciento a finales de 2012. En el camino, el valor

---

<sup>1</sup> Luna González, Alfredo Cipriano. Proceso Administrativo. p.210

que obtienen las organizaciones del outsourcing se ha ampliado de igual manera. De primera generación el outsourcing era típicamente todo sobre el ahorro de costos - encontrar a alguien que pudiera hacer el mismo trabajo mejor, más rápido, más barato, o las tres cosas.

De segunda generación el outsourcing se convirtió en estrategia - con un enfoque mucho mayor en la inclusión de los ahorros aún mayores costos de oportunidad que vienen cuando una organización reinvierte sus recursos liberados en las actividades productoras de valor aún más altos.

Más recientemente, con las relaciones de outsourcing de tercera generación, el foco del outsourcing se ha ampliado una vez más. Los ejecutivos ahora buscan cada vez más a sus socios de outsourcing para hacer todo lo anterior y se conviertan en fuentes de innovación - ayudándoles a crear nuevas formas de hacer negocios.<sup>2</sup>

### **1.1.2 Operaciones de transporte**

El nacimiento de la logística se remonta al origen del ser humano desarrollándose paralelamente.

Su concepto no fue considerado en aquella época, pero ya los individuos o familias empleaban la logística en su vida cotidiana. De esta manera almacenaban la comida en las cuevas (ya que sólo había abundancia de alimentos en ciertas épocas del año) con el propósito de tener comida durante el frío y largo invierno, gestionando desde el desconocimiento el proceso de aprovisionamiento y el control de inventarios.

En los orígenes los productos no se transportaban, sino que se consumían en donde se producían o encontraban. Apenas existía un

---

<sup>2</sup> ISSWORLD. Historia del Outsourcing , p.1

“simple transporte particular” para mover los bienes hacia las cuevas para ser almacenados, obligando a los humanos a vivir cerca de los lugares de producción maximizando la rentabilidad presente y futura de la civilización, en términos de costos y efectividad. La logística se hace fundamental en el comercio.

A medida que el ser humano y la sociedad evolucionaban, comenzaron a presentarse problemas de coordinación en la línea de producción, de abastecimiento de materias primas, almacenamiento del producto y su distribución. Comenzaba a hacerse más compleja la cadena logística.

Al mismo tiempo que la producción aumentaba, se invertía en infraestructuras, redes de comunicación y transporte para su mejora. Supondría el nacimiento de la Empresa Industrial Moderna, que marca el inicio en el proceso de industrialización en la economía, permitiendo los objetivos esenciales de la empresa industrial en la forma más eficiente y con el mínimo esfuerzo, a través de un grupo de trabajo y una fuerza dirigida: a cada miembro de la organización se le asignan responsabilidades.

A finales del siglo XIX, las grandes empresas llegaron a obtener más beneficios y redujeron más sus gastos que las pequeñas. Las inversiones en mejoras para el transporte aumentan, se inyecta más capital y desarrollo en tecnologías para aumentar el tamaño de las empresas, el crecimiento globalizado está en su fase de apogeo.

Evidentemente las empresas que han soportado los cambios en la logística de su cadena de producción se posicionaron como líderes durante esa época, adquiriendo grandes ventajas competitivas.

Otros autores afirman que la **logística moderna** tiene su origen en el ámbito de la ingeniería militar que se ocupa de la organización del



movimiento de las tropas en campaña, su alojamiento, transporte y avituallamiento.

## **LOGÍSTICA MILITAR**

En el área militar, los expertos en logística determinan cómo y cuándo movilizar determinados recursos a los puntos donde son necesarios. En situaciones de guerra, la eficiencia para transportar y almacenar los materiales y víveres resulta vital.

La logística militar se incorpora al mundo empresarial desde dónde las técnicas logísticas evolucionaron hasta su concepto moderno.

Con la complejidad de la tecnología de cada era, la guerra ha requerido de un apoyo logístico cada vez más complejo.

## **ORIGEN DEL TÉRMINO**

Según los historiadores, la palabra logística proviene de la raíz griega **Logis**, que significa cálculo y del latín logística, término con el que se identificaba en épocas de la **Antigua Roma** al administrador o Intendente de los ejércitos del Imperio. También se cree que procede del vocablo **loger**, de origen francés, cuyo significado es habitar o alojar. Igualmente, se hace referencia al **Mayor General des Logis**, miembro de un Estado Mayor, encargado del acomodamiento o acantonamiento de las tropas en las diferentes campañas.

## **FASES EVOLUTIVAS**

Se pueden diferenciar las siguientes fases evolutivas por las que transcurre la Logística.

### **1870 “El origen del término”**

En aquel tiempo, en **Estados Unidos** y **Europa Occidental** la infraestructura de transporte por ferrocarril y de comunicaciones forman una red básica de comunicaciones y transporte: telégrafos y ferrocarriles. Llevando mercancías de un lugar a otro favorecían la producción y también el consumo. En ese momento sucede la transición hacia una economía caracterizada por la especialización, antes con carácter de autosuficiencia.

### **1930 “La logística militar”**

Origen de la logística en los campos militares, destacan los acontecimientos relativos a la **Segunda Guerra Mundial**. Se empieza a relacionar la logística militar con la producción industrial.

### **1950 “Conceptualización de la logística”**

La logística toma mayor importancia debido a la transición que atraviesan los países más desarrollados, de una economía caracterizada por el exceso de demanda a una economía con exceso de oferta, siendo estas sus principales características:

- Primeros desarrollos de coste total de las operaciones logísticas.
- Surge la preocupación por satisfacer al cliente.
- Adquieren especial importancia los canales de distribución. Se quiere vender cualquier producto en cualquier lugar.
- Aumentan los nuevos productos, como consecuencia se originan las líneas de producto.

### **1973 “El concepto de la logística en prueba”**

- El servicio al cliente se convierte en requisito imprescindible para continuar compitiendo con los líderes del mercado.

- Avances en el concepto de distribución física.
- Se originan periodos de recesión y crecimiento en la economía a nivel mundial.
- Desarrollo de la estrategia de gestión de inventarios.

#### **A partir de los años 80 “Modificación en las preferencias”**

- La crisis energética del momento propulsa el movimiento hacia la mejora del transporte y almacenamiento.
- Cambios en las preferencias de la cadena de suministro: se presta especial atención a los proveedores, distribuidores y servicio al cliente, definiendo la demanda del usuario final.
- Se reducen los inventarios, los costes logísticos totales, y se acortan los tiempos de entrega.
- Las operaciones logísticas son intensivas en energía: nace la preocupación ambiental-ecológica.

#### **1990 “Fomento de la logística”:**

A finales del siglo XX las grandes empresas obtienen más beneficios y reducen más sus gastos que una pequeña compañía.

- La tecnología continúa posicionándose en los procesos convencionales de Logística y en los canales de Distribución.
- Externalización de servicios
- La demanda de servicios logísticos se expande.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Blogística. Historia de logística y transporte. p.12

## 1.2. Bases Teóricas

### 1.2.1 Tercerización de servicios contables

Según Antonio Romero, refiere lo siguiente:

***“El Outsourcing o Tercerización es una técnica innovadora de administración, que consiste en la transferencia a terceros de ciertos procesos complementarios que no forman parte del giro principal del negocio, permitiendo la concentración de los esfuerzos en las actividades esenciales a fin de obtener competitividad y resultados tangibles”***<sup>4</sup>.

Asimismo se puede añadir que:

***“El Outsourcing de Procesos Administrativo-Contables consiste en el uso de una firma externa especializada para proveer servicios en áreas que no forman parte de los procesos claves de la organización. La transferencia de la gestión o ejecución de ciertas funciones, le permite a las organizaciones centrarse en los aspectos fundamentales de su negocio, obteniendo ventajas”***<sup>5</sup>.

Brian Rothery, nos da el siguiente alcance:

***“El outsourcing también conocido como subcontratación, administración adelgazada o empresas de manufactura conjunta es la acción de recurrir a una agencia exterior para operar una función que anteriormente se realizaba dentro de una compañía”***<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Romero, Antonio. Outsourcing. Qué es y cómo se aplica. p.13

<sup>5</sup> Gorostiaga, Nadia. ¿En qué consiste el servicio de Outsourcing de Procesos Administrativo – Contables? p.2

<sup>6</sup> Rothery, Brian. Outsourcing, La subcontratación. p.63

Asimismo en cuanto a las tapas y beneficios como riesgos del outsourcing, tenemos que son:

***“Inicio del proyecto.-En esta etapa se identifica el alcance de lo que está considerado para el outsourcing, establece los criterios, las marcas importantes iniciales y los factores para la toma de decisiones iniciales, además se asignan los recursos para llevar a cabo el proyecto.***

***Evaluación.-En esta fase se examina la factibilidad del proyecto de outsourcing, se define el alcance y los límites del mismo e informa en qué grado el proyecto puede satisfacer los criterios establecidos.***

***Planeación detallada.-Se establecen los criterios para la licitación, se definen con detalle los requisitos y se prepara una lista breve de invitaciones para el concurso. Se entrega un plan para el proceso de licitación, incluyendo toda la documentación, descripción de los servicios, borradores de acuerdos del nivel del servicio y una estrategia para las negociaciones con los proveedores.***

***Contratación del servicio.-Se selecciona a un contratista como resultado del proceso de licitación, se identifica un proveedor de respaldo en caso de que existiese alguna falla con el contratista seleccionado. En la contratación se incluye a los asesores externos que participarán con el contratista potencial y sus socios. En el contrato se estipula el objeto del servicio, la duración y los criterios de evaluación de desempeño.***

***Transición.-Se establecen los procedimientos para la administración de la función subcontratada. Se transfiere la responsabilidad formal de las operaciones en esa área,***

***el personal y activos según el acuerdo. En esta etapa participan el equipo central y el gerente de función que previamente se encargaba de la actividad subcontratada, además de los recursos humanos, usuarios, gerencias y personal del proveedor.***

***Evaluación periódica y administración del proyecto.-En esta fase se revisa el contrato en forma regular, comparándolo con los niveles de servicio acordados. Se plantean negociaciones para tomar en cuenta cambios y requerimientos adicionales. En ella participan el representante del contratista, el responsable de la función del usuario, el encargado de la administración del contrato y del proveedor.<sup>7</sup>***

En lo referente al:

***“Outsourcing es un término creado en 1980 para describir la creciente tendencia de grandes compañías que estaban transfiriendo sus sistemas de información a proveedores. En 1998, el Outsourcing alcanzó una cifra de negocio a nivel mundial de cien mil millones de dólares. De acuerdo con estudios recientes, esta cantidad se disparará hasta 282 mil millones de dólares. Hoy en día se habla de volver al inicio y retomar estos conceptos bajo el nombre de Reingeniería de Procesos. La realidad es que siempre se ha hecho outsourcing, pero con una concepción probablemente equivocada”.*<sup>8</sup>**

Según José Ramón Forneas Carro, define a:

***“El Outsourcing es una herramienta de gestión que, por sus especiales características en sus bases de negocio ha***

---

<sup>7</sup> Ibid, p.64

<sup>8</sup>Fernández, Ruddy. Outsourcing.p.10

***llegado a las pequeñas empresas y administraciones locales***<sup>9</sup>

Igualmente, se define lo siguiente:

***“El outsourcing es una técnica que se fundamenta en un proceso de gestión que implica cambios estructurales de la empresa en aspectos fundamentales tales como la cultura, procedimientos, sistemas, controles y tecnología cuyo objetivo es obtener mejores resultados concentrando todos los esfuerzos y energía de la empresa en la actividad principal”***.<sup>10</sup>

De otro lado, se puede añadir lo siguiente:

***“El outsourcing tiene mucho de subcontratación, pero no sólo es eso, es más bien establecer alianzas con firmas colaboradoras que harán más eficientes nuestras tareas fundamentales”***.<sup>11</sup>

En tanto, en lo referente al:

***“En lo referente al Outsourcing y la Flexibilidad Tecnológica, todos sabemos que la innovación tecnológica es el modus operandi en el mundo de la informática. Al mismo tiempo las transacciones de Outsourcing generalmente se expresan en contrato de prestación de servicios a largo plazo. Por tanto, Para evitar problemas causados por obsolescencia tecnológica no prevista en la transacción original, ésta debe incorporar definiciones y procedimientos de actualización tecnológica. Así como***

---

<sup>9</sup> Forneas Carro, José Ramón. Outsourcing (Business Pocket), p.45

<sup>10</sup> Romero, Antonio. Ob. Cit., p.14

<sup>11</sup> Ibid, p.14

***critérios básicos de evaluación e incorporación de nuevas tecnologías a los servicios prestados tales salvaguardas garantizan una de las promesas básicas del Outsourcing, la tecnología, manejada por expertos redituando beneficios reales al negocio.”<sup>12</sup>***

De esta forma, se puede señalar que:

***“El outsourcing es una tendencia mundial que permite a las empresas concentrarse en la esencia de su negocio y encargar las actividades complementarias a empresas especializadas. La contabilidad es una de esas actividades. El servicio contable prestado por una empresa especializada no solo garantiza contar con información confiable y oportuna, sino que además representa la oportunidad de beneficiarse con economías de escala que se reflejan en un menor costo del servicio y la orientación a proporcionar información para la toma de decisiones”.<sup>13</sup>***

Según Maricela Almanza Martínez y Emigdio Archundia Fernández:

***“Se considera que el máximo exponente de este incremento del outsourcing es la India, aunque los países latinoamericanos presentan grandes oportunidades a futuro. A nivel mundial cerca de 60% de las grandes empresas tiene uno o más servicios bajo un esquema de outsourcing, sobre todo por la eliminación de costos de mantenimiento, desarrollo y al mismo tiempo le abre un mecanismo de competencia”.<sup>14</sup>***

Schneider por su parte, señala que:

---

<sup>12</sup> Neira, Engel, Rusque, Brian, Suarez, Francisco, Quintanilla, Julio, Montero, Sharon y López, Romina. El outsourcing. p.9

<sup>13</sup> Gestión. Outsourcing contable. p.3

<sup>14</sup> Almanza Martínez, Maricela y Archundia Fernández, Emigdio. El Outsourcing y la planeación fiscal en México. p.20



***“Las siguientes razones para implementar EL Outsourcing:***

- Reduce y controla los costos operativos***
- Permite el acceso a habilidades de clase mundial***
- Provee estabilidad en la gestión***
- Libera recursos internos para otros propósitos***
- Comparte el riesgo***
- Proporciona garantía de servicio***
- Mejora el enfoque estratégico de la organización”.***<sup>15</sup>

Asimismo:

***“Los servicios que brinda en asesoría integral y outsourcing o tercerización que ofrece Scholorium SAS, involucran procesos tales como:***

- Asesoría administrativa y financiera.***
- Asesoría contable y tributaria.***
- Planeación tributaria.***
- Organización contable – documental.***
- Gestión ante entidades financieras.***
- Asesoría en control y seguimiento de flujos de caja.***
- Auditoría y control interno de procesos y procedimientos contables y tributarios”.***<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup>Schneider, B. Outsourcing: la herramienta de gestión que revoluciona el mundo de los negocios, p.53

<sup>16</sup>Scholorium. Outsourcing contable y financiero. p.1

## 1.2.2 Operaciones de Transporte

Julio Villar, nos refiere:

***“Una de las Fases de la Administración de Materiales o Logística es el Transporte que es la función logística mediante la cual se realiza el movimiento de los materiales, desde las plantas de aprovisionamiento hacia las instalaciones de las entidades consumidoras y/o hacia los usuarios o clientes”.***<sup>17</sup>

Guillermo Lacalle García, nos da el siguiente alcance:

***“El transporte de la mercadería es una operación esencial dentro de la consecución de la compraventa, puesto que el mismo va a depender, en muchas ocasiones, el éxito o fracaso de la transacción comercial.”***<sup>18</sup>

Así como también, Johnson Leenders Flynn, sostiene lo siguiente:

***“El transporte representa la mayoría de los costos de la logística. De acuerdo con el tipo de bienes que se manejen, el transporte puede significar tanto como 40% del costo total de un artículo, en particular cuando se trata de un bien con un valor relativamente bajo, voluminoso y pesado, como las mercancías agrícolas o los materiales de construcción.”***<sup>19</sup>

Por otra parte, José Catán Ferreco, José López Parado y Ana Núñez Carballosa, comentan lo siguiente:

***“Podemos considerar que los principales elementos de la distribución física son transporte de mercancía y el***

---

<sup>17</sup>Villar Castillo, Julio César. Administración Logística, p.92

<sup>18</sup>Lacalle García, Guillermo. Gestión de logística y comercial, p.155.

<sup>19</sup> Leenders Flynn, Johnson. Administración de compras y abastecimientos, p. 202

***abastecimiento de las mismas. La adecuada combinación de ambos elementos se conoce con el nombre de escalonados logísticos. (...)***<sup>20</sup>

Así como también, Juan Anaya Tejeros, comenta que:

***“El transporte se considera a carga completa, cuando desde la recepción de la carga hasta su entrega, no se precisan intervención u operaciones complementarias tales como, manipulación de bultos, almacenamiento transitorio etc., por parte del porteador; por el contrario, se llama carga financiera la que precisa de actividades previas o complementarias inherentes al carácter fragmentario de la mercancía, tales como grupaje, clasificación, embalaje, etiquetaje y/o distribución parcial de la carga”***.<sup>21</sup>

También, Tulio Vélez Maya, nos señala:

***“Cuando se habla de transporte multimodal, casi siempre se hace referencia al transporte internacional de carga. Sin embargo, el concepto y la práctica también se aplica en el comercio nacional .El transporte multimodal consiste en el desplazamiento de carga en que se utilizan al menos dos clases diferentes de transporte, es decir, hay trasbordo de carga de un medio de transporte a otro y todo el paso, desde un punto de origen, hasta la entrega final , se ejecuta bajo un solo contrato de transporte y bajo la responsabilidad total de un solo operador de transporte***

---

<sup>20</sup> Catán Ferreco, José, López Parado, José y Núñez Carballosa, Ana. La logística en la empresa. p.69

<sup>21</sup> Anaya Tejeros, Juan. El transporte de Mercancías Enfoque Logístico de la distribución. p.33

***multimodal OTM, de acuerdo con un específico marco jurídico garantiza normas mínimas para este servicio”.***<sup>22</sup>

De ahí que, expone lo siguiente:

***“Las principales características del transporte marítimo son:***

- ***Gran capacidad de carga a grandes distancias.***
- ***Adaptado a todo tipo de mercancías.***
- ***Competitivo en precio y flexible al tipo de envío.***
- ***Necesita de transportes accesorios ante y después de los puertos.***
- ***Lento en comparación a otros medios de transporte.***
- ***Ecológico, poco contaminante.***
- ***Regulación del contrato mediante un marco jurídico proteccionista y beneficioso para el porteador (naviera)”***<sup>23</sup>

Rodrigo Rojas, nos da el comentario siguiente:

***“Hablar de transporte en logística es hablar del movimiento de carga en todas sus formas conocidas: aérea, marítima y terrestre, mediante las cuales se trasladan insumos, materias primas y productos terminados de un punto a otro según una planificación de la demanda. La utilización de los distintos tipos de transporte dependerá, sin lugar a dudas, de tres variables fundamentales: las distancia entre el origen y el destino, la oferta de transporte y el destino final del transporte”.***<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> Vélez Maya, Tulio. Logística empresarial gestión del flujo de suministros, pp. 83-84

<sup>23</sup> Cabrera Cánovas, Alfonso. Transporte internacional de mercancías: Casos Prácticos. p. 56

<sup>24</sup> Rojas, Rodrigo. La importancia del transporte en la cadena logística. p.8

Del mismo modo, se puede señalar lo siguiente:

***“El transporte por carretera posee dos ventajas fundamentales: flexibilidad y capacidad de servicio “puerta a puerta”, que explican la predilección de las empresas por este medio de transporte para la distribución de su producción. Además, comparativamente con otros modos de transporte, la carretera ofrece una mayor variedad de servicios y tipología de vehículos que permiten transportar cualquier cantidad, tipo y tamaño de carga, a bajo coste y menores daños para las mercancías”.***<sup>25</sup>

Andrés Castellano Ramírez, indica que:

***“La generación de transporte puede ser originada por razones económicas, sociales y/o políticas de las que destacan las siguientes:***

- Diferencias geográficas***
- Especialización manufacturera***
- Economía de escalas***
- Políticas de cohesión nacional***
- Políticas de relación internacional”***<sup>26</sup>

Igualmente, se puede añadir lo siguiente:

***“En lo que respecta a las operaciones de transporte, las inspecciones obligatorias al lado de la carretera son esenciales para mantener los estándares y la seguridad en el entorno carretero. Los altos niveles de robo de carga y transportación de drogas ilegales hacen que las revisiones sean más peligrosas para los servicios de seguridad. Trasladar la responsabilidad de las inspecciones de***

---

<sup>25</sup> Pérez, Ramón. Transporte Internacional por Carretera. p.11

<sup>26</sup> Castellano Ramírez, Andrés. Manual de la Gestión Logística del transporte y la distribución de mercaderías, p. 59

***vehículos, carga y conductores de la policía a una unidad especializada con facultades limitadas al cumplimiento de las normas de seguridad en carretera podrían facilitar la aplicación y cumplimiento al quitar a los inspectores la responsabilidad de controlar el contrabando”.***<sup>27</sup>

A continuación podemos añadir lo siguiente:

***“A las compañías dedicadas a operaciones de transporte les surgen nuevas ideas de cómo hacer que el transporte terrestre con camiones sea cada vez más eficiente y más rentable. En este sentido, estas empresas centran sus esfuerzos en mantener una continua innovación y aplicar las nuevas tecnologías a su sector.***

***A continuación, un caso de innovación en camiones inteligentes que ya se están llevando a cabo en la actualidad:***

***Inspiration Truck – by Freightliner, parte de la empresa alemana Daimler, La marca de camiones ya transita con sus camiones sin conductor por las autopistas del estado de Nevada, gracias a una licencia cedida por las autoridades estatales. La tecnología funciona con un piloto automático, pero es necesario que el conductor se mantenga dentro de la cabina del camión supervisando únicamente que todo está correctamente, posibilitando que gestione otras tareas”.***<sup>28</sup>

De esta manera, podemos citar lo siguiente:

---

<sup>27</sup> Pérez, Perla. Revisión de la regulación del transporte de carga en México. p.5

<sup>28</sup> Sctrade. La metamorfosis de la logística. p.2

***“Cinco consejos a considerar en el Transporte Carretero (Camiones)”***

***Dado que la modalidad de transporte más usada en el mundo para abastecer a clientes es el camión, se deben considerar los siguientes cinco aspectos:***

***1. Round Trip versus OneWay: Contratar en lo posible transportes que tengan retornos propios con otras empresas, así el viaje será redondo (Round Trip). De lo contrario, es decir, transporte sin retorno (oneway) lo más probable es que parte del retorno sea traspasado a la tarifa, encareciendo los costos de transporte.***

***2. Contratos: Siempre generar contratos que garanticen la operación, sobre todo que contemplen seguros de carga, accidentes y daños a terceros, en fin, quedar respaldado frente a cualquier eventualidad, ya que la carga es de cada empresa y se puede ver involucrada en situaciones no deseadas.***

***3. Nivel de Servicio: Medir periódicamente el nivel de servicio prestado por el transporte, generando encuestas de satisfacción que involucren a los clientes, a los centros de distribución y a las áreas comerciales; así se tendrá un monitoreo que a la larga beneficiará con un aumento del nivel de servicio final a los clientes.***

***4. Polinomio de Reajustabilidad: Con el fin de evitar subjetividades y no pagar “ineficiencias” en la tarifa de transporte, se debe en conjunto con la empresa mandante y de común acuerdo, generar un polinomio que involucre al menos 3 aspectos de los costos de transporte que***

*influyan en la tarifa final, por ejemplo, el petróleo, los neumáticos y el dólar.*

**5. Imagen y seguridad: El transporte es siempre la cara visible final con los clientes, estos deben cumplir estándares de buena imagen, limpieza de los equipos y sobre todo seguridad, en aspectos tales como horas de conducción, control de velocidad vía GPS y equipos de carga y descarga cuando lo amerite, en lo posible generar todas las condiciones de seguridad en los peonetas de ser necesario”.**<sup>29</sup>

### 1.3 Marco Legal

#### 1.3.1 Tercerización de servicios contables

##### Normas sobre Detracciones

##### TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 940

##### Artículo 1°.- Definiciones

Para efectos del presente Decreto Legislativo se entenderá por:

a) Código Tributario	:	Al Texto Único Ordenado del Código Tributario, aprobado por Decreto Supremo N° 135-99-EF y normas modificatorias.
b) Ley del IGV	:	Al Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por Decreto Supremo N° 055-99-EF y normas modificatorias.
c) IGV	:	Al Impuesto General a las Ventas e Impuesto de Promoción Municipal.
d) ISC	:	Impuesto Selectivo al Consumo.
e) Ley del Impuesto a la renta	:	Al Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo N° 179-2004-EF y normas modificatorias.
f) SUNAT	:	A la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria.

<sup>29</sup>América Economía. La importancia del transporte en la cadena logística. p.7



i) RUC	:	Al Registro Único de Contribuyentes.
j) Sistema	:	Al Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias.
k) Centro de Producción	:	A los señalados por la SUNAT, teniendo en cuenta las características de comercialización de cada uno de los bienes involucrados en las operaciones sujetas al Sistema, sea de propiedad del proveedor o de terceros. Para tal efecto, se podrá considerar como centro de producción al centro de transformación, centro de beneficio de animales en pie y cualquier otro establecimiento donde se concentre la extracción, producción, almacenaje y/o acopio de bienes.
l) Precio de Mercado	:	Al precio promedio que conste en una publicación oficial o en el portal institucional del Ministerio de Agricultura, Instituto Nacional de Estadística e Informática u otra entidad pública, a excepción de la SUNAT, que dentro de su competencia publique dicho precio respecto de los bienes involucrados en las operaciones sujetas al Sistema. El precio promedio deberá corresponder a la etapa de producción o comercialización del bien comprendido en la operación sujeta al Sistema por la cual efectúa el depósito.

**Artículo 2°.- Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias con el Gobierno Central**

2.1 El Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias con el Gobierno Central que regula la presente norma, tiene como finalidad generar fondos para el pago de:

a) Las deudas tributarias por concepto de tributos, multas, los anticipos y pagos a cuenta por tributos -incluidos sus respectivos intereses y la actualización que se efectúe de dichas deudas tributarias de conformidad con el artículo 33° del Código Tributario- que sean administradas y/o recaudadas por la SUNAT.

b) Las costas y los gastos en que la SUNAT hubiera incurrido a que se refiere el inciso e) del artículo 115° del Código Tributario.

2.2 La generación de los mencionados fondos se realizará a través de depósitos que deberán efectuar los sujetos obligados, respecto de las operaciones sujetas al Sistema, en las cuentas bancarias que para tal efecto se abrirán en el Banco de la Nación o en las entidades a que se refiere el numeral 8.4 del artículo 8°.

**Artículo 3º.- Ámbito de aplicación Se entenderá por operaciones sujetas al Sistema a las siguientes:**

- a) La venta de bienes muebles o inmuebles, prestación de servicios o contratos de construcción gravados con el IGV y/o ISC o cuyo ingreso constituya renta de tercera categoría para efecto del Impuesto a la Renta;
- b) El retiro de bienes gravado con el IGV a que se refiere el inciso a) del artículo 3º de la Ley del IGV; y,
- c) El traslado de bienes fuera del Centro de Producción, así como desde cualquier zona geográfica que goce de beneficios tributarios hacia el resto del país, cuando dicho traslado no se origine en una operación de venta. Se encuentra comprendido en el presente inciso el traslado de bienes realizado por emisor itinerante de comprobantes de pago.

**Artículo 4º.- Monto del depósito**

4.1 El monto del depósito será determinado mediante cualquiera de los siguientes métodos, de acuerdo a lo que establezca la SUNAT teniendo en cuenta las características de los sectores económicos, bienes o servicios involucrados en las operaciones sujetas al Sistema:

- a) Un porcentaje del importe de las operaciones sujetas al Sistema. Tratándose de los sujetos a que se refiere el tercer párrafo del inciso a) del numeral 5.1 del artículo 5º, la SUNAT podrá estimar la cantidad de operaciones sobre cuyo importe total se aplicará dicho porcentaje.
- b) Un monto fijo por cantidad de bien vendido o trasladado, considerándose según el caso, peso, volumen, superficie, unidad física, entre otros.
- c) Un monto fijo determinado, entre otros, por las características del vehículo, tales como número de ejes, número de asientos y capacidad de carga, el mismo que podrá ser de aplicación por cada garita o punto de peaje que se encuentre bajo la competencia de las Administradoras de Peaje, según lo establezca la SUNAT, tratándose del servicio de transporte de pasajeros realizado por vía terrestre.

d) Un porcentaje aplicable sobre el importe de la operación o sobre el monto señalado en la tabla de valores referenciales que será aprobada mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el que resulte mayor, tratándose del servicio de transporte de bienes realizado por vía terrestre.

La tabla de valores referenciales a que se refiere el párrafo anterior, podrá ser actualizada periódicamente siguiendo el mismo procedimiento establecido para su aprobación. En caso de que no exista un valor referencial aprobado, el monto del depósito se determinará aplicando el porcentaje sobre el importe de la operación.

Los métodos previstos en los incisos c) y d) sólo serán de aplicación a los servicios de transporte de pasajeros y transporte de bienes realizados por vía terrestre respectivamente, sin perjuicio de la aplicación de los otros métodos previstos en el presente numeral a dichos servicios, de acuerdo a lo que establezca la SUNAT.

#### **Artículo 5°.- Sujetos obligados a efectuar el depósito**

5.1 Los sujetos obligados a efectuar el depósito son los siguientes:

a) El adquirente del bien mueble o inmueble, usuario del servicio o quien encarga la construcción, tratándose de las operaciones a que se refiere el inciso a) del artículo 3°. La SUNAT señalará los casos en que el proveedor de bienes podrá efectuar el depósito por cuenta de sus adquirentes, así como la forma y condiciones para realizarlo, sin perjuicio del momento que se establezca de conformidad con el artículo 7°

5.2 Los sujetos obligados deberán efectuar el depósito de acuerdo a lo siguiente:

a) Tratándose del primer y último párrafo del inciso a) del numeral 5.1, el monto del depósito correspondiente será detráido del importe de la operación e ingresado en la cuenta bancaria que para tal efecto abrirá el Banco de la Nación a nombre del proveedor, prestador del servicio o

quien ejecute el contrato de construcción. Lo dispuesto no se aplicará en el caso del primer párrafo del inciso a) del numeral 5.1 cuando la SUNAT autorice al proveedor a efectuar el depósito por cuenta de su adquirente, siendo de aplicación lo señalado en el inciso b).

b) Tratándose del segundo y tercer párrafo del inciso a) y de los incisos b) y c) del numeral 5.1, ingresarán el monto correspondiente en la cuenta bancaria que para tal efecto abrirá el Banco de la Nación a su nombre o efectuarán el pago a las entidades a que se refiere el segundo párrafo del indicado numeral, el cual será de su cargo.

#### **Artículo 6°.- Titular de la cuenta**

El titular de la cuenta será el beneficiario de los depósitos realizados en aplicación del Sistema. El titular será, según el caso:

- a) El proveedor del bien mueble o inmueble, el prestador del servicio o quien ejecuta el contrato de construcción en el caso de las operaciones a que se refiere el inciso a) del artículo 3°.
- b) El sujeto del IGV, en el caso del retiro de bienes a que se refiere el inciso b) del artículo 3°.
- c) El propietario de los bienes que realiza o encarga el traslado de los mismos, en el caso de las operaciones a que se refiere el inciso c) del artículo 3°.

#### **Artículo 7°.- Momento para efectuar el depósito**

El depósito deberá efectuarse en su integridad en cualquiera de los siguientes momentos, de acuerdo a lo que establezca la SUNAT teniendo en cuenta las características de los sectores económicos, bienes o servicios involucrados en las operaciones sujetas al Sistema:

7.1 Tratándose de las operaciones de venta de bienes, prestación de servicios o contratos de construcción gravados con el IGV o cuyo ingreso constituya renta de tercera categoría para efecto del Impuesto a la Renta:

- b) En el caso de la prestación de servicios:

- b.1) Con anterioridad a la prestación del servicio, dentro del plazo señalado por la SUNAT.
- b.2) Hasta la fecha de pago parcial o total al prestador del servicio.
- b.3) Con posterioridad a la anotación del comprobante de pago en el Registro de Compras, dentro del plazo que señale la SUNAT.
- b.4) Cuando se efectúe el pago del peaje en las garitas o puntos de peaje de las Administradoras de Peaje, tratándose del servicio de transporte de pasajeros realizado por vía terrestre.

7.2 Tratándose del traslado de bienes fuera del Centro de Producción, así como desde cualquier zona geográfica con beneficio tributario hacia el resto del país, cuando dicho traslado no se origine en una operación de venta, el depósito se realizará con anterioridad a dicho traslado.

#### **Artículo 13°.- Normas complementarias**

Mediante Resolución de Superintendencia la SUNAT:

- a) Designará los sectores económicos, los bienes, servicios y contratos de construcción a los que resultará de aplicación el Sistema, así como el porcentaje o valor fijo aplicable a cada uno de ellos; y,
- b) Regulará lo relativo a los registros, la forma de acreditación, exclusiones y procedimiento para realizar la detracción y/o el depósito, el tratamiento que debe aplicarse a los depósitos indebidos o en exceso al Sistema, el mecanismo de aplicación o destino de los montos ingresados como recaudación, entre otros aspectos.<sup>30</sup>

### **1.3.2 Operaciones de Transporte**

#### **Ley que regula el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos LEY N° 28256**

**Artículo 1.-** Del objeto de la Ley La presente Ley tiene por objeto regular las actividades, procesos y operaciones del transporte terrestre de los

---

<sup>30</sup>SUNAT. Legislación tributaria detracciones, p.1

materiales y residuos peligrosos, con sujeción a los principios de prevención y de protección de las personas, el medio ambiente y la propiedad.

**Artículo 2.-** Del ámbito de aplicación Están comprendidos en los alcances de la presente Ley, la producción, almacenamiento, embalaje, transporte y rutas de tránsito, manipulación, utilización, reutilización, tratamiento, reciclaje y disposición final.

**Artículo 3.-** De la definición de los materiales y residuos peligrosos Son materiales y residuos peligrosos, para efectos de la presente Ley, aquellas sustancias, elementos, insumos, productos y subproductos, o sus mezclas, en estado sólido, líquido y gaseoso que por sus características físicas, químicas, toxicológicas, de explosividad o que por su carácter de ilícito, representan riesgos para la salud de las personas, el medio ambiente y la propiedad.

**Artículo 4.-** De las competencias de las autoridades sectoriales El sector responsable de la regulación y control de la actividad económica que emplea materiales peligrosos se encarga de regular, fiscalizar y sancionar las actividades, procesos y operaciones en lo referente a la producción, almacenamiento, embalaje, manipulación, utilización y reutilización de estos materiales y residuos peligrosos.

**Artículo 5.-** De las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones Son obligaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

1. Establecer y mantener actualizado un Registro Único de las unidades de transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos.
2. Disponer la expedición de licencia de conducir de categoría especial para los conductores de las unidades de transporte de materiales y/o

residuos peligrosos, así como determinar los requisitos para su obtención.

3. Verificar que las Empresas Prestadoras de Servicio de Transporte cuenten con una póliza de seguro que cubra todas las operaciones de transporte de residuos y/o materiales peligrosos, desde su adquisición hasta su disposición final, así como la afectación de terceros y de intereses difusos en materia ambiental.

4. Establecer y mantener actualizado el Registro Nacional de Conductores con licencia especial para transportar residuos y/o materiales peligrosos.

5. Autorizar y fiscalizar el traslado de materiales y/o residuos peligrosos de la actividad industrial y/o minera a las Empresas Prestadoras de Servicio de Transporte que están debidamente registradas conforme al inciso 1 del presente artículo.

6. Determinar la obligatoriedad de las Empresas Prestadoras de Servicio de Transporte a proporcionar un control de mantenimiento preventivo y correctivo a sus unidades motrices, así como llevar un inventario de los materiales y/o residuos peligrosos transportados.

7. Verificar a través de las Direcciones Regionales de Circulación Terrestre, que todo transportista se encuentre autorizado para el traslado de residuos y/o materiales peligrosos.

8. Disponer cuando lo considere necesario que las unidades motrices utilizadas para el traslado de los materiales y/o residuos peligrosos se encuentren cubiertos con tolvas herméticamente cerradas, a fin de evitar la contaminación del medio ambiente.

9. Otras que determine el Reglamento.

**Artículo 6.-** Ministerio de Salud Son obligaciones del Ministerio de Salud:

1. Regular a través de la Dirección General de Salud Ambiental - DIGESA:

a) Los aspectos técnico-sanitarios del transporte de los materiales y/o residuos peligrosos, incluyendo su embalaje, carga, transportación y descarga.

b) A través de la División de Sustancias Químicas y Residuos Peligros, que los generadores y los transportistas cumplan con las políticas y lineamientos sobre el manejo y gestión de residuos y/o materiales peligrosos.

2. Declarar zonas en estado de emergencia sanitaria y ambiental por el manejo inadecuado en el transporte de los materiales y residuos peligrosos.

3. Disponer el levantamiento del estado de emergencia generado por el manejo inadecuado de materiales y residuos peligrosos.

4. Disponer la eliminación y control de los riesgos sanitarios generados por el transporte de residuos y/o materiales peligrosos.

5. Otras que determine el Reglamento.

**Artículo 7.-** De las Municipalidades Provinciales Las Municipalidades Provinciales señalan las vías alternas para el tránsito de las unidades que transportan materiales y residuos peligrosos así como los lugares de estacionamiento de las mismas, para los cuales coordina con la Comisión Ambiental Regional (CAR) y la Dirección competente del Gobierno Regional. En caso de aquellas poblaciones que no cuenten con vías alternas, se permitirá el tránsito por las vías disponibles.

**Artículo 8.-** De las empresas de transportes

8.1 Los titulares de la actividad que usan materiales peligrosos sólo podrán contratar los servicios de transporte con las empresas debidamente registradas y autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

8.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Salud, establecerá las normas técnicas y de seguridad



que deben cumplir las empresas de transportes para los fines de su registro y autorización.

**Artículo 9.-** De los Planes de Contingencia Los titulares de la actividad que usa materiales peligrosos están obligados a elaborar o exigir a las empresas contratistas que intervengan en la producción, almacenamiento, embalaje, transporte, manipulación, utilización, reutilización, tratamiento, reciclaje y disposición final de materiales y residuos peligrosos un plan de contingencia que será aprobado por el Sector correspondiente, para los fines de control y fiscalización ambiental.

**Artículo 10.-** De las infracciones Las infracciones se clasifican en:

- a) Leves, cuando las acciones u omisiones relacionadas con el transporte de materiales y residuos peligrosos ocasionen riesgos o daños de menor relevancia a la salud de las personas, medio ambiente o propiedad;
- b) Graves, cuando las acciones u omisiones relacionadas con el transporte de materiales y residuos peligrosos ocasionen o conduzcan a riesgos o daños relevantes a la salud de las personas, medio ambiente o propiedad; y,
- c) Muy graves, cuando las acciones u omisiones relacionadas con el transporte de materiales y residuos peligrosos hayan ocasionado daño de extrema gravedad a la salud de las personas, medio ambiente o propiedad.

**Artículo 11.-** De los tipos de sanciones Las sanciones que impongan las autoridades competentes por las infracciones a la presente Ley, así como a otras normas vinculadas a la salud de las personas, seguridad y protección ambiental y de la propiedad, serán las siguientes:

- a) Amonestación.
- b) Multa.

- c) Suspensión de las autorizaciones, en el caso de transporte.
- d) Revocación de las autorizaciones, en el caso de transporte.
- e) Decomiso de los materiales peligrosos.

**Artículo 12.-** De las multas Las multas serán aplicadas de conformidad con la Ley N° 26913, en concordancia con lo establecido por el artículo 114 del Decreto Legislativo N° 613, Código del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales.

**Artículo 13.-** Del procedimiento sancionador La calificación de las infracciones y el procedimiento para aplicar las sanciones serán establecidos mediante las normas reglamentarias de la presente Ley, las mismas que estarán en concordancia con las normas legales vigentes aplicables al régimen sancionador.

**Artículo 14.-** De la aplicación supletoria En todo lo no previsto por la presente Ley, son de aplicación supletoria la Ley N° 27314, Ley General de Residuos Sólidos, y el Decreto Legislativo N° 613, Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales.

Disposiciones Finales Primera.- Para la calificación de materiales peligrosos, el Reglamento deberá tener en cuenta la Clasificación de Materiales Peligrosos recomendada por Naciones Unidas. Asimismo, para la calificación de residuos peligrosos, el Reglamento deberá observar las disposiciones del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, aprobado por Resolución Legislativa N° 26234.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Ley que regula el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos. Ley N° 26256. [en línea]. 2004. [fecha de acceso 4 de noviembre de 2018]; URL disponible en: <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/Ley-N%C2%B0-26256.pdf>

## 1.4 Investigaciones o antecedentes del estudio

### 1.4.1 Universidades peruanas

**Universidad:** Universidad San Martín de Porres

**Autor:** Lourdes Cecilia Rojas Mayorca

**Grado:** Para optar el Título Profesional de Contador Público

**Título:** “El outsourcing contable y los costos operativos en las empresas de telecomunicaciones de Lima Metropolitana, año 2013”<sup>32</sup>

Los resultados del trabajo de campo mostraron las deficiencias del área de contabilidad cuando este proceso es llevado internamente y que muchas empresas de telecomunicaciones no utilizan esta moderna herramienta de gestión dentro de sus planes estratégicos como mecanismo para optimizar los costos operativos, por la desconfianza de entregar información relevante para la toma de decisiones de las empresas. En la actualidad, la mayoría de las empresas de servicios encuentran serias dificultades en la constante búsqueda de la optimización de los costos operativos para el mejoramiento de calidad, productividad, reducción de tiempo ocioso, entre otros y obtener la mayor rentabilidad con la reducción de costos.

Además, se identifican problemas en la asignación de los gastos de administración y distribución, usualmente dentro de los gastos de administración, se encuentra la planilla de los trabajadores administrativos como contabilidad, facturación, gerencia, etcétera, honorarios por servicios legales, auditoría, tributación y gastos de tributos por supervisión de Osiptel y aportes a Fitel y los gastos de distribución involucran básicamente gastos en publicidad y marketing.

---

<sup>32</sup> Rojas Mayorca, Lourdes Cecilia. El outsourcing contable y los costos operativos en las empresas de telecomunicaciones de Lima Metropolitana, año 2013. p.9

Por otro lado, contar con un área de contabilidad para las empresas que no poseen un espacio físico disponible, significa incurrir en costos de adquisición de inmuebles, infraestructura, impuesto predial, muebles, equipos de procesamientos de datos, software o en todo caso en alquileres de locales amoblados, licencias, entre otros. Este proceso implica también, “invertir” en personal calificado para desempeñar funciones de revisión y registro de documentación del área contable, conciliaciones bancarias, liquidación de impuestos, elaboración de estados financieros, entre otros, los que son asignados de acuerdo a su cargo o puesto de trabajo, y algunas veces no están claramente definidos por la falta de un manual de organización de funciones; y en capacitaciones de contabilidad, tributación o auditoría que el personal requiera.

De esta manera, se están destinando recursos de la empresa a procesos de contabilidad que no agregan o quitan valor al servicio brindado, o en activos utilizados por el área como sistemas computarizados de contabilidad, licencias, tecnología y en materiales y suministros tales como útiles de oficina; todo debido a que se busca que los resultados tengan el nivel de calidad adecuado para proporcionar información confiable. Por otro lado, las empresas al no mantener una eficiente y oportuna información financiera no reflejan su actual o real situación económica-financiera y por lo tanto basan sus decisiones relevantes de proyecciones de ventas, cartera de clientes, inversiones a realizar, proyectos de expansión, etcétera, en supuestos que a lo largo del periodo no se llegan a cumplir.

Finalmente se puede observar que la mayoría de las empresas abarcan diversas áreas (producción, facturación, cobranzas, pagos, impuestos, contabilidad) que, si bien es cierto, son necesarias para su funcionamiento, empero no significan una parte trascendental en la obtención de su servicio final, es decir, no producen un efecto

significativo en la cadena de valor del giro principal de la empresa. Una empresa que intenta hacer de todo, sólo diversifica funciones que son ajenas a su objeto, descuida su planeamiento estratégico y complica su estructura operativa.

**Universidad:** Universidad Nacional Mayor de San Marcos

**Autor:** Sara María Manchego Odar

**Grado:** Para optar el Grado Académico de Magister en Administración, con mención en Gestión Empresarial

**Título:** "Gestión del outsourcing y su impacto en la rentabilidad: Caso Sara Morello S.A.C."<sup>33</sup>

Es en la búsqueda de la optimización de los procesos y la productividad, que se requiere que las empresas dediquen más a cumplir con su razón de ser empresarial; y que busquen ayuda de terceros para suplir las demás necesidades. La ayuda de terceros se realiza mediante los servicios de Outsourcing, que se define inicialmente como la transferencia en un proceso de negocio, de la parte (o partes), que no pertenecen a sus habilidades y competencia principales, a un tercero especializado. Utilizando el concepto gestión, se entiende por habilidades y competencias principales, a todas aquellas actividades que forman el negocio principal de la empresa y en las que se tiene ventajas competitivas con respecto a la competencia<sup>34</sup>.

Finalizando esta década de los 70's, el outsourcing o tercerización se ha generalizado adoptando diversos matices y formas para responder a las necesidades de competitividad de las empresas, quedando muy atrás el sistema fordista, como un sistema inadecuado y obsoleto.

---

<sup>33</sup> Manchego Odar, Sara María. Gestión del outsourcing y su impacto en la rentabilidad: Caso Sara Morello S.A.C. p.8

<sup>34</sup> Sánchez S., Segundo. Tendencias contemporáneas: Metodología y estadística. p.82

El mundo empresarial en el Perú, camina desde ese entonces hacia el desarrollo de estructuras horizontales con empresas principales apoyadas por un ejército de empresas proveedoras de bienes y servicios bajo esquemas de tercerización e intermediación laboral, por lo que “por ahora” resultaría contraproducente para nuestro desarrollo económico ir contra la corriente.

Por su parte Porter nos explica que, el Outsourcing como proceso, no es simplemente la subcontratación de alguna actividad que una empresa realiza, para disminuir costos, sino que es un concepto estratégico. Por ello, y considerando lo expresado por Porter, en la Compañía Sara Morello S.A.C., se considera que el outsourcing, no solo:

a. Es una manera de agregar valor a un negocio, pues esto le permite convertir el costo de una actividad interna en una operación de servicio orientada a que alguien más la elabore y la empresa sea el cliente de esta actividad.

b. Al concentrarse en hacer mejor estas actividades, la Compañía logra una diferenciación, es decir, se logra un producto o servicio más valorado por el cliente;

c. Se libera a la Compañía de los problemas administrativos de estas actividades, y solo se concentrará en las áreas críticas, donde podrá continuar con la creación y mantenimiento de sus ventajas competitivas en los aspectos económicos, financiero y de rentabilidad<sup>35</sup>.

Desde el punto de vista empresarial y económico, existe para la Compañía Sara Morello S.A.C., que el costo de oportunidad de

---

<sup>35</sup> Porter, Michael E. “What is Strategy? Harvard Business Review. p.57

realizar estas actividades internamente, a través de la gestión de un proceso de outsourcing, deben traducirse en gestiones tácticas, de avanzada y estratégicas, los que deben ser tomados en cuenta, al realizar un análisis de costos e impacto de la rentabilidad, de una empresa específica. Por todo lo expuesto anteriormente, se requiere hallar en la investigación de la Compañía Sara Morello S.A.C., cuáles son las características de su actual sistema de gestión de outsourcing, que le han permitido, evaluar y mejorar el nivel de rentabilidad de la empresa.

**Universidad:** Pontificia Universidad Católica del Perú

**Autor:** Cielo Castillo Dextre

Sarita Huallparimachi Bustamante

Enrique Alcántara Ulloa

**Grado:** Maestría en administración de negocios

**Título:** Consultoría Tributaria<sup>36</sup>

Las empresas peruanas todavía no advierten en su real magnitud la importancia del rol que cumplen las consultoras en el medio empresarial. En el medio empresarial existe actualmente desconocimiento y una errada interpretación de las normas tributarias, hecho que incide en el rendimiento económico de las empresas. El efectuar un mayor cálculo de impuestos o una equivocada aplicación de las normas tributarias en las operaciones normales del negocio, puede conllevar a generar pago de multas improductivas (y a la vez no deducibles) mermando sobre la rentabilidad del negocio; así como, generar altos costos administrativos con incidencia en los resultados financieros.

Este desconocimiento de las empresas respecto a las normas tributarias se evidencia en las auditorías tributarias efectuadas por

---

<sup>36</sup> Castillo Dextre, Cielo; Huallparimachi Bustamante, Sarita; Alcántara Ulloa, Enrique. La Consultoría Tributaria. p.7

SUNAT, las que en su gran mayoría devienen en reparos tributarios, por erradas interpretaciones de las normas tributarias, desconocimiento de su aplicación o una deficiente implementación de sus controles internos.

En el presente trabajo se plantea que es factible invertir en una empresa que ofrece el servicio de consultoría tributaria, en primer término porque se ha evidenciado que hay una tendencia creciente de la demanda de este servicio en el mercado nacional, la cual está conformada por todos los contribuyentes de las diferentes categorías en el país, y por otro lado, al obtener resultados positivos del estudio y análisis de este sector, basándonos en las características de la empresa de Consultoría Tributaria “José Gálvez Rosasco & Abogados”.

Inicialmente, se toma como hipótesis el estudio técnico realizado por la CONFIEP preferido a la evaluación del campo de la Consultoría, en el cual se concluye que son las empresas de Consultoría Tributaria las que más demanda han tenido en los últimos 20 años en el Perú. En base a estos resultados, se realiza una evaluación del entorno económico, así como una estructuración del mercado de Consultoría Tributaria, desde una perspectiva de la oferta y de la demanda existente en este campo, a fin de seleccionar el mercado objetivo. La oferta está conformada por Empresas de Auditoría Financiera, Estudios de Abogados, Empresas de Capacitación y Empresas de Consultoría Tributaria propiamente dicha; la demanda estaría conformada por todo el universo de contribuyentes estratificada según su recaudación, en función al Régimen del Impuesto a la Renta, a su ubicación geográfica o al sector económico al que pertenece.

Después de determinar el entorno favorable para el mercado de la Consultoría Tributaria, se procedió a la elección del mercado objetivo,



se priorizó la elección del cliente potencial basándose en su importancia según la recaudación de los tributos afectos y su poder adquisitivo, habiéndose concluido que el mercado objetivo está conformado por contribuyentes pertenecientes al directorio de Principales Contribuyentes. Este sector del mercado objetivo tiene mayor carga tributaria, es decir son los que registran mayor pago de impuestos al fisco, por lo que gran parte de ellas son elegidas por la SUNAT en la programación de las fiscalizaciones que se realiza con el propósito de verificar el cumplimiento de sus obligaciones tributarias, por consiguiente, son las que tienen mayor demanda en requerir los servicios de estas empresas de consultoría tributaria.

**Universidad:** Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo

**Autor:** Helga Fany López Betancohurt

**Grado:** Tesis para optar el título de contador público

**Título:** “Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “La Misericordia SAC” del Departamento de Lambayeque”<sup>37</sup>

Hoy en día las entidades se encuentran inmersas en un mercado globalizado que se hace necesario abrir mecanismos de adaptación y buscar nuevas oportunidades que permite desenvolver y crecer en el ámbito empresarial. El presente trabajo de investigación, titulado “Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “La misericordia SAC” del departamento de Lambayeque, ha sido preparado con una doble finalidad: la primera es la de contribuir que la empresa Transportes “La Misericordia” S.A.C. cuente con el uso correcto de un sistema de costos total, que permita fijar en forma

---

<sup>37</sup> López Betancohurt , Helga Fany. Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “La Misericordia SAC” del Departamento de Lambayeque”, p.10

eficiente, eficaz y oportuno los costos que incurre en los procesos de carga, traslado y entrega de bienes, y fijar el costo del servicio y la segunda , es la de poner en consideración a los estudiantes de la carrera de contabilidad y público en general el estudio y la aplicación el presente sistema en actividades similares.

La mejora del servicio de transporte de carga por carretera y su posición competitiva dentro del mercado de transporte en general puede redundar en la reducción de los costos logísticos agregados de las operaciones de comercio interior y exterior. Sin embargo, habrá que tener en cuenta la necesidad de introducir algunas mejores prácticas y, por otro lado, crear e impulsar nuevas prácticas originales y propias para el mercado peruano. Éste trabajo de investigación contribuye a elevar el juicio a las personas responsables de tomar decisiones en calcular los costos totales en el proceso de servicio de la actividad de transporte terrestre de carga de bienes, desde el punto de acopio hasta el punto de entrega de los bienes; incentiva la búsqueda de nuevas estrategias de disminución de costos en el servicio de transporte. Estas contribuciones permitirán a la Gerencia de Transportes “La Misericordia” S.A.C. realizar eficaz y eficientemente la administración de los recursos en forma económica.

**Universidad:** Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas

**Autor:** Franz Eder Huanay Allca

Juan Pablo Israel Taboada Gómez

Roberto Paulo Vásquez Benites

**Grado:** Maestría en dirección de operaciones y logística

**Título:** “Propuesta de mejora en el transporte de combustibles líquidos vía terrestre y fluvial a zonas remotas”<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> HuanayAllca, Franz Eder; Taboada Gómez, Juan Pablo; Vásquez Benites, Roberto Paulo. Propuesta de mejora en el transporte de combustibles líquidos vía terrestre y fluvial a zonas remotas”, p.9

En la actualidad la gran demanda de nuestros recursos naturales hacen que se vuelva una necesidad el investigar, calcular y saber el volumen disponible de los recursos como parte del inventario a ser usados en un pozo de hidrocarburos dentro de nuestra Amazonía Peruana, la población en las grandes ciudades incrementan sus consumos y requerimientos de hidrocarburos necesarios para generar electricidad, consumo industrial y doméstico de GLP; en esto se mantiene la continuidad de las operaciones en el Campamento Malvinas en Camisea para que sus tareas no se detengan y continúen haciendo que equipos y sistemas propios y de contratistas puedan seguir operando de acuerdo a la necesidad del usuario principal.

El uso de metodologías y herramientas de calidad permitirán detectar del estudio los puntos críticos donde centrar nuestro estudio e incidir en el mismo para plantear alternativas de mejora que permitan el flujo permanente de las operaciones dentro del proceso actual. Nuestro estudio se basa en la necesidad de reducir los sobre costos generados por una serie de factores como parte del proceso de transporte desde la gestión en las oficinas de Lima hasta la llegada a campamento Malvinas.

El tiempo, factor importante el cual depende directamente de una buena planificación y organización de las áreas involucradas y contratistas para el cumplimiento y entrega de acuerdo a lo negociado según los contratos establecidos. Los costos, asociados a las operaciones han de ser revisados y ajustados según las actividades programadas con la finalidad de evitar los costos adicionales y ocultos, considerando todos aquellos valores generados producto de las operaciones realizadas. Es imprescindible que toda la Empresa, gerencia y colaboradores se comprometan en cumplir adecuadamente con las mejoras planteadas, las cuales están modificadas y orientadas al cambio de los procesos del transporte terrestre, operaciones en

tierra – Pucallpa – y finalmente el transporte fluvial de hidrocarburos a zonas remotas, sirviendo este estudio como base para orientarlo al estudio de otros campamentos aledaños en la zona.

**Universidad:** Universidad Nacional de Ingeniera

**Autor:** Villanueva Yarma, Jorge

**Grado:** Para obtener Título de Ingeniero Civil

**Título:** “Operación de transporte y carguío en minas a tajo abierto”<sup>39</sup>

Las operaciones de carguío y transporte de material proveniente de las excavaciones en minas a tajo abierto constituyen un proceso fundamental en la extracción de minerales. Esta actividad lo podemos encontrar a diferentes escalas, la cual dependerá de distintos factores tales como el volumen de trabajo, tipo de material y las condiciones de la zona de trabajo, por ejemplo la altura del banco, distancia de transporte, pendiente de la vía. y que determinarán las características y cantidad de equipos a utilizar. Ya que el éxito de esta operación se traduce en un menor costo monetario por unidad transportada, resulta fundamental una correcta selección de los equipos a utilizar y un adecuado plan de trabajo.

Para esto debemos considerar a esta operación como un sistema, y que por ende ésta se ve afectada por factores inherentes a la misma y por el medio que lo rodea. Es importante tener en cuenta que un sistema está constituido por diferentes elementos componentes, y que cada uno de estos opera en función de las necesidades del conjunto. Entendiendo el concepto de sistema, la toma de datos y el análisis de esta operación se llevará a cabo a través de la observación del proceso, entendiendo su naturaleza los elementos que la componen y el medio en el que se encuentra. Una vez entendida la naturaleza de la operación, identificaremos las restricciones que la afectan, las

---

<sup>39</sup> Villanueva Yarma, Jorge. Operación de transporte y carguío en minas a tajo abierto. p.9

cuales pueden ser de dos tipos: intrínsecas y extrínsecas, y buscaremos las reales causas que las originan.

Esto nos lleva a la Implementación de mejoras para el conjunto, las cuales deben ser medidas y verificadas. El primer capítulo del presente trabajo tratará del estado del arte en las operaciones de carguío y transporte, haciendo una descripción de la problemática tal como la vemos hoy y la naturaleza de la operación Carguío - Transporte, sus componentes y el medio que la circunda. El segundo capítulo tratará los métodos mecanicistas para realizar mediciones de las operaciones de carguío y transporte y se dará un detalle de las herramientas utilizadas para el análisis de la operación. En el tercer y cuarto capítulo se presentará un caso real de te operación en una mina a tajo abierto y evaluará los resultados encontrados. Finalmente presentaremos las conclusiones y recomendaciones para introducir mejoras en las operaciones de transporte y carguío.

#### **1.4.2 Universidades extranjeras**

**Universidad:** Universidad de Chile, (Chile)

**Autor:** María José Chunga De La Torre

**Grado:** Magister en gestión y dirección de empresas

**Título:** “Planificación estratégica para una empresa de servicios contables”<sup>40</sup>

Las empresas en general, se encuentran inmersas en un mundo muy cambiante y competitivo, este ambiente tan dinámico obliga a eliminar la subjetividad en la toma de decisiones, es necesario perseguir una visión de largo plazo en el manejo general de las empresas. La administración de empresas de cualquier índole se encuentra en

---

<sup>40</sup> Chunga De La Torre, María José. Planificación estratégica para una empresa de servicios contables. p.8

constante transformación, el impacto de la era de la información afecta aún más a las empresas de servicios, por lo cual se vuelve imprescindible el uso de nuevas herramientas administrativas para el éxito competitivo. Resulta de suma importancia la explotación de los activos intangibles de la empresa, este punto se ha convertido en un aspecto crucial de la administración de las empresas en la actualidad.

Femafín Cía. Ltda. es una empresa consultora que ofrece servicios contables, financieros y legales a personas naturales o jurídicas obligadas a llevar contabilidad por efecto de sus actividades mercantiles. Con sede en Guayaquil, Ecuador, tiene su origen en el año 1985 con el nombre de Aserfín, el cambio de razón social se produce en mayo del 2003, año en la que se registra en la Superintendencia de Compañías bajo la categoría de empresa dedicada a actividades de asesoramiento y gestión combinadas. En la ciudad de Guayaquil actualmente se encuentran funcionando 767 empresas que ofrecen estos servicios, lo que demuestra que es un campo altamente competitivo, pero en el cual sus integrantes no muestran factores diferenciadores.

Según el artículo 1 de la Ley de Consultoría se señala por consultoría a “la prestación de servicios profesionales especializados cuyo objetivo es la identificación, planificación, elaboración, y evaluación de proyectos y su factibilidad en todos los niveles operativos”. Ecuador cuenta con importantes empresas consultoras que ofrecen sus servicios tanto en el sector público como en el privado. Las ramas de consultoría se destacan en todos los sectores industriales y comerciales. Servicios de consultoría ambientales, contables, civiles, urbanísticos, judiciales, de auditoría, fiscalización, financieros, administrativos, legales y sanitarios son algunos de los mas importantes. La consultora se ha propuesto realizar una variación en el enfoque de sus actividades, cambiando su mercado de “servicios

contables” al mercado de la asesoría de negocios, de este quiebre nace la necesidad de establecer una estrategia para alcanzar los objetivos que se están planteando los dueños.

**Universidad:** Universidad de Guayaquil, (Ecuador)

**Autor:** Cedeño Pérez Lucía Viviana

Paucar Narvárez Carlos Froilán

**Grado:** Para optar por el título de Contador Público Autorizado

**Título:** “Diseño de outsourcing contable en Acglosersa S.A. para reducir procesos contables tributarios”<sup>41</sup>

Las Compañías en su afán y objetivo de crecer a nivel empresarial y financiero realizan sus mejores esfuerzos, sin embargo los mismos se ven limitados debido a las diferentes actividades y procesos que suelen volverse complejos e impiden a la empresa alcanzar sus metas debido a que no les permite dedicarse por completo a las actividades que generan rentabilidad. La ausencia de personal altamente calificado en contabilidad y finanzas que pertenezcan a la propia empresa pueden provocar incumplimientos legales y tributarios. Por este motivo nuestro proyecto está enfocado en realizar los procesos contables que en ocasiones suelen convertirse tediosos para los empresarios, quienes suelen desviar su atención de la actividad generadora de beneficios a la Compañía mediante el diseño de un outsourcing contable.

Debido a las diversas funciones que realizan las empresas, suelen perder el enfoque de sus actividades principales. El Outsourcing representa una herramienta que brinda seguridad y excelentes resultados a los empresarios que deciden contratar sus servicios.

El Outsourcing es una práctica que tiene sus inicios en la era moderna. Aunque el concepto es antiguo, ya que representa una

---

<sup>41</sup> Cedeño Pérez, Lucía Viviana; Paucar Narvárez, Carlos Froilán. Diseño de outsourcing contable en Acglosersa S.A. para reducir procesos contables tributarios. p.8

estrategia de negocios en muchas compañías competitivas. Al inicio de la era post-industrial se inició la competencia en los mercados globales<sup>42</sup>.

En Ecuador la tercerización se ha convertido en un negocio rentable y de gran demanda en parte por la legislación laboral existente considerada por muchos patronos como poco favorable para la contratación de personal de planta y por la constante demanda de reducir el tamaño del Estado<sup>43</sup>.

El 30 de Marzo del 2008 bajo la presidencia del Econ. Rafael Correa Delgado La Asamblea Nacional Constituyente mediante Mandato No. 8 del Decreto Ejecutivo, eliminó la tercerización e intermediación laboral, asimismo dispuso eliminar cualquier otra forma de precarización de las relaciones laborales, entre las que se incluyó a la contratación laboral por horas, en virtud de que las mencionadas formas de contratación pactadas entre las partes, no garantizaban a los trabajadores estabilidad laboral y una correspondiente protección integral de sus derechos.

Dentro de la segunda Disposición General del Decreto mencionado indica que se podrá contratar civilmente servicios técnicos especializados ajenos a las actividades propias y habituales de la empresa usuaria, tales como los de contabilidad, publicidad, consultoría, auditoría, jurídicos y de sistemas, entre otros, que serán prestados por personas naturales o jurídicas en sus particulares instalaciones, con su propio personal, las que contarán con la adecuada infraestructura física y estructura organizacional, administrativa y financiera. La relación laboral será directa y bilateral

---

<sup>42</sup> Rico Rodríguez, S. El Outsourcing como herramienta administrativa para aumentar el nivel de las ventas en las empresas industriales. p.14

<sup>43</sup> Uquillas, Carlos Alfredo. El outsourcing en el Ecuador en Observatorio de la Economía Latinoamericana, p.56



entre los contratistas prestadores de servicios técnicos especializados y sus trabajadores.

De acuerdo al nuevo decreto 2548 del 12 de diciembre de 2014 del Estatuto Tributario: Rendiciones de lo Tributario a lo Contable, se establece el modelo para llevar la información contable bajo un Libro Tributario o bajo un sistema de registro de todas las diferencias que surjan entre el nuevo marco técnico normativo (NIIF Pymes) y la información preparada con base en lo previsto en el decreto mencionado.

El presente trabajo tiene como finalidad proponer un outsourcing contable en la empresa ACGLOSERSA S.A., cuyo propósito es reducir los procesos contables y tributarios de sus clientes. Toda persona que realice algún tipo de actividad comercial se encuentre o no en la obligación de llevar contabilidad debe tener conocimiento de información en el área contable y tributaria. En la Ciudad de Durán son muchas las pequeñas empresas y muy pocas las oficinas que puedan brindar este tipo de asesoramiento, las personas en su mayoría deben llevar sus documentos hasta Guayaquil para cumplir con los diferentes entidades para continuar con el funcionamiento de sus negocios, esto suele tornarse una dificultad para las pequeñas empresas y en muchas ocasiones por falta de tiempo o recursos no pueden presentar sus documentos ocasionando así multas, intereses e incluso el cierre del negocio. Por este motivo diseñaremos un outsourcing contable en la empresa Acglosersa S.A. que brindara ayuda a las pequeñas empresas en el área contable y tributaria.

**Universidad:** Universidad Nacional de Colombia, (Colombia)

**Autor:** Rafael Eduardo Riveros Castillo

**Grado:** Tesis para optar al título de Maestría en Ingeniería Industrial

**Título:** “Plan estratégico de negocio para ofrecer servicios de “outsourcing” en el área administrativa y financiera para la pequeña y mediana empresa”<sup>44</sup>

Entre los años 70 y 80 las empresas inician la tercerización de los procesos que no se encuentran involucrados con la creación de ventajas competitivas. Esta solamente puede ser exitosa cuando no implica el detrimento de la calidad de vida de las personas y cuando se trabaja bajo la estrategia de ganar-ganar.

A través de esta tesis se pretende hacer un acercamiento a un PlanEstratégico de Negocios para Soluciones Ejecutivas S.A.S., bajo la idea de ofrecer servicios de tercerización (*outsourcing*) de funciones administrativas y financieras que faciliten a los gerentes de las Pymes la toma decisiones estratégicas, mejorando con ello el nivel de ejecución de sus funciones.

La posibilidad de vivir la realidad de las mi pyme desde una perspectiva personal, como microempresario, le permite al autor no sólo visualizar sino entender profundamente las necesidades, anhelos y problemas de este sector económico; la oportunidad para que un microempresario brinde soluciones prácticas a otros microempresarios significa un acercamiento entre dos formas de vivir esa realidad mipyme: por un lado, una vivencia interna al formar parte de esta categoría empresarial y, por el otro, una vivencia externa, a través de la observación del funcionamiento de este tipo de empresas y del contacto directo para ofrecer soluciones que ayuden a la operación del día a día microempresarial.

Estas dos vivencias han tenido como consecuencia el surgimiento de la idea de ofrecer soluciones para la gerencia y la administración, a

---

<sup>44</sup> Riveros Castillo, Rafael Eduardo. Plan estratégico de negocio para ofrecer servicios de “outsourcing en el área administrativa y financiera para la pequeña y mediana empresa. p.7

través del uso de tecnologías informáticas. Desde finales de los 90 se ha venido gestando la idea de crear una sola unidad administrativa y financiera para tres empresas mipymes Datascoring de Colombia S.A., Digipro S.A. y CTI Ltda. Todos los cuestionamientos e hipótesis se han planteado a raíz de la experiencia vivida en el interior de estas y como consecuencia de la relación con varios de sus clientes, durante más de 12 años. Esta experiencia ha facilitado el entendimiento de la realidad de la mipyme colombiana, la cual es difícil no tanto por la realización del cumplimiento de su objeto social, sino por toda la carga administrativa y financiera a las cuales se tienen que ajustar, de un lado, por necesidades internas, y del otro, por tener que adecuarse a las exigencias legales del Estado colombiano.

Aunque existen cambios tecnológicos y simplificación en la aplicación de los mismos, todavía el pequeño empresario no los usa ni explota a su favor como debería ser. Por ello, este trabajo de grado representa la oportunidad de explorar y validar nuevas formas de satisfacer algunas de las necesidades de las mipyme, de una forma estructurada, guiada por los requerimientos académicos. En este sentido se da un enfoque teórico al diseño e implementación de soluciones y a la construcción de una propuesta de negocio alrededor de éstas.

**Universidad:** Pontificia Universidad Javeriana, (Colombia)

**Autor:** María Margarita Reales Carreño

**Grado:** Para optar por el título de ingeniería industrial

**Título:** “Diseño del sistema de gestión en seguridad y control basado en la Norma ISO 28000 para la empresa transportadora de carga terrestre Prakxon Logística”<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Reales Carreño, María Margarita. Diseño del sistema de gestión en seguridad y control basado en la Norma ISO 28000 para la empresa transportadora de carga terrestre Prakxon Logística. p.10

El objetivo de este trabajo es demostrar que con herramientas de la ingeniería industrial se puede estructurar un sistema de gestión de seguridad y control basado en la norma ISO 28000 para que la empresa transportadora de carga terrestre “Prakxon Logística” logre mitigar los riesgos asociados a su operación. Con la implementación del sistema de gestión de seguridad se puede lograr una mejora sustancial en los procesos críticos, estratégicos y operativos o tácticos, y se espera que Prakxon Logística después de implementarlo, esté en capacidad de determinar qué operaciones preventivas deben llevarse a cabo, con qué medios y recursos cuentan y deben contar y en qué medida se deben ejecutar con el fin de apuntarle siempre a la mejora continua en sus operaciones.

La identificación, análisis y evaluación de los riesgos le permite saber a la organización:

- La situación real en la que se encuentra en cuanto a sus riesgos y su protección, las vulnerabilidades, riesgos y amenazas existentes relacionados con la seguridad en cada proceso.
- La clasificación de los riesgos de acuerdo a su impacto y su probabilidad de ocurrencia.
- El impacto económico que pueden generarle los riesgos a Prakxon Logística según su naturaleza y consecuencias asociadas.
- Planes de acción y recomendaciones para cada clasificación de los riesgos.

De la evaluación de los procesos y los riesgos de Prakxon Logística se obtendrá la información necesaria para:

- Establecer los objetivos para la gestión de la seguridad.
- Definir los requisitos para el diseño, la especificación y la implantación.
- Establecer los programas de gestión de la seguridad.

- Identificar y dimensionar los recursos necesarios.
- Determinar y desarrollar los controles operacionales.
- Identificar las necesidades de formación y capacitación.

Las principales ventajas de la certificación en ISO 28000 son:

- Garantizar que se llevan a cabo operaciones para el control de los riesgos y la implantación de medidas que las pueden disminuir.
- Certificar por una empresa de auditoría ISO, que el sistema de gestión de la seguridad de la cadena de suministro de la organización se lleva bajo los estándares internacionales establecidos en la norma ISO 28000.
- Poder comunicar a clientes o usuarios, autoridades e inversores la implantación del sistema de gestión de la seguridad y utilizarlo como herramienta competitiva y diferencial.
- Aportar un valor añadido y diferencial para la organización en las operaciones o actividades industriales o comerciales.

En resumen, la implantación, tendrá como consecuencia la especial mejora de la seguridad en la cadena logística de la empresa, convirtiéndose así en un modelo para las demás empresas del sector. Los elementos básicos y fundamentales a tener en cuenta para el correcto desarrollo e implementación de la norma son entre otros:

- Requisitos generales
- Política de seguridad
- Identificación y Evaluación de los riesgos
- Implementación de la norma
- Auditoría y acciones correctivas

Entre los principales beneficios de la implementación de la norma, podrían destacarse algunos como: la reducción de los riesgos al verificar que empresas y entidades cumplen con los requerimientos internacionales de seguridad de la cadena de suministro, la mejora y

aseguramiento de la calidad y el control del productor, la integración de las normas existentes de seguridad relacionadas principalmente con el transporte en un sistema de gestión unificado, el facilitar las importaciones y la gestión de documentación en las aduanas y la implementación de metodología en la gestión y trazabilidad de las infraestructuras críticas. Es interesante tener en cuenta, los objetivos relacionados como el enfoque económico, para la organización del servicio de transporte, la ubicación y el tipo de mercancías a transportar, con el fin de que la empresa brinde un servicio óptimo, en cuanto a llevar carga de origen a destino en el mismo estado en que se la entregaron, (seguridad de la Carga), la coordinación de su recepción, rastreo y entrega y en algunos casos, la realización de trámites de aduana en caso de ser requerido.

**Universidad:** Universidad Autónoma de Occidente, (Colombia)

**Autor:** Guillermo Alberto Fonseca Villamarín

**Título:** “Modelo de referencia gestión logística operacional de las pymes transporte terrestre carga en Santiago de Cali (Morgelot)”<sup>46</sup>

La configuración de los esquemas transaccionales de comercio en el contexto dinámico global, precisan de la gestión de la logística, no solo desde su concepción sino de manera transversal, cubriendo los vacíos estructurales que se generan por la desarticulación de estos y su conexión con la operabilidad de los modelos de transporte y distribución. A la luz del universo de avances que se han suscitado en el entorno, con el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), se ha generado la necesidad de trascender en el reconocimiento de las variables más representativas de la demanda. Así entonces la competencia se puede inscribir en nuevos nichos de mercado, cuyo aspecto fundamental es la configuración de

---

<sup>46</sup> Fonseca Villamarín, Guillermo Alberto. Modelo de referencia gestión logística operacional de las pyme transporte terrestre carga en Santiago de Cali (Morgelot). p.8

transacciones de libre intercambio de bienes y servicios, lo cual depende de la adopción de sistemas robustos que soporten el andamiaje de una gestión integral de la logística operacional.

Esto se ha denominado globalización, la cual ha evolucionado desde finales de la década de los 90. En ese orden, se habla de la consolidación de las cinco fuerzas competitivas, tesis que propuso (Porter. M, 1985) después de analizar el contexto de mercado norteamericano, que para la época recibía un fuerte revés en relación con los esquemas de gestión de la calidad, donde Japón repuntaba con la producción de una de sus industrias icónicas (Industria del Automóvil). Al finalizar la década de los 90, el mundo no estaba preparado para lo que se venía presagiando en los diferentes sectores, pero, en particular en el campo de la informática, que anunciaba los posibles efectos adversos sobre los sistemas de información y las bases de datos en lo que se denominó como el Y2K.

Según los expertos de la época, los sistemas de información se reiniciarían con lo cual toda la información almacenada (p.ej. reportes de ventas, inventarios entre otros) se perdería. El temor generalizado frente los impactos de este fenómeno, generó un cambio sustancial en la logística operativa, dado que permitiría el blindaje de la información y la adopción de mecanismos para la conservación de la misma a través de la consolidación de los eslabonamientos primarios para sistemas logísticos y de transporte. (Colliver. V. 1999) 15 Por otro lado la adopción del GPS (dispositivo de geo-localización) empleado en el rastreo satelital, probó su utilidad en la logística se permitió la trazabilidad de buques, aeronaves y vehículos de carga. Este avance fue dado a conocer en el simposio de localización posición y navegación de 1990 organizado por IEEE en las Vegas Estados Unidos<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> Hunte, R. et al. Vehicle navigation using differential, GPS. pp.392-398

Sin embargo, no solo estos temores marcaron el punto de inflexión de los mercados y el intercambio comercial. Con el atentado de las torres gemelas en New York, en 2001. El orden mundial fue cambiado radicalmente. Ahora, en la configuración de los esquemas logísticos operacionales, han ingresado nuevas variables como, la seguridad y la normatividad contra el terrorismo. Este nuevo orden mundial requiere la adopción de políticas, estrategias y demás componentes de la gestión para llevar a buen término la aplicación de los Tratados de Libre Comercio. Colombia en las últimas décadas ha venido buscando consolidar su posición económica, para ello se han realizado esfuerzos desde todos los sectores y con la participación del estado. Sin embargo el alcance de las metas, se han visto empañado por los bajos niveles de calificación, arrojados por los indicadores de competitividad, en especial los relacionados con infraestructura, conectividad y logística.

**Universidad:** Universidad Del Rosario, (Colombia)

**Autor:** Carlos Mario Rodríguez Rosas

**Grado:** Titulo en administración de negocios internacionales

**Título:** “Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional”<sup>48</sup>

El sector transporte juega un papel importante en la consolidación de los procesos de globalización y de competitividad en Colombia. La globalización de las economías es una realidad que exige de los países un esfuerzo para optimizar sus procesos productivos, siendo la disponibilidad y accesibilidad de los bienes una condición necesaria para lograr una mayor competitividad en el contexto internacional.

---

<sup>48</sup> Rodríguez Rosas, Carlos Mario. Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional. p.12



Teniendo en cuenta que una de las principales estrategias de internacionalización del gobierno nacional ha sido la firma de acuerdos comerciales con diferentes regiones y países del mundo.

He hecho un análisis y caracterización de los distintos modos de transporte de carga en Colombia para entender de esta forma cual es la situación actual de los mismos, encontrar los principales obstáculos que se presentan en el transporte de carga en Colombia y de igual manera establecer posibles soluciones a estos problemas que retrasan de forma sustancial el desarrollo de nuestro país.

Teniendo en cuenta estos problemas de la situación actual del transporte de carga en Colombia he llegado a la conclusión que se requiere que los objetivos de las políticas del gobierno nacional sean la facilitación del transporte y el comercio, la eficiencia en función de los costos y de los servicios de transporte, la seguridad de la cadena de suministro, y la inversión en infraestructura vial, y que estas se combinen en un marco de política global y estratégico que permita ofrecer a la economía nacional las condiciones adecuadas para aumentar la competitividad en los mercados internacionales. Razón por la cual la infraestructura y los servicios de logística en el sector de transporte de carga deben ser eficientes, rentables, confiables y sostenibles. Lo cual permitiría una mayor facilidad para la entrada de nuevos productos a nuestro país reduciendo tiempos y costos finales.

## **1.5 Marco conceptual**

### **1.5.1 Tercerización de servicios contables**

**Activo.-** Los activos de una entidad proceden de transacciones u otros sucesos ocurridos en el pasado.

Los beneficios económicos futuros incorporados a un activo consisten en el potencial del mismo para contribuir directa o indirectamente, a los flujos de efectivo y de otros equivalentes al efectivo de la empresa. Este potencial puede ser de tipo productivo, constituyendo parte de las actividades de operación de la empresa.

**Alcance de los servicios.-** Los servicios prestados en virtud de un acuerdo de outsourcing.

**Asiento Contable.-** Se denomina asiento contable a cada una de las anotaciones o registros que se hacen en el libro contable de contabilidad que se realizan con la finalidad de registrar un hecho económico que provoca una modificación cuantitativa o cualitativa en la composición del patrimonio de una empresa y por tanto un movimiento en las cuentas de una empresa, lo cual nos quiere decir que el asiento contable es súper importante para que una empresa funcione exitosamente y en un cronológico registrando distintas maneras de conocimiento y económico los asientos deben generar un orden correlativo y ordenado para así mirar los recursos económicos más rápido y fácilmente logrando un buen trabajo.

**Costeo basado en actividades.-** Mira a los aspectos de las operaciones de una organización y cuantifica el coste de la actividad. Una vez que una organización responde a la pregunta de costos en el nivel de actividad, se puede comparar más objetivamente el costo de abastecimiento interno vs externo.

**Externalización (Descentralización externa).-** Supone la contratación de otras empresas para que realicen actividades que formen parte de algunas de las fases productivas.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup>Universidad Pontificia de Salamanca. Glosario de términos sin inserción laboral. p. 93

**Fijación de precios basada en el rendimiento.-** Los mecanismos de fijación de precios contractuales que vinculan la compensación a los objetivos específicos de rendimiento.

**Gobernabilidad.-** La supervisión y la gestión de todos los aspectos de una relación de outsourcing. Las áreas de enfoque incluyen la gestión de cambios, gestión de comunicaciones, gestión del rendimiento, gestión operativa, gestión de riesgos, la gestión estratégica y otros.

**Organización de Empleadores Profesionales (PEO).-**Una relación de co-empleo que se establece entre la PEO, los empleados del lugar de trabajo y una empresa cliente. El PEO y la empresa cliente tienen ciertas responsabilidades legales de los empleados y contractualmente asignan y comparten las responsabilidades y obligaciones de los empleadores tradicionales. (Comúnmente denominado “arrendamiento de empleados”).

**Outsourcing.-**Una transferencia (o delegación) a un proveedor de servicios externo que se encarga del funcionamiento y la gestión del día a día de un proceso de negocio que es a largo plazo orientado a resultados.

**El Outsourcing de Procesos Administrativo-Contables.-** consiste en el uso de una firma externa especializada para proveer servicios en áreas que no forman parte de los procesos claves de la organización. La transferencia de la gestión o ejecución de ciertas funciones, les permite a las organizaciones centrarse en los aspectos fundamentales de su negocio.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Gorostiaga, Nadia. Ob. Cit., p.67

**Pasivo.-** Obligación contraída de una empresa en un momento presente. Un pasivo es un compromiso o responsabilidad de actuar de una determinada manera. Las obligaciones pueden ser exigibles legalmente como consecuencia de la ejecución de un contrato o de un mandato contenido en una norma legal. Por ejemplo: de las cuentas por pagar por bienes o servicio recibidos.

**Proveedor de servicios.-** Una empresa que ofrece servicios de outsourcing. Términos tales como “proveedor” y “socio” se usan indistintamente

**Subcontratación.-** Es un tipo de relación contractual que permite a una organización cualquiera el uso de las instalaciones físicas de otra que, además, provee a la primera de mantenimiento y desarrollo de aplicaciones, proceso de datos, gestión de comunicaciones, etc.<sup>51</sup>

**Tercerización.-** Método de organización y optimización de los recursos de una empresa. Por su intermedio, la dirección de la misma subcontrata a otras empresas externas especializadas para que realicen aquellas actividades que considera no básicas o esenciales para el cumplimiento de su objetivo o negocio principal y/o en las carece de ventaja competitiva.

**Tercerización logística.-**Tercerización, por un período contractualmente definido, de la gestión de uno o más funciones logísticas o de un conjunto de actividades logísticas.<sup>52</sup>

### 1.5.2 Operaciones de Transporte

**Código de barras.-** Elemento de codificación y lectura, numérico o alfanumérico, compuesto por señales de distinto grosos, espaciadas

---

<sup>51</sup> Glosario. Outsourcing – Sección informática. p.16

<sup>52</sup> Portales, Héctor. Tercerización logística: ¿Estamos preparados a adoptarla?. p.101

según normal específicas. Su lectura mediante pistolas láser, identifica el artículo en cuestión.

**Consignatario.-** Persona física o jurídica a quien va dirigida la carga en el lugar de destino final.

**Flete.-** Tarifa del servicio de transporte que implica un cálculo que combina las variables de distancia del viaje y peso, volumen, valor y riesgos propios de la carga.

**Gestión logística.-** Es el proceso de planificación, implementación y control del flujo y almacenamiento eficiente y económico de la materia prima, productos semi terminados y acabados, así como la información asociada

**Modo de transporte.-** Cada uno de los distintos sistemas de porte de mercaderías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria, excluidos los meramente auxiliares.

**Monitorización de las mercaderías.-** Conjunto de actividades por la que se realiza un seguimiento continuo a la movilización de una carga, es decir, en el tránsito propiamente dicho y en el momento de su llegada al punto de destino.

**Movilidad.-** Cualidad de móvil de un objeto (mercancía) o persona. Flujo de desplazamientos de mercaderías que se desarrollan en un ámbito territorial.

Uso o demanda de las distintas modalidades de transporte.

**Movilidad sostenible (Políticas de).-** Políticas que limitan al mínimo los impactos negativos sobre el ambiente que tiene el transporte. Según el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), el desarrollo

de la movilidad sostenible o de un transporte limpio, depende de soluciones tales como el fortalecimiento y reorientación del servicio de transporte público; el mejoramiento de la infraestructura vial; la reducción de las emisiones de los vehículos y el desarrollo de otros que no dependan, totalmente, del consumo de combustibles fósiles (vehículos de emisión cero o ultra baja emisión; vehículos híbridos; vehículos eléctricos o transportes ultraligeros). La Organización Latinoamericana de Energía (OLADE) recomienda estimular la utilización de combustibles más limpios como el gas natural o los llamados biocombustibles: metanol y etanol, con el consecuente aprovechamiento de los grandes recursos gasíferos y agrícolas de diversos países de la región. Sea cuales fueren las medidas tomadas para lograr un transporte limpio, éstas deben ser aplicadas a corto y mediano plazo, por la urgencia de la situación.

**Movilidad urbana.-** Flujo de desplazamientos de mercaderías que se desarrollan interiormente, sea en las áreas urbanas (movilidad interior), en el hinterland de las áreas urbanas (movilidad de cambio), o en la ciudad.

**Movilización de la carga.-** Acción y efecto de trasladar la carga desde un lugar a otro, ya sea en un medio de transporte, en una terminal o en un almacén.

**Mercadería.-** Bienes de cualquier clase susceptibles de ser transportados, incluidos los animales vivos, los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos, que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal.

**Precio del transporte.-** Monto de dinero que debe pagar un usuario para poder usufructuar la prestación de un servicio de movilización de su carga, calculado mediante la combinación de algunas variables

(distancia, tiempo de viaje, peso y dimensiones de la carga, riesgos, etc. *sin* flete).

**Preparación de la carga.-** Conjunto de operaciones necesarias para acondicionar las mercancías para su Transporte. Las principales son: Embalaje, Marcado, Etiquetado y Unitarización (en paletas o Contenedores).

**Transitario.-** Empresa especializada en la organización y gestión, por encargo del usuario (cargador), de la cadena de transporte de mercancías (o de parte de ella) en cualquiera de sus modos (aéreo, carretera, ferrocarril y marítimo). Para su labor, contrata o realiza todas las operaciones que ello conlleva: transporte físico de las mercancías, operaciones aduaneras, embalajes, consolidación y desconsolidación de cargas, almacenajes, seguros, trámites bancarios y documentarios, etc. La actividad de la empresa transitaría, comercializando y coordinando todo tipo de transporte, se centra especialmente en el transporte en régimen de grupaje. Además, el transitorio ofrece una amplia gama de prestaciones logísticas. El transitorio actúa como organizador del transporte internacional de mercancías en cualquiera de sus modos (aéreo, carretera, ferrocarril y marítimo), incluyendo todas las operaciones que ello conlleva: contratación del transporte, operaciones aduaneras, embalajes, consolidación y desconsolidación de mercancías, almacenajes, seguros, trámites bancarios y documentarios, etc. La actividad de la empresa transitaría, comercializando y coordinando todo tipo de transporte, se centra especialmente en el transporte en régimen de grupaje. Además, el transitorio ofrece una amplia gama de prestaciones logísticas.

**Transporte.-** Movilización o traslado de mercaderías desde un lugar a otro.

Actividad por la que un proveedor, llamado porteador, operador, o transportista, se obliga a trasladar mercaderías ajenas desde un lugar a otro, a cambio del pago de un precio.

Contrato generador de derechos y obligaciones que implica una responsabilidad ante la constatación de un incumplimiento.

Operación por la que se trasladan productos (carga) por un precio denominado flete, desde el lugar de producción (vendedor), pasando por los lugares de embarque, almacenaje y desembarque, y hasta el lugar de consumo (comprador).

**Transporte aire / tierra.-** Transporte intermodal que combina los modos por carretera y aéreo, utilizando unidades de carga aérea (paletas, contenedores ULD, etc.)

**Transporte intermodal.-** Transporte por el que, utilizándose más de un modo, se trasladan mercaderías desde un punto de origen a un punto de destino, bajo dos formas bien definidas: el transporte intermodal segmentado y el transporte intermodal combinado. El transporte intermodal segmentado se desarrolla cuando el dueño de una carga, personalmente o a través de un intermediario (comisionista), contrata separadamente los servicios de transporte que requiere; y el transporte intermodal combinado se desarrolla cuando el dueño de una carga, contrata los servicios de transporte que requiere con un solo operador o transportista, el cual, en ese caso, actúa como agente de carga.

**Transportador / transportista.-** Persona física o jurídica que mediante un acuerdo de voluntades (contrato de transporte), asume la obligación de efectuar una obligación de resultado, esto es, de trasladar efectivamente un conjunto de mercaderías desde un punto de origen a un punto de destino, contra el cobro de una retribución pecuniaria denominada flete. El transportista es responsable de la



carga que traslada, desde que le es entregada hasta que éste la entrega en el lugar o la persona acordada. *Sin*. Porteador.

**Unidad de carga.-** La presentación de las mercaderías objeto de transporte, de manera que puedan ser manipuladas por medios mecánicos.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> Universidad Politécnica de Cartagena. Glosario. p.72



## **CAPITULO II**

### **EI PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES**

#### **2.1 Planteamiento del problema**

##### **2.1.1 Descripción de la realidad problemática**

A nivel internacional las empresas que se dedican a ofertar servicios de operaciones logísticas requieren en forma constante información que va más allá de aquella que solo contiene datos contables para el cumplimiento de obligaciones tributarias que un departamento de contabilidad dentro de la empresa pudiera ofrecer. Principalmente en los países más industrializados la necesidad de información confiable ha dinamizado el uso de diversas herramientas de gestión que son elaboradas y proporcionadas por especialistas externos, es decir empresas que tercerizan el servicio de contabilidad y de otra información relevante, las cuales proveen de información muy valiosa para mejorar los procesos de las operaciones logísticas de aquellas entidades que se dedican a este rubro.

A nivel nacional, se genera en cambio otro fenómeno en nuestro país: En algunas empresas no se ha evaluado adecuadamente las ventajas que aporta la opción de la Tercerización de los Servicios Contables. Es bastante

probable que en diversos tipos de empresas no se le haya dado la debida importancia a las ventajas de los outsourcing es decir de la Tercerización de los Servicios Contables para apoyar las Operaciones de Transporte y por el contrario, solo se ha considerado la posibilidad de contar con servicios contables permanentes, con lo cual se encarecen diversos costos laborales conexos como los aportes por el seguro médico, gratificaciones, vacaciones, etc.

Gran parte de estos problemas se originan en los reiterados intentos hechos por algunos gerentes intentando que el personal de contabilidad sea permanente. La Contabilidad por cuanto es un sistema de información, debe ser adaptada al medio en que sirve, y no hay ningún impedimento en que se pueda prestar en forma tercerizada en beneficio de las operaciones de transporte de una empresa.

Tomando únicamente el punto de vista técnico, la Contabilidad debe ser flexible si ha de satisfacer distintas clases de necesidades. En primer lugar, tiene que seguir principios contables generalmente aceptados en la preparación de los estados contables para los socios y otras partes interesadas, pues de lo contrario no se obtendría un dictamen sin reservas de los auditores independientes de la empresa. Ello no impide que esta misma rigurosidad técnica pueda aplicarse al trabajar con la modalidad de la Tercerización de Servicios Contables.

Por otro lado, el Contador profesional externo que participe en esta Tercerización de los Servicios Contables, aplicará la misma rigurosidad en cuanto a principios y procedimientos de índole legal. Mientras que por otro lado se generarán así diversas ventajas relacionadas principalmente a los costos laborales a favor de las Operaciones de Transporte de la empresa en estudio.

## **2.1.2 Antecedentes Teóricos**

Se ha utilizado en la presente investigación la bibliografía vigente que recoge los aportes de diversos autores, tomando en cuenta sus diversos enfoques de teorías sobre Tercerización contable y operaciones de transporte.

### **Teoría de las restricciones TOC y la cadena logística**

La Teoría de las Restricciones como filosofía de gestión es imprescindible en la toma de decisiones e importante en su aplicación para la excelente gestión de restricciones en la cadena logística.

Goldratt<sup>54</sup>, plantea que para realizar un Proceso de Mejora Continua(PMC) es necesario el empleo continuado de la dirección de las limitaciones, lo que consiste en principios de razonamientos sistemáticos, permitiendo la identificación de los problemas de fondo, la construcción de soluciones válidas y completas y la creación de planes de implantación inmunes.

Su teoría es conocida como Teoría de las Restricciones o limitaciones (TOC) y constituye uno de los enfoques más novedosos de los que se dispone actualmente en la teoría de la administración y que ha tenido una rápida difusión en el mundo empresarial.

Aunque los autores de los libros en TOC no son explícitos en este sentido, es claro que lo que proponen no es una receta ni exige la negación de avances anteriores, por el contrario, la incursión en TOC exige que la empresa se encuentre en un nivel de evolución importante. Es necesario que la calidad de proveedores, proceso y productos esté controlada y asegurada, que la empresa tenga sistemas de información funcionando y que se cuente con un sistema claro de programación y control de producción e inventarios.

---

<sup>54</sup> Goldratt, Eiyahu. La carrera, p.76

Es decir, en lugar de reemplazarlos, TOC es una visión que pretende construir sobre y aprovechar los avances logrados con la aplicación de otras técnicas, herramientas y filosofías. TOC tiene dos partes plenamente diferenciables, que (según los autores) tienen sus máximos resultados cuando son aplicadas de manera simultánea: la metodología para solución grupal de problemas (procesos de pensamiento) y la lógica operacional (con implicaciones en producción, logística, programación de personal, manejo de los recursos y por lo tanto, contabilidad y finanzas en la empresa).

El enfoque de TOC para la mejora continua es un complemento perfecto para la gestión de la calidad total (TQM) al concentrar los esfuerzos de (TQM) con una precisión milimétrica sobre el punto del sistema donde tales esfuerzos serán más efectivos.

Goldratt<sup>55</sup>, dice en pocas palabras que TOC (Theory of Constraints) se refiere a los procesos de pensamiento y su aplicación, donde “procesos de pensamiento” significa el método sistemático para construir el “sentido común”.

Todo lo demás es un resultado, es decir, consiste en principios de razonamientos sistemáticos, permitiendo la identificación de los problemas de fondo, la construcción de soluciones válidas y completas y la creación de planes de implantación inmunes.

La idea central de la Teoría de las Limitaciones (TOC) es que todo subsistema real, tal como una empresa con ánimo de lucro, debe tener al menos una limitación. Si esto no fuese cierto, el sistema produciría una cantidad infinita de aquello que intenta conseguir. En el caso de una empresa con ánimo de lucro, produciría unos beneficios infinitos. Puesto que una limitación es un factor que impide al sistema lograr más de aquello

---

<sup>55</sup> Ibid, p.77

que pretende, este concepto es aplicable a cualquier tipo de sistema que tenga objetivos predeterminados y en el que están involucrados diferentes recursos en la consecución de los mismos; entonces un empresario o directivo de empresa, que quiere lograr más beneficios, debe controlar las limitaciones.

Realmente no es posible elegir en esta cuestión. O bien se controlan las limitaciones o estas controlan todo lo demás.

Las restricciones determinarán los resultados del sistema, tanto si se conocen y gestionan como si no.

La TOC desarrollada por el doctor Eliyahu Goldratt, parte de que cualquier sistema tiene al menos una restricción. Si no fuera así, podría generar una cantidad infinita de productos.

Pensando de esta forma, la teoría de las restricciones se explica fácilmente a través del uso de la analogía de la “cadena”: “una cadena es tan fuerte como su eslabón más débil”.

Si miramos a la organización como una cadena, en donde cada departamento es un eslabón, ¿qué restricciones tiene nuestra organización para lograr su meta? Solamente enfocándose en el eslabón más débil, en la restricción, podemos lograr un mejoramiento sustancial.

La TOC constituye un enfoque de gestión cuyo conjunto de instrumentos responde a las preguntas: ¿Qué cambiar? (¿cuál es el problema?, ¿cuál es la restricción?), ¿a qué cambiar? (¿qué es lo que voy a hacer en su lugar?, ¿cuál es la solución?) y ¿cómo provocar el cambio? (¿cómo implementar la solución en mi empresa, a pesar de la resistencia al cambio?). Esta teoría pretende enfocar la atención de los empresarios y desatar su creatividad hacia resultados que tienen que ver con el objetivo del sistema, así como con los elementos de mayor impacto en la consecución de estos objetivos. Es por ello que la forma de conducir los cambios constituye los pilares de este esquema de pensamiento o mejora continua.

La teoría de las restricciones permite cambiar los paradigmas bajo los cuales operan las organizaciones, logrando mejoras notables en su desempeño y mayores ganancias. Una restricción no es más que todo elemento que impide a una empresa mejorar en relación con un fin que se persigue.

La derivación importante de esta teoría es que las decisiones y acciones que se toman con la intención de mejorar el objetivo económico de la empresa deben estar enfocadas hacia las restricciones. Así, en la medida en que estas se identifiquen, se aprovechen y se eleven, la empresa irá mejorando su rentabilidad. Como siempre existen restricciones al ir hacia lo siguiente, se convierte en un proceso de mejoramiento continuo.

La teoría de las restricciones se basa en el principio de que todas las empresas tienen al menos una “restricción crítica” (un eslabón débil), que les impide la generación infinita de utilidades. Estas restricciones se clasificaron en dos tipos:

Restricciones físicas;

Restricciones políticas.

Una restricción física es todo aquel elemento del sistema productivo cuya capacidad es menor y/o su ciclo es mayor a lo que se le demanda para satisfacer los objetivos finales del sistema, estas restricciones normalmente son: el mercado, la manufactura y la disponibilidad de materia prima.

Las restricciones políticas son los posibles esquemas, paradigmas y mecanismos que impiden obtener los resultados previstos por la meta<sup>56</sup>. Estas normalmente se encuentran detrás de las restricciones físicas.

Esta teoría pretende desarrollar un sistema de gestión integral de la empresa a través del reconocimiento y aprovechamiento de los recursos críticos, con el objetivo de disminuir inventarios en procesos y reducir plazos de producción.

---

<sup>56</sup> Goldratt, Eiyahu. La carrera, p.80



En pocas palabras, las primeras fases de la TOC pueden definirse como la búsqueda y resolución de los cuellos de botellas en los procesos industriales, el uso sistemático del "buen sentido" y la identificación y superación de paradigmas perversos, que atacan la productividad y rentabilidad de los negocios.<sup>57</sup>

Una de las teorías más usadas en la gestión empresarial es la Teoría de las restricciones (TOC), la cual nació como solución a un problema de optimización de la producción, hoy en día se usa en varios estratos empresariales, no solo en producción.

La TOC se basa en que la organización es creada para lograr una meta. Eliyahu Goldratt, muestra de una forma muy amena como un ejecutivo de empresa se enfrenta a distintas restricciones y las va solucionando aplicando su lógica deductiva de identificación de "cuellos de botella".

De hecho el libro muestra como a partir de una restricción global (de mercado), llega a pequeñas restricciones a todos los niveles que cambian los modelos de trabajo en el día a día. Puedes ver un avance del libro haciendo

La lógica de la TOC es que si nuestra organización tiene la meta de, por ejemplo ganar dinero, debemos estar conscientes, que los logros obtenidos han estado determinados por las restricciones que actúan sobre la organización. Si no existieran restricciones, los logros obtenidos podrían haber sido infinitos.

La TOC dice que las restricciones pueden ser:

**Restricciones físicas:** Cuando la restricción depende de un evento físico o proceso de producción

**Restricciones de mercado:** Se trata cuando el mercado en el cual se desarrolla la empresa presenta restricciones.

---

<sup>57</sup> Molina Prince, Manuel Alfredo. gestiopolis. p.17

**Restricciones políticas:** Cuando las prácticas de la empresa en algunos casos impuestas por ella misma y en forma subconsciente presentan restricciones que hacen que la meta no sea alcanzada.<sup>58</sup>

### **Curva de Pareto**

Denominada también Curva ABC o de distribución 80-20, define una serie de situaciones en las que el total de los hechos que originan un acontecimiento cualquiera, una pequeña parte de ellos (generalmente menos de 20%) es responsable de una gran parte del acontecimiento (por lo general, más del 80%). La curva va acumulando en su eje vertical el porcentaje del acontecimiento total que se debe a un determinado hecho. A si se obtiene que más del 80% de los hechos, solo constituyen el 20% (o menos) del acontecimiento.<sup>59</sup>

## **2.1.3 Definición del problema general y específicos**

### **2.1.3.1 Problema principal**

¿De qué manera el empleo de la Tercerización de Servicios Contables, incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín?

### **2.1.3.2 Problemas secundarios**

¿De qué manera el empleo de la rentabilidad, incide en la optimización de los procesos en el desplazamiento de mercancía de las empresas de logística en Lurín?

¿En qué forma el empleo de la gestión, incide en la optimización de los procesos en la carga parcial de mercadería de las empresas de logística en Lurín?

---

<sup>58</sup> Mangione, Fabio. S&OP y la Teoría de las Restricciones.p.21

<sup>59</sup> Villar Castillo, Julio. Administración Logística, p.350

¿En qué medida el empleo de la eficiencia del personal, incide en la optimización de los procesos en las operaciones en vacío de las empresas de logística en Lurín?

¿De qué manera el empleo de la planeación, incide en la optimización de los procesos en la capacidad de transporte de las empresas de logística en Lurín?

¿En qué forma el empleo del control, incide en la optimización de los procesos en la reducción de costos por servicio de entrega de las empresas de logística en Lurín?

¿En qué medida el empleo de la productividad, incide en la optimización de los procesos en los montos de depreciación acumulada de los vehículos de las empresas de logística en Lurín?

## **2.2 Objetivos, delimitación y justificación de la investigación**

### **2.2.1 Objetivo general y específico**

#### ***2.2.1.1 Objetivo general***

Determinar de qué manera el empleo de la Tercerización de Servicios Contables, incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín.

#### ***2.2.1.2 Objetivos específicos***

Analizar de qué manera el empleo de la rentabilidad, incide en la optimización de los procesos en el desplazamiento de mercancía de las empresas de logística en Lurín.

Evaluar de qué forma el empleo de la gestión, incide en la optimización de los procesos en la carga parcial de mercadería de las empresas de logística en Lurín.

Verificar en qué medida el empleo de la eficiencia del personal, incide en la optimización de los procesos en las operaciones en vacío de las empresas de logística en Lurín.

Conocer qué manera el empleo de la planeación, incide en la optimización de los procesos en la capacidad de transporte de la empresas de logística en Lurín.

Establecer de forma el empleo del control, incide en la optimización de los procesos en la reducción de costos por servicio de entrega de las empresas de logística en Lurín.

Evaluar en qué medida el empleo de la productividad, incide en la optimización de los procesos en los montos de depreciación acumulada de los vehículos de las empresas de logística en Lurín.

## **2.2.2 Delimitación del estudio**

Luego de haber descrito la problemática relacionada con el tema a continuación con fines metodológicos, el estudio será delimitado en los siguientes aspectos.

### **2.2.2.1 Delimitación espacial**

El trabajo de investigación fue desarrollado a nivel de las Empresas de Logísticas de Lurín.

### **2.2.2.2 Delimitación temporal**

El periodo que comprendió el estudio, abarca todo el año 2016.

### **2.2.2.3 Delimitación social**

El grupo social objeto de estudio son los contadores y personal administrativo que labora en la Empresas de Logística en Lurín.

### **2.2.2.4 Delimitación conceptual**

#### **a. Tercerización de Servicios Contables**

Es el proceso mediante el cual una empresa externaliza parte de su actividad económica, contratando a otra empresa para que realice parte de sus labores.

El outsourcing es una forma de subcontratación de los servicios de otra entidad, para se encargue de áreas que no estén relacionadas directamente con la actividad principal de la empresa.

#### **b. Operaciones de Transporte**

Es el desplazamiento de una única clase de mercancía desde un lugar de origen, en el que se carga la mercancía, a uno de destino, en el que se descarga.

Según esta definición, el desplazamiento en el mismo vehículo de dos clases diferentes de mercancías se considera dos operaciones de transporte distintas, siendo sólo uno el desplazamiento realizado por el vehículo.

Asimismo, cada carga o descarga parcial de mercancía supone el inicio o el final, respectivamente, de una operación de transporte.

Así pues, los resultados que se ofrecen se refieren a los desplazamientos de mercancías, que no necesariamente coinciden con los desplazamientos de los vehículos.

También se incluyen las denominadas “operaciones en vacío”, es decir, los desplazamientos realizados sin mercancías entre un lugar de descarga y otro de carga.

### **2.2.3 Justificación e importancia del estudio**

#### **2.2.3.1 Justificación**

La realización del trabajo, tiene como motivación, el haber observado que muchos directivos no utilizan la Tercerización de Servicios Contables en forma técnica y únicamente se les percibe como proveedores externos comunes; no facilitándoles una adecuada gestión de las Operaciones de Transporte en las organizaciones que administran.

#### **2.2.3.2 Importancia**

Este estudio por la forma como se ha planteado tiene como factor importante para su realización, el haber encontrado que los responsables de las organizaciones empresariales, muchas veces fracasan en la gestión de las Operaciones de Transporte porque no le dan el valor suficiente a la Tercerización de Servicios Contables, dejando de lado, momentos y oportunidades para tomar decisiones relacionadas con las operaciones de transporte es por eso de la importancia que el presente tema ayude a los encargados a mejorar y optimizar los procesos en la empresa

## **2.3 Hipótesis, Variables y Definición Operacional**

### **2.3.1 Supuestos Teóricos**

Tomando en cuenta que el outsourcing contable cumple con una labor importante para la gestión de las empresas de estudio, se puede afirmar teóricamente que la tercerización contable tiene una incidencia directa en la optimización de los procesos de las operaciones de transporte planteadas por las empresas de logística. Ello será demostrado al culminar la presente investigación.

### **2.3.2 Hipótesis generales y específicas**

#### ***2.3.2.1 Hipótesis general***

El empleo de la Tercerización de Servicios Contables, incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín.

#### ***2.3.2.2 Hipótesis secundarias***

El empleo de la rentabilidad, incide en la optimización de los procesos en el desplazamiento de mercancía de las empresas de logística en Lurín.

El empleo de la gestión, incide en la optimización de los procesos en la carga parcial de mercadería de las empresas de logística en Lurín.

El empleo de la eficiencia del personal, incide en la optimización de los procesos en las operaciones en vacío de las empresas de logística en Lurín.

El empleo de la planeación, incide en la optimización de los procesos en la capacidad de transporte de las empresas de logística en Lurín.

El empleo del control, incide en la optimización de los procesos en la reducción de costos por servicio de entrega de las empresas de logística en Lurín.

El empleo de la productividad, incide en la optimización de los procesos en los montos de depreciación acumulada de los vehículos de las empresas de logística en Lurín.

### **2.3.3 Variables, definición operacional e indicadores**

#### **2.3.3.1 *Variable Independiente***

##### **X: Tercerización de servicios contables**

##### **Indicadores**

- Rentabilidad
- Gestión
- Eficiencia del personal
- Planeación
- Control
- Productividad

#### **2.3.3.2 *Variable Dependiente***

##### **Y: Operaciones de transporte**

- Desplazamiento de mercancía
- Carga parcial de mercadería
- Operaciones en vacío
- Capacidad de transporte
- Reducción de costos por servicio de entrega
- Monto de depreciación acumulada de los vehículos



## CAPITULO III

### MÉTODO, TÉCNICA E INSTRUMENTOS

#### 3.1 Tipo de la investigación

El tipo de investigación, según su propósito señalado por los autores Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos y Baptista Lucio, Pilar es Aplicada y de enfoque cuantitativo; nos dicen que:

***“El enfoque cuantitativo utiliza la recolección y análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente, y confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente en el uso de la estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población”***<sup>60</sup>

#### 3.2 Diseño a utilizar

En el presente estudio de acuerdo a los objetivos establecidos el diseño fue no experimental de corte transversal; para lo cual Hernández, et al lo

---

<sup>60</sup> Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos y Baptista Lucio, Pilar . Metodología de la Investigación, p.10

definen como ***“aquellos estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que sólo se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos”***<sup>61</sup>.

Sampieri Fernández, señala que los diseños no experimentales transversales se encargan de “recolectar datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado”<sup>62</sup>).

### **3.3 Universo, población, muestra y muestreo**

La población es un conjunto de individuos de la misma clase, limitada por el estudio. Según Tamayo y Tamayo:

***“La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población posee una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación”***<sup>63</sup>

Barrera<sup>64</sup>, señala que la muestra se realiza cuando:

***“la población es tan grande o inaccesible que no se puede estudiar toda, entonces el investigador tendrá la posibilidad seleccionar una muestra. El muestro no es un requisito indispensable de toda investigación, eso depende de los propósitos del investigador, el contexto, y las características de sus unidades de estudio”***

---

<sup>61</sup> Hernández Sampieri, Roberto. Metodología de la Investigación. p. 152

<sup>62</sup> Tamayo y Tamayo, Mario. El proceso de la investigación científica. p.114

<sup>63</sup> Ibid, p.115.

<sup>64</sup>Barrera Mena, Juan. Procedimientos de control interno, con enfoque coso, para las asociaciones cooperativas de aprovisionamiento y comercialización de la zona para central, p. 141

El método de muestreo se basa en ciertas leyes que le otorgan su fundamento científico, las cuales son:

Ley de los grandes números: si en una prueba, la probabilidad de un acontecimiento o suceso es P, y si éste se repite una gran cantidad de veces, la relación entre las veces que se produce el suceso y la cantidad total de pruebas (es decir, la frecuencia F del suceso) tiende a acercarse cada vez más a la probabilidad P.<sup>65</sup>

### 3.3.1 Población

La población está conformada por 50 contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables.

### 3.3.2 Muestra

Hemos recurrido al muestreo aleatorio simple para estimar proporciones ya que conocemos la población.

Según la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z_{\alpha}^2 \cdot N \cdot p \cdot q}{i^2(N-1) + Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot q}$$

#### Selección de muestra

N = 50

Z = 95% (en la tabla de la curva normal = 1.96)

e = ± 0.05'''

p = 50%

q = 50%

---

<sup>65</sup> Tamayo y Tamayo, Mario. Ob. Cit., p.117

$$N = \frac{Z^2 PQN}{e^2(N-1) + Z^2 pq} = \frac{([1.96])^2(0.5)(0.5)(50)}{([0.05])^2(50-1) + ([1.96])^2(0.5)(0.5)}$$

Entonces a nivel de significancia de 95% y 5% como margen de error:

N= 50 contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

n= 44 contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

### 3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

#### 3.4.1 Técnicas

Las técnicas que hemos utilizado en esta investigación son las siguientes:

- Entrevista, para Arias F.<sup>66</sup>, es un “Método o técnica que consiste en obtener información acerca de un grupo de individuos. Puede ser oral (entrevista) o escrita (cuestionario)”.
- Encuesta, para Trespalcios, Vázquez y Bello<sup>67</sup>, "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".

#### 3.4.2 Instrumentos

Los instrumentos que utilizaremos en esta investigación son los siguientes:

- Guía de revista

<sup>66</sup> Arias Odón, Fidias. EL proyecto de investigación. p. 47

<sup>67</sup> Trespalcios Gutiérrez, Juan, Vázquez Casielles, Rodolfo y Acebrón Laurentino, Bello. Investigación de mercados. p. 96

- Cuestionario, según Tamayo y Tamayo<sup>68</sup> “el cuestionario contiene los aspectos del fenómeno que se consideran esenciales; permite, además, aislar ciertos problemas que interesan, principalmente, reduce la realidad a cierto número de datos esenciales y precisa el objeto de estudio”.

### 3.5 Procesamiento de datos

Según Hernández, Fernández y Baptista:

***”Esta técnica se efectúa por medio de la codificación, es decir, el proceso en virtud del cual las características relevantes del contenido de un mensaje se transforman a unidades que permitan su descripción y análisis preciso”<sup>69</sup>.***

En este caso el procesamiento de los datos lo realizamos a través de Microsoft Excel, y usando el modelo estadístico Chi Cuadrado.

---

<sup>68</sup> Tamayo y Tamayo, Mario. Ob. Cit., p. 124

<sup>69</sup> Sampieri, Roberto y Fernández, Carlos. Metodología de la investigación, p. 413

## CAPÍTULO IV PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

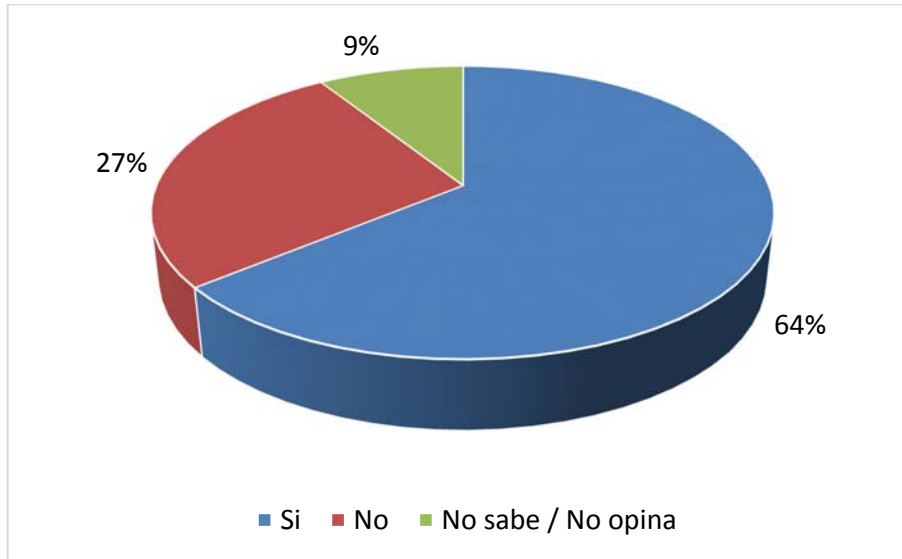
### 4.1 Presentación de Resultados

Tabla 1. ¿La Rentabilidad por el servicio de transporte en las empresas de logística se incrementó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	28	64%
No	12	27%
No sabe / No opina	4	9%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

El 64% de los encuestados afirman que la rentabilidad por el servicio de transporte en las empresas de logística se incrementó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 1**



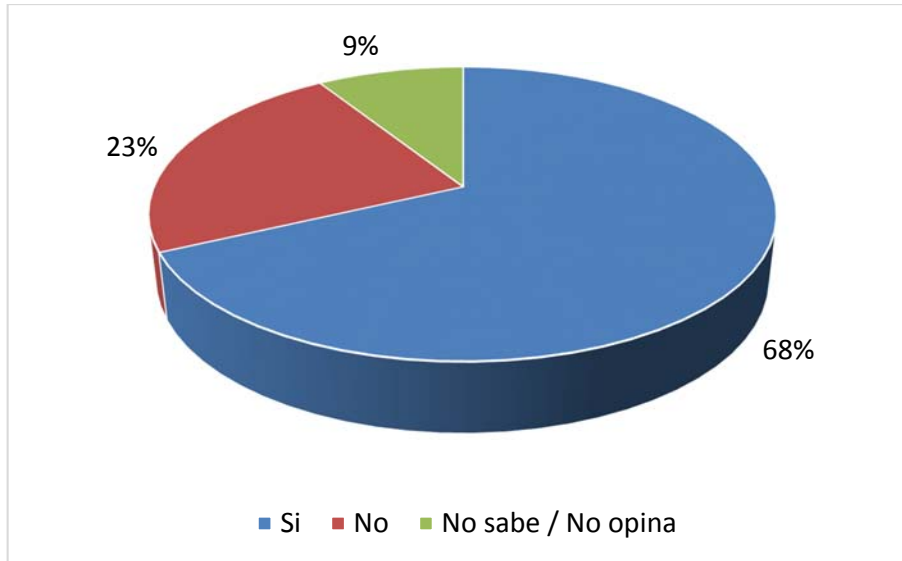
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 2. ¿El desplazamiento de mercancía por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más rápido gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	30	68%
No	10	23%
No sabe / No opina	4	9%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que un 68% afirman que el desplazamiento de mercancía por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más rápido gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 2**



**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

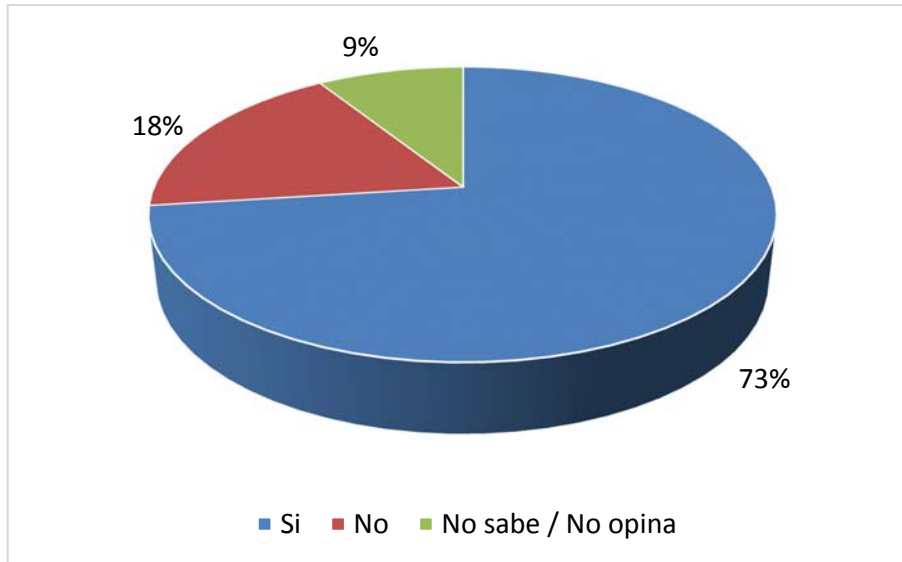
**Tabla 3. ¿Las operaciones en vacío por servicio de transporte en las empresas de logística se redujeron gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	32	73%
No	8	18%
No sabe / No opina	4	9%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>



Se observa que el 73% del total de los encuestados cree que las operaciones en vacío por servicio de transporte en las empresas de logística se redujeron gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 3**



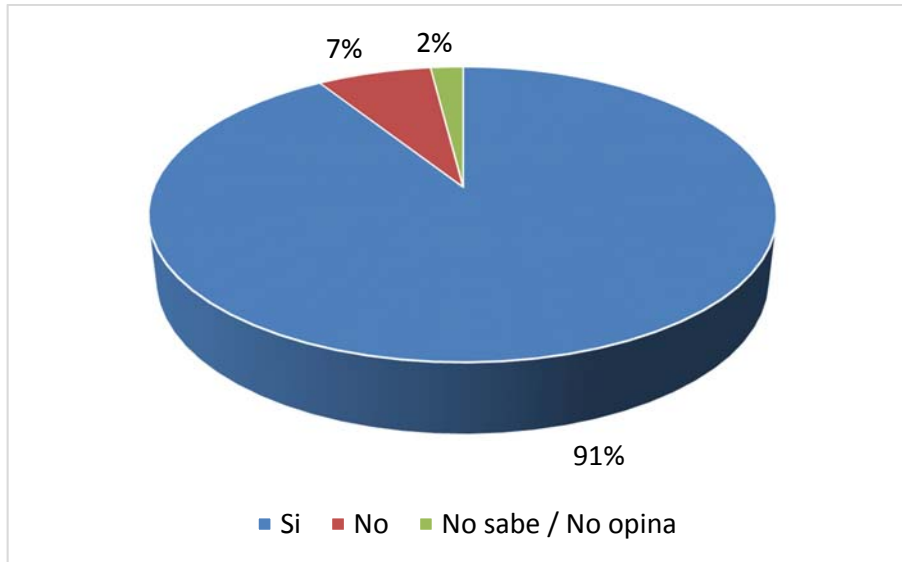
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 4. ¿La Gestión por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	40	91%
No	3	7%
No sabe / No opina	1	2%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que el 91% de los encuestados considera que la gestión por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 4**



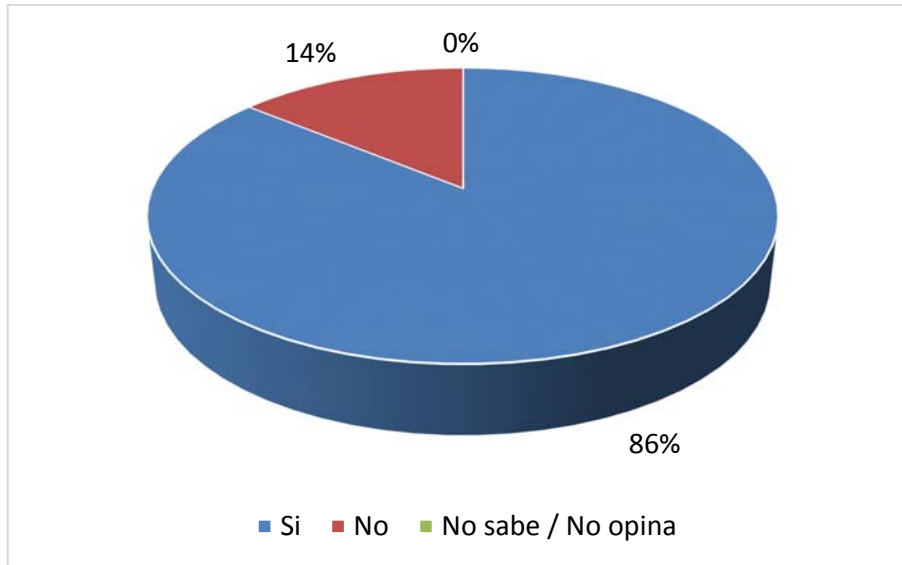
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 5. ¿Las operaciones de transporte mejoraron sus tiempos por el servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	38	86%
No	6	14%
No sabe / No opina	0	0%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que el 86% de los encuestados cree que las operaciones de transporte mejoraron sus tiempos por el servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos

**Gráfico 5**



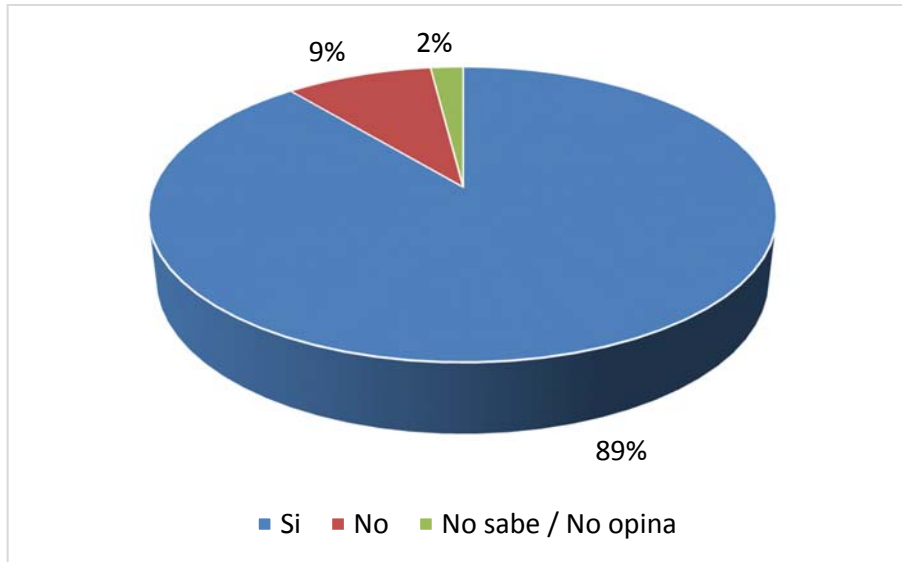
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 6. ¿La Tercerización de servicios contables redujo los costos por servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	39	89%
No	4	9%
No sabe / No opina	1	2%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que el 89% de los encuestados cree que la tercerización de servicios contables redujo los costos por servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 6**



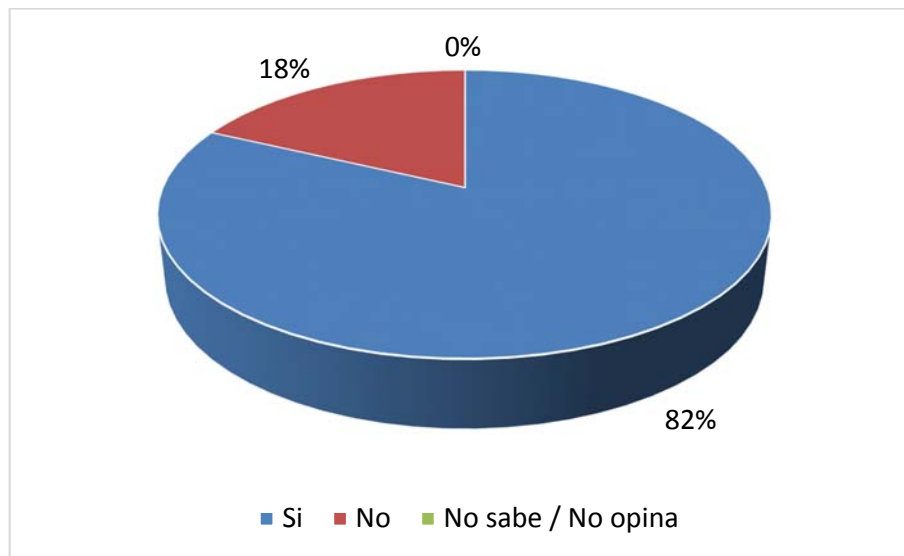
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 7. ¿La Carga parcial de mercadería por servicio de transporte en las empresas de logística se redujo gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	36	82%
No	8	18%
No sabe / No opina	0	0%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que el 82% de los encuestados considera que la carga parcial de mercadería por servicio de transporte en las empresas de logística se redujo gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 7**



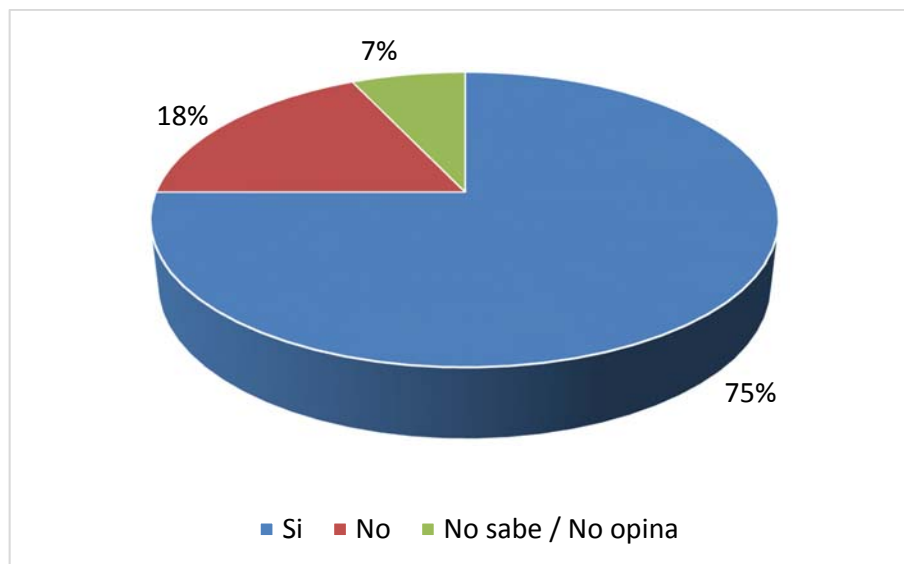
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 8. ¿La eficiencia del personal por servicio de transporte en las empresas de logística aumentó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	33	75%
No	8	18%
No sabe / No opina	3	7%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que el 75% de los encuestados considera que la eficiencia del personal por servicio de transporte en las empresas de logística aumentó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 8**



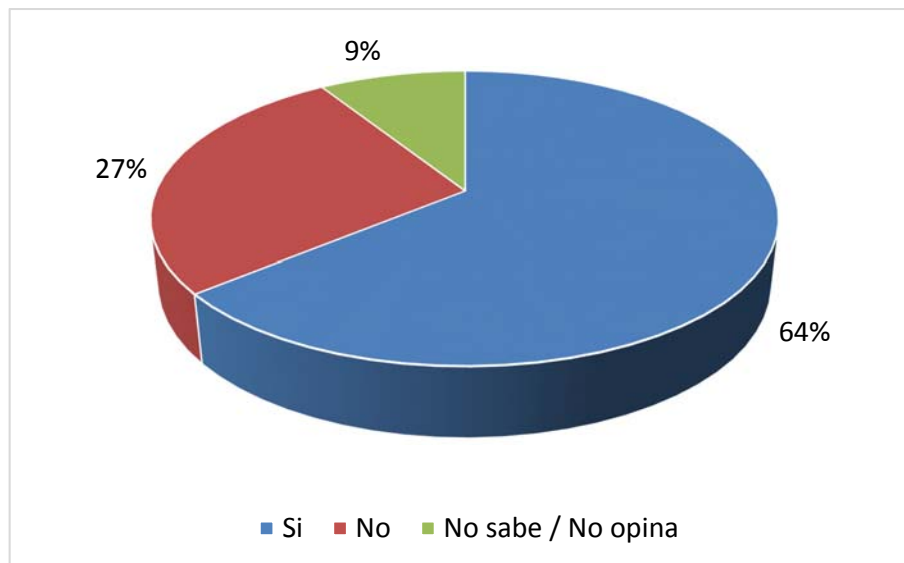
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 9. ¿La planeación por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	28	64%
No	12	27%
No sabe / No opina	4	9%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

El 64% de los encuestados afirman que la planeación por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte

**Gráfico 9**



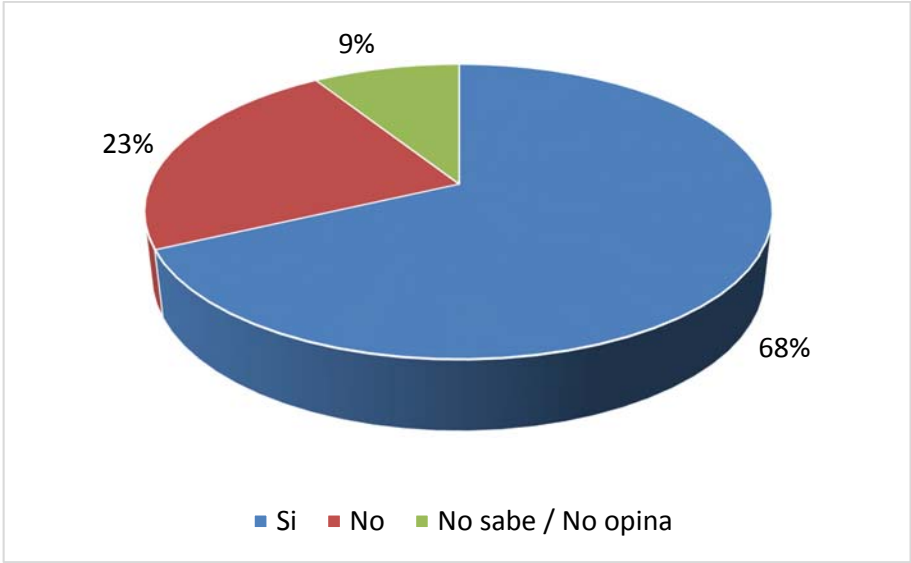
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 10. ¿La capacidad de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	30	68%
No	10	23%
No sabe / No opina	4	9%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que un 68% afirman que la capacidad de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte

**Gráfico 10**



**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

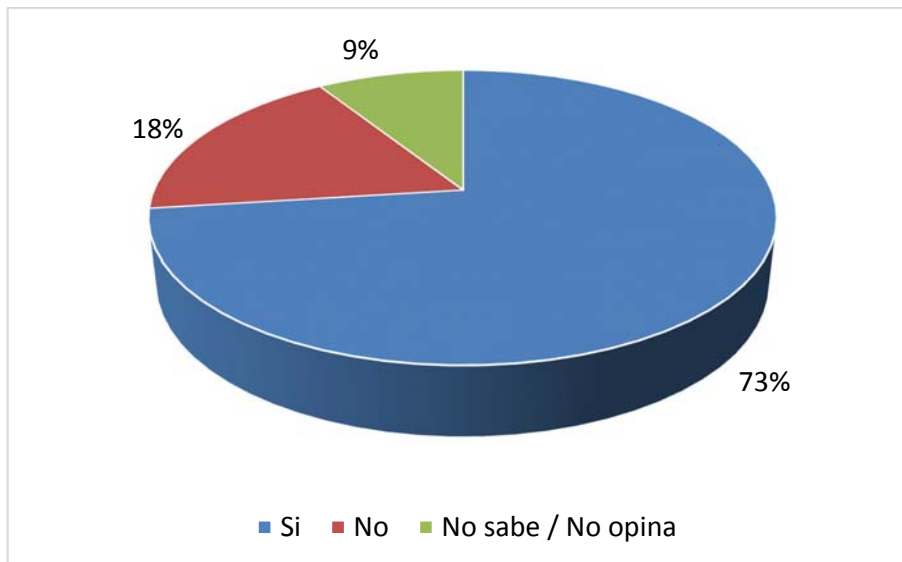


**Tabla 11. ¿El monto de depreciación acumulada de los vehículos por servicio de transporte en las empresas de logística se controla en forma más adecuada gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	32	73%
No	8	18%
No sabe / No opina	4	9%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que el 73% del total de los encuestados cree que el monto de depreciación acumulada de los vehículos por servicio de transporte en las empresas de logística se controla en forma más adecuada gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 11**



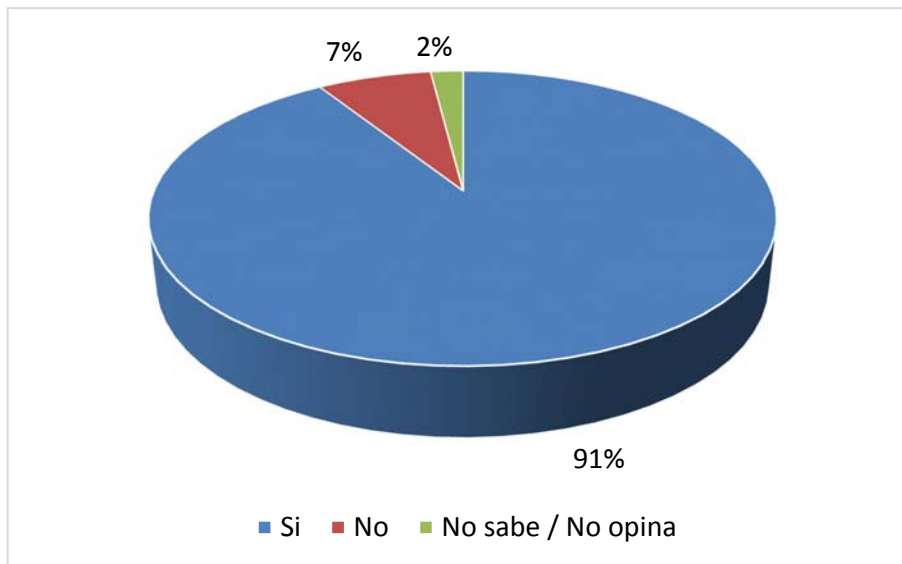
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 12. ¿El control por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente, gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	40	91%
No	3	7%
No sabe / No opina	1	2%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que el 91% de los encuestados considera que el control por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente, gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 12**



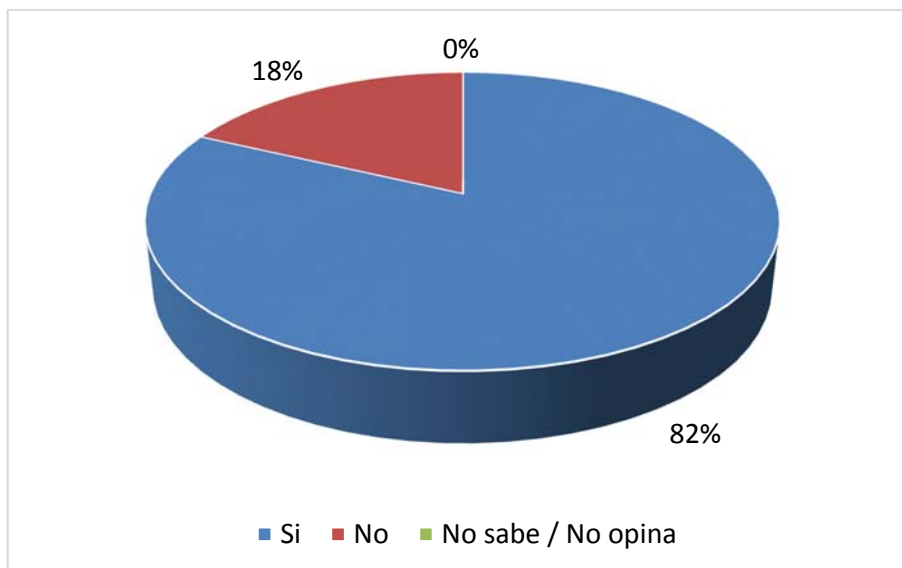
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 13. ¿La reducción de costos por servicio de entrega por servicio de transporte en las empresas de logística elevó en forma significativa la rentabilidad gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	36	82%
No	8	18%
No sabe / No opina	0	0%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que el 82% de los encuestados considera que la reducción de costos por servicio de entrega por servicio de transporte en las empresas de logística elevó en forma significativa la rentabilidad gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 13**



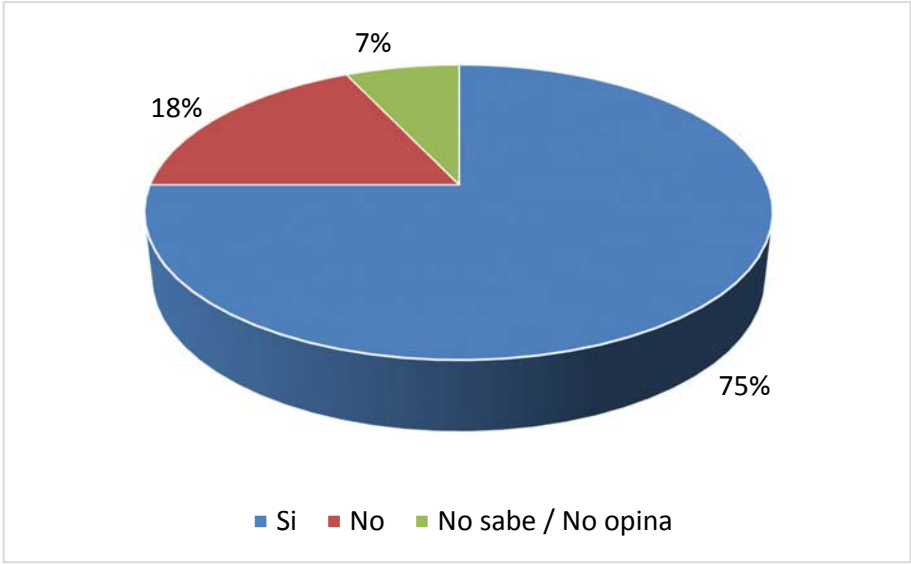
**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

**Tabla 14. ¿La productividad por servicio de transporte en las empresas de logística se elevó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?**

ALTERNATIVAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Si	33	75%
No	8	18%
No sabe / No opina	3	7%
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>

Se observa que el 75% de los encuestados considera que la productividad por servicio de transporte en las empresas de logística se elevó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte.

**Gráfico 14**



**Fuente:** Encuesta aplicada a contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables

## 4.2. Contrastación de hipótesis

### PRUEBA DE HIPÓTESIS

#### Hipótesis General

1. **Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** El empleo de la Tercerización de Servicios Contables no incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín.

**Hipótesis alternativa (H<sub>1</sub>):** El empleo de la Tercerización de Servicios Contables incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín.

2. **Nivel de significación (α):** 0.05

3. **Prueba estadística:** Chi-cuadrado.

#### 4. Cálculo de la prueba:

1. ¿La Tercerización de servicios contables redujo los costos por servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado (E)
Si	39	14.66
No	4	14.66
No sabe/no opina	1	14.66
Total	44	44.00

$$X^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 20.47

Grados de libertad = 2

Chi2 Tabular = 5.991

2. ¿Las operaciones de transporte mejoraron sus tiempos por el servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos?

Respuesta	Observado (O)	Esperado ( E)
Si	38	22
No	6	22
Total	44	44

$$\chi^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 23.26  
 Grados de libertad = 1  
 Chi2 Tabular = 3.841

**5. Decisión:** Se rechaza Hipótesis Nula (H<sub>0</sub>). Por lo tanto el empleo de la Tercerización de Servicios Contables incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de la empresas de logística en Lurín, 2016.

#### Hipótesis Específica Nº 1

1. **Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** El empleo de la rentabilidad, no incide en la optimización de los procesos en el desplazamiento de mercancía de las empresas de logística en Lurín.

**Hipótesis alternativa (H<sub>1</sub>):** El empleo de la rentabilidad, incide en la optimización de los procesos en el desplazamiento de mercancía de las empresas de logística en Lurín.

## 2. Cálculo de la prueba:

1. ¿La Rentabilidad por el servicio de transporte en las empresas de logística se incrementó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado (E)
Si	28	14.66
No	12	14.66
No sabe/no opina	4	14.66
Total	44	44.00

$$X^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 8.23

Grados de libertad = 2

Chi2 Tabular = 5.991

2. ¿El desplazamiento de mercancía por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más rápido gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado (E)
Si	30	14.66
No	10	14.66
No sabe/no opina	4	14.66
Total	44	44.00

$$X^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 9.23  
 Grados de libertad = 2  
 Chi2 Tabular = 5.991

**3. Decisión:** Se rechaza Hipótesis Nula (Ho). Por lo tanto, El empleo de la rentabilidad, incide en la optimización de los procesos en el desplazamiento de mercancía de las empresas de logística en Lurín.

### Hipótesis Específica Nº 2

1. **Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** El empleo de la gestión, no incide en la optimización de los procesos en la carga parcial de mercadería de las empresas de logística en Lurín.

**Hipótesis alternativa (H<sub>1</sub>):** El empleo de la gestión, incide en la optimización de los procesos en la carga parcial de mercadería de las empresas de logística en Lurín.

### 2. Cálculo de la prueba:

- ¿La Gestión por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado ( E)
Si	40	14.66
No	3	14.66
No sabe/no opina	1	14.66
Total	44	44.00



$$\chi^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 21.99  
 Grados de libertad = 2  
 Chi2 Tabular = 5.991

2. ¿La Carga parcial de mercadería por servicio de transporte en las empresas de logística se redujo gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado ( E)
Si	36	22
No	8	22
Total	44	44

$$\chi^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 17.88  
 Grados de libertad = 1  
 Chi2 Tabular = 3.841

**3. Decisión:** Se rechaza hipótesis Nula (Ho). Por lo tanto, El empleo de la gestión, incide en la optimización de los procesos en la carga parcial de mercadería de las empresas de logística en Lurín.

### Hipótesis Específica N° 3

**1. Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** El empleo de la eficiencia del personal, no incide en la optimización de los procesos en las operaciones en vacío de las empresas de logística en Lurín.

**Hipótesis alternativa (H<sub>1</sub>):** El empleo de la eficiencia del personal, incide en la optimización de los procesos en las operaciones en vacío de las empresas de logística en Lurín.

### 2. Cálculo de la prueba:

1. ¿La eficiencia del personal por servicio de transporte en las empresas de logística aumentó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado ( E)
Si	33	14.66
No	8	14.66
No sabe/no opina	3	14.66
Total	44	44

$$\chi^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 12.29

Grados de libertad = 2

Chi2 Tabular = 5.991

2. ¿Las operaciones en vacío por servicio de transporte en las empresas de logística se redujeron gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado ( E)
Si	32	14.66
No	8	14.66
No sabe/no opina	4	14.66
Total	44	44

$$X^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 10.77  
 Grados de libertad = 2  
 Chi2 Tabular = 5.991

3. **Decisión:** Se rechaza hipótesis Nula (Ho). Por lo tanto, el empleo de la eficiencia del personal, incide en la optimización de los procesos en las operaciones en vacío de las empresas de logística en Lurín.

#### Hipótesis Específica N° 4

1. **Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** El empleo de la planeación, no incide en la optimización de los procesos en la capacidad de transporte de las empresas de logística en Lurín.

**Hipótesis alternativa (H<sub>1</sub>):** El empleo de la planeación, incide en la optimización de los procesos en la capacidad de transporte de las empresas de logística en Lurín.

## 2. Cálculo de la prueba:

1. ¿La planeación por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado (E)
Si	28	14.66
No	12	14.66
No sabe/no opina	4	14.66
Total	44	44.00

$$X^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 8.23  
Grados de libertad = 2  
Chi2 Tabular = 5.991

2. ¿La capacidad de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado (E)
Si	30	14.66
No	10	14.66
No sabe/no opina	4	14.66
Total	44	44.00

$$X^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 9.23  
Grados de libertad = 2  
Chi2 Tabular = 5.991

3. **Decisión:** Se rechaza Hipótesis Nula (Ho).

Por lo tanto, El empleo de la planeación, incide en la optimización de los procesos en la capacidad de transporte de las empresas de logística en Lurín.

### Hipótesis Específica N° 5

1. **Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** El empleo del control, no incide en la optimización de los procesos en la reducción de costos por servicio de entrega de las empresas de logística en Lurín.

**Hipótesis alternativa (H<sub>1</sub>):** El empleo del control, incide en la optimización de los procesos en la reducción de costos por servicio de entrega de las empresas de logística en Lurín.

### 2. Cálculo de la prueba:

1. ¿El control por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente, gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado ( E)
Si	40	14.66
No	3	14.66
No sabe/no opina	1	14.66
Total	44	44.00

$$X^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 21.99  
 Grados de libertad = 2  
 Chi2 Tabular = 5.991

2. ¿La reducción de costos por servicio de entrega por servicio de transporte en las empresas de logística elevó en forma significativa la rentabilidad gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado ( E)
Si	36	22
No	8	22
Total	44	44

$$X^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 17.88  
 Grados de libertad = 1  
 Chi2 Tabular = 3.841

3. **Decisión:** Se rechaza hipótesis Nula (Ho).

Por lo tanto, El empleo del control, incide en la optimización de los procesos en la reducción de costos por servicio de entrega de las empresas de logística en Lurín.

### Hipótesis Específica N° 6

1. **Hipótesis nula (Ho):** El empleo de la productividad, no incide en la optimización de los procesos en los montos de depreciación acumulada de los vehículos de las empresas de logística en Lurín.

**Hipótesis alternativa (H<sub>1</sub>):** El empleo de la productividad, incide en la optimización de los procesos en los montos de depreciación acumulada de los vehículos de las empresas de logística en Lurín.

## 2. Cálculo de la prueba:

1. ¿La productividad por servicio de transporte en las empresas de logística se elevó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado ( E)
Si	33	14.66
No	8	14.66
No sabe/no opina	3	14.66
Total	44	44

$$X^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado = 12.29

Grados de libertad = 2

Chi2 Tabular = 5.991

2. ¿El monto de depreciación acumulada de los vehículos por servicio de transporte en las empresas de logística se controla en forma más adecuada gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

Respuesta	Observado (O)	Esperado ( E)
Si	32	14.66
No	8	14.66
No sabe/no opina	4	14.66
Total	44	44

$$\chi^2 = \frac{\sum(O - E)^2}{E}$$

Chi2 Observado	=	10.77
Grados de libertad	=	2
Chi2 Tabular	=	5.991

3. **Decisión:** Se rechaza hipótesis Nula (Ho).

Por lo tanto, El empleo de la productividad, incide en la optimización de los procesos en los montos de depreciación acumulada de los vehículos de las empresas de logística en Lurín.

**En conclusión:** con los resultados de las pruebas de las hipótesis específicas, se verifica la hipótesis general planteada:

El empleo de la Tercerización de Servicios Contables incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín.

#### 4.3 Discusión de Resultados

En conclusión, entre la variable de Tercerización de Servicios Contables y la variable de operaciones de transporte hay una relación estadística positiva, entonces se acepta la hipótesis alternativa y se rechaza la hipótesis nula. El empleo de la Tercerización de Servicios Contables, incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín, 2016.

Así mismo, categóricamente el 89% de los encuestados cree que la tercerización de servicios contables optimizo los procesos de desplazamiento de mercadería en las empresas de logística.



Además se observa que el 91% de los encuestados considera que la tercerización de servicios contables redujo los costos por servicio de entrega en las empresas de logística gracias al mejoramiento de las políticas de control.

Así mismo se presta atención que el 86% de los encuestados cree que el Outsourcing contable cumplió en estos últimos 3 meses con la planeación de tipo tributario en las operaciones cotidianas de las empresas de logística.

Ante estos resultados obtenidos en la encuesta se observó en forma concluyente que la Tercerización de Servicios Contables y los servicios que realizan influyen en la mejora, rentabilidad y productividad de las empresas de Logística, pues en ellos se revela que la transferencia de la gestión contable y la ejecución de esas funciones permite a la empresa centrarse en sus metas y objetivos trazados, para así poder lograr por ende la ejecución de los fines trazados.

De igual manera: Rojas Mayorca, Lourdes Cecilia en su tesis “El outsourcing contable y los costos operativos en las empresas de telecomunicaciones de lima metropolitana, año 2013” nos dice:

El objetivo principal de la investigación: “El outsourcing contable y los costos operativos en las empresas de telecomunicaciones de Lima Metropolitana, año 2013”, fue saber si la herramienta de gestión outsourcing incide en los costos operativos de las entidades.

Los resultados del trabajo de campo mostraron las deficiencias del área de contabilidad cuando este proceso es llevado internamente y que muchas empresas de telecomunicaciones no utilizan esta moderna herramienta de gestión dentro de sus planes estratégicos como mecanismo para optimizar

los costos operativos, por la desconfianza de entregar información relevante para la toma de decisiones de las empresas.

Lo anterior hizo precisar recomendaciones trascendentales como: establecer el planeamiento estratégico como herramienta de control gerencial para facilitar la toma de decisiones, mantener eficiencia en la gestión contable para que la información financiera sea confiable y desarrollar estrategias de competitividad empresarial.

En la actualidad, la mayoría de las empresas de servicios encuentran serias dificultades en la constante búsqueda de la optimización de los costos operativos para el mejoramiento de calidad, productividad, reducción de tiempo ocioso, entre otros y obtener la mayor rentabilidad con la reducción de costos.

Además, se identifican problemas en la asignación de los gastos de administración y distribución, respecto a qué gastos deberían pertenecer al primer o segundo grupo, pues en algunos casos no causaría efecto en el costo del servicio, pero si en la determinación de la utilidad. De ahí la importancia de distinguir los componentes de cada uno de estos gastos.

Por otro lado, contar con un área de contabilidad para las empresas que no poseen un espacio físico disponible, significa incurrir en costos de adquisición de inmuebles, infraestructura, impuesto predial, muebles, equipos de procesamientos de datos, software o en todo caso en alquileres de locales amoblados, licencias, entre otros. Este proceso implica también, “invertir” en personal calificado para desempeñar funciones de revisión y registro de documentación del área contable, conciliaciones bancarias, liquidación de impuestos, elaboración de estados financieros, entre otros, los que son asignados de acuerdo a su cargo o puesto de trabajo, y algunas veces no están claramente definidos por la falta de un manual de

organización de funciones; y en capacitaciones de contabilidad, tributación o auditoría que el personal requiera.

De esta manera, se están destinando recursos de la empresa a procesos de contabilidad que no agregan o quitan valor al servicio brindado, o en activos utilizados por el área como sistemas computarizados de contabilidad, licencias, tecnología y en materiales y suministros tales como útiles de oficina; todo debido a que se busca que los resultados tengan el nivel de calidad adecuado para proporcionar información confiable.

En cuanto a la información contable, que es la base para la toma de decisiones de una empresa, no es utilizada lo suficiente pues la empresa se dedica a comprar insumos, procesarlos, prestar servicios, cobranzas a clientes, pagos a proveedores, manejo de empleados, contabilidad, es decir no se concentra en el planeamiento de su actividad distintiva; por lo que, no hay certeza sobre las decisiones que se tomen. Por otro lado, las empresas al no mantener una eficiente y oportuna información financiera no reflejan su actual o real situación económica-financiera y por lo tanto basan sus decisiones relevantes de proyecciones de ventas, cartera de clientes, inversiones a realizar, proyectos de expansión, etcétera, en supuestos que a lo largo del periodo no se llegan a cumplir.

Finalmente se puede observar que la mayoría de las empresas abarcan diversas áreas (producción, facturación, cobranzas, pagos, impuestos, contabilidad) que, si bien es cierto, son necesarias para su funcionamiento, empero no significan una parte trascendental en la obtención de su servicio final, es decir, no producen un efecto significativo en la cadena de valor del giro principal de la empresa. Una empresa que intenta hacer de todo, sólo diversifica funciones que son ajenas a su objeto, descuida su planeamiento estratégico y complica su estructura operativa.

## **CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **5.1 Conclusiones**

#### **Conclusión general**

De acuerdo a la investigación realizada podemos concluir que el empleo de la Tercerización de Servicios Contables es importante para la optimización de los procesos en las operaciones de transporte y debe utilizarse como apoyo a las herramientas de decisión para los procesos y los procedimientos de transporte de las empresas de logística en Lurín

#### **Conclusiones específicas**

De acuerdo a la investigación realizada podemos concluir que el empleo de la rentabilidad, incide de manera importante como soporte a las decisiones relacionadas con la optimización de los procesos de carga y desplazamiento de mercancía inferior a 40 kg., de peso de las empresas de logística en Lurín.

En base a los resultados del presente trabajo de investigación concluimos que el empleo de la gestión, influye de manera favorable en la optimización de la carga parcial de mercadería y del flete de retorno de contenedores de 20 pies vacíos, siendo imprescindible para la coordinación con los

proveedores de los servicios contables tercerizados de las empresas de logística en Lurín.

De acuerdo a la investigación realizada podemos concluir que el empleo eficiente del personal, tiene una relación importante con las operaciones en vacío y en el incremento de un 60% anual de solicitudes para carga de productos congelados de las empresas de logística en Lurín.

En base a los resultados del presente trabajo de investigación concluimos que el empleo de la planeación, es un factor importante que incide como apoyo a las capacidades de transporte y decisiones relacionadas con la reducción de costos de combustible en un 35% por servicio de entrega y además fortalece la capacitación del personal propio para uso más adecuado del combustible de las empresas de logística en Lurín.

De acuerdo a la investigación realizada podemos concluir que el empleo del control es un elemento importante y oportuno para reducción de costos por servicio de entrega y el diseño de nuevas rutas de distribución para carga de productos agrícolas en favor de los vehículos pues les origina una reducción de la depreciación del 2% anual a las empresas de logística en Lurín.

## **5.2 Recomendaciones**

### **Recomendación general**

Es necesario que la gerencia pueda beneficiarse del empleo de la Tercerización de Servicios Contables pues es importante para la optimización de los procesos en las operaciones de transporte y además debe utilizarse como apoyo a las herramientas de decisión para los procesos y los procedimientos de transporte de las empresas de logística en Lurín.

### **Recomendaciones específicas**

Se necesita que el empleo de la rentabilidad sea percibido como una ventaja importante, pues incide de manera importante como soporte al desplazamiento de mercancía y a las decisiones relacionadas con la optimización del proceso de carga de mercadería inferior a 40 kg., de peso de las empresas de logística en Lurín

Es necesario que se difunda entre las gerencias las fortalezas del empleo de la gestión, pues influye de manera favorable en la optimización de la carga parcial de mercadería y del flete de retorno de contenedores de 20 pies vacíos, siendo imprescindible para la coordinación con los proveedores de los servicios contables tercerizados de las empresas de logística en Lurín

Se requiere el diseño de un cronograma de trabajo para aprovechar mejor el empleo eficiente del personal, pues tiene una relación importante en las operaciones en vacío y el incremento de un 60% anual de solicitudes para carga de productos congelados mejorando así la capacidad de transporte de las empresas de logística en Lurín.

Se necesita aumentar el empleo de la planeación, debido a que es un factor importante que incide como apoyo a la capacidad de transporte ya las decisiones relacionadas con la optimización pues es un factor importante que incide como apoyo a las decisiones relacionadas con la reducción de costos de combustible en un 35% y además fortalece la capacitación del personal propio de las empresas de logística en Lurín.

Es necesario que se dé a conocer a las gerencias y al personal ejecutivo de mando medio que el empleo del control, es un elemento importante y oportuno para la reducción de costos por servicio de entrega y diseño de nuevas rutas de distribución para carga de productos agrícolas y oportuno para la optimización de los procesos en cuanto a la determinación de los montos de depreciación acumulada a fin de año, de los vehículos de las empresas de logística en Lurín.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Almanza Martínez, Maricela y Archundia Fernández, Emigdio. El Outsourcing y la planeación fiscal en México. México: Eumet.net, 2015, pp.120
2. Anaya Tejeros, Juan. El transporte de Mercancías Enfoque Logístico de la distribución. 2ª ed., España: Editorial Esic, 2015, pp.331
3. Arias Odón, Fidias. EL proyecto de investigación. 3ª, Caracas: Episteme, 1999, pp.347
4. Barrera Mena, Juan. Procedimientos de control interno, con enfoque coso, para las asociaciones cooperativas de aprovisionamiento y comercialización de la zona para central, en el periodo de mayo 2012 a mayo 2013. pp. 141
5. Cabrera Cánovas, Alfonso. Transporte internacional de mercancías: Casos Prácticos. Madrid: Editorial Icx, 2012, pp.289
6. Castellano Ramírez, Andrés. Manual de la Gestión Logística del transporte y la distribución de mercaderías, Barranquilla-Colombia: Ediciones Uninorte, 2009, pp.278
7. Castillo Dextre, Cielo; Huallparimachi Bustamante, Sarita; Alcántara Ulloa, Enrique. La Consultoría Tributaria. (Tesis de Magíster en Administración de Negocios). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima-Perú, 2005, URL disponible en: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/71>
8. Catán Ferreco, José, López Parado, José y Núñez Carballosa, Ana. La logística en la empresa. España: Editorial Ediciones Pirámide, 2012, pp.284
9. Cedeño Pérez, Lucía Viviana; Paucar Narváez, Carlos Froilán. Diseño de outsourcing contable en Acglosersa S.A. para reducir procesos contables tributarios. (Tesis para optar el Título de Contador Autorizado). Universidad de Guayaquil, Ecuador, 2016, URL disponible en: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/14682>
10. Chunga De La Torre, María José. Planificación estratégica para una empresa de servicios contables. (Tesis de Magíster en gestión y dirección de empresas). Universidad de Chile, 2010, URL disponible en: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/102207>
11. Fernández, Ruddy. Outsourcing. [en línea] 2010. [fecha de acceso 15 de diciembre 2018]; URL disponible en: <http://www.monografias.com/trabajos10/outso/outso.shtml>
12. Fonseca Villamarín, Guillermo Alberto. Modelo de referencia gestión logística operacional de las pyme transporte terrestre carga en Santiago de



- Cali (Morgelot). (Tesis de Maestría en Logística Integral). Universidad Autónoma de Occidente, Colombia, 2014, URL disponible en: <https://docplayer.es/8822719-Modelo-de-referencia-gestion-logistica-operacional-de-las-pyme-transporte-terrestre-carga-en-santiago-de-cali-morgelot.html>
13. Forneas Carro, José Ramón. Outsourcing (Business Pocket), España: Editorial Netbiblo, 2008, pp.161
  14. Goldratt, Eiyahu. La carrera. México: Editorial Castillo, 1995, pp.220
  15. Gorostiaga, Nadia. ¿En qué consiste el servicio de Outsourcing de Procesos Administrativo – Contables? [en línea]. 2005. [fecha de acceso 20 de diciembre de 2018], URL disponible en: <https://www.pwc.com/py/es/servicios/outsourcing/en-que-consiste.html>
  16. Hernández Sampieri, Roberto. Metodología de la Investigación. 6ª ed., México: Mc-Graw Hill, 2014, pp.489
  17. Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos y Baptista Lucio, Pilar. Metodología de la Investigación. México D.F.: McGraw-Hill Interamericana, 2006, pp.452
  18. Historia de logística y transporte. [en línea]. 2018. [fecha de acceso 10 de diciembre de 2018]; URL disponible en: <http://blogistica.es/logistica/historia/>
  19. Historia del Outsourcing [en línea]. 2013. [fecha de acceso 28 de diciembre de 2018]. URL disponible en: <https://www.mx.issworld.com/acerca/zona-de-aprendizaje/ideas-outsourcing/historia-del-outsourcing>
  20. <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/tributaria/detracciones/index.html>
  21. Huanay Allca, Franz Eder; Taboada Gómez, Juan Pablo; Vásquez Benites, Roberto Paulo. Propuesta de mejora en el transporte de combustibles líquidos vía terrestre y fluvial a zonas remotas” (Tesis de Maestría en Dirección de Operaciones y Logística). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, 2015, URL: [http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/usat/206/1/TL\\_Lopez\\_Betancohurt\\_HelgaFany.pdf](http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/usat/206/1/TL_Lopez_Betancohurt_HelgaFany.pdf)
  22. Hunte, R. et al. Vehicle navigation using differential, GPS. Las Vegas: IEEE Plans '90 Position Location and Navigation Symposium. 1990, pp.398
  23. La importancia del transporte en la cadena logística. [en línea]. 2014. [fecha de acceso 28 de noviembre de 2018]. URL disponible en: <http://mba.americaeconomia.com/articulos/reportajes/la-importancia-del-transporte-en-la-cadena-logistica>

24. La metamorfosis de la logística. [en línea]. 2017. [fecha de acceso 22 de diciembre de 2018]; URL disponible en: <https://www.sctrade.es/camiones-inteligentes/>
25. Lacalle García, Guillermo. Gestión de logística y comercial, España: Editorial Editex, 2013, pp.278.
26. Leenders Flynn, Johnson. Administración de compras y abastecimientos, México: Editorial Mc Graw-Hill, 2011, pp.312
27. Ley que regula el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos. Ley N° 26256. [en línea]. 2004. [fecha de acceso 4 de noviembre de 2018]; URL disponible en: <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/Ley-N%C2%B0-28256.pdf>
28. López Betancohurt , Helga Fany. Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “La Misericordia SAC” del Departamento de Lambayeque”, (Tesis para optar el Título de Contador Público). Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, 2011, URL disponible en: [http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/usat/206/1/TL\\_Lopez\\_Betancohurt\\_HelgaFany.pdf](http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/usat/206/1/TL_Lopez_Betancohurt_HelgaFany.pdf)
29. Luna González, Alfredo Cipriano. Proceso Administrativo. 2ª ed., México D.F.: Ed. Patria S.A. de C.V., 2015, pp.210
30. Manchego Odar, Sara María. Gestión del outsourcing y su impacto en la rentabilidad: Caso Sara Morello S.A.C. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima-Perú, 2014; URL disponible en: [https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UNMS\\_146ba34b7e01b01384c7ff6c5abe8a7/Description#tabnav](https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UNMS_146ba34b7e01b01384c7ff6c5abe8a7/Description#tabnav)
31. Mangione, Fabio. S&OP y la Teoría de las Restricciones. [en línea]. 2008. [fecha de acceso 21 de diciembre de 2018]; URL disponible en: <https://meetlogistics.com/demand-planning/sop-la-teoria-las-restricciones/>
32. Molina Prince, Manuel Alfredo. [en línea]. 2008. [fecha de acceso 21 de noviembre de 2018]; URL disponible en: <https://www.gestiopolis.com/teoria-restricciones-toc-cadena-logistica/>
33. Neira, Engel, Rusque, Brian, Suarez, Francisco, Quintanilla, Julio, Montero, Sharon y López, Romina. El outsourcing. 2016. [fecha de acceso 5 de diciembre de 2018]. URL disponible en: <http://www.articuloz.com/oportunidad-de-negocios-articulos/factores-de-exito-del-oursourcing-y-su-oportunidades-778821.html>
34. Outsourcing – Sección informática. [en línea]. 2005. [fecha de acceso 15 de diciembre de 2018]; URL disponible en: <http://www.glosarioit.com/#!Outsourcing>

35. Outsourcing contable. Gestión [en línea]. 2013. [fecha de acceso 10 de diciembre de 2018]. URL disponible en: <http://gestion.pe/tendencias/outsourcing-contable-2076272>
36. Pérez, Perla. Revisión de la regulación del transporte de carga en México. [en línea]. 2017. [fecha de acceso 21 de diciembre de 2018]; URL disponible en: <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/Resumen-Regulacion-Transporte-Mexico.pdf>
37. Pérez, Ramón. Transporte Internacional por Carretera. [en línea]. 2012. [fecha de acceso 20 de Julio 2018]; URL disponible en: <https://www.clubensayos.com/Negocios/Transporte-Internacional-Por-Carretera/244833.html><http://www.erabat.net/bidasoa/informes/TRANSPORT E/La%20Cadena%20Log%C3%ADstica.pdf>
38. Portales, Héctor. Tercerización logística: ¿Estamos preparados a adoptarla?. [en línea]. 2008. [fecha de acceso 22 de noviembre de 2018]. URL disponible en: <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1078&edi=51&xit=tercerizacion->
39. Porter, Michael E. "What is Strategy? Harvard Business Review. Nov- December , USA, 1996, pp.169
40. Reales Carreño, María Margarita. Diseño del sistema de gestión en seguridad y control basado en la Norma ISO 28000 para la empresa transportadora de carga terrestre Prakxon Logística. Pontificia Universidad Javeriana, Colombia, 2013, URL disponible en: <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/10316/RealesCarrenoMariaCatalina2013.pdf;sequence=1>
41. Rico Rodríguez, S. El Outsourcing como herramienta administrativa para aumentar el nivel de las ventas en las empresas industriales. Retrieved from. 2010. URL disponible en: <http://ri.ues.edu.sv/id/eprint/8814>
42. Riveros Castillo, Rafael Eduardo. Plan estratégico de negocio para ofrecer servicios de "outsourcing en el área administrativa y financiera para la pequeña y mediana empresa. (Tesis de Maestría en Ingeniería Civil). Universidad Nacional de Colombia, Colombia, 2011, URL disponible en: <https://docplayer.es/1297443-Plan-estrategico-de-negocio-para-ofrecer-servicios-de-outsourcing.html>
43. Rodríguez Rosas, Carlos Mario. Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional. (Tesis en Administración de Negocios Internacionales. Universidad Del Rosario, Colombia, 2013, URL disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4537/1015404763-2013.pdf>

44. Rojas Mayorca, Lourdes Cecilia. El outsourcing contable y los costos operativos en las empresas de telecomunicaciones de Lima Metropolitana, año 2013. (Tesis para optar el Título Profesional de Contador Público). Universidad San Martín de Porres, Lima-Perú, 2014. URL disponible en: [http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/1115/1/rojas\\_mlc.pdf](http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/1115/1/rojas_mlc.pdf)
45. Rojas, Rodrigo. La importancia del transporte en la cadena logística. [en línea]. 2014. [fecha de acceso 29 de noviembre de 2018]; URL disponible en: <https://mba.americaeconomia.com/articulos/reportajes/la-importancia-del-transporte-en-la-cadena-logistica>
46. Romero, Antonio. Outsourcing. Qué es y cómo se aplica. [en línea]. 2002. [fecha de acceso 5 de enero de 2019]; URL disponible en: <https://www.gestiopolis.com/outsourcing-que-es-y-como-se-aplica/>
47. Rothery, Brian. Outsourcing, La subcontratación. México: Editorial Limusa, 2001, pp.284
48. Sampieri, Roberto Fernández, Carlos. Metodología de la investigación - APA 4ª ed.. Santa Fe, México, 2003, pp. 478
49. Sánchez S., Segundo. Tendencias contemporáneas: Metodología y estadística. 1ª ed. Perú: Imprenta Universidad Nacional Federico Villarreal, 2013, p.82
50. Schneider, B. Outsourcing: la herramienta de gestión que revoluciona el mundo de los negocios, Perú: Grupo Editorial Norma, 2004, pp.287
51. Scholorium. Outsourcing contable y financiero. [en línea]. 2017. [fecha de acceso 10 de diciembre de 2018]. URL disponible en: [http://scholorium.info/outsourcing-contable-y-financiero/Outsourcing Contable y Financiero](http://scholorium.info/outsourcing-contable-y-financiero/Outsourcing%20Contable%20y%20Financiero)
52. Tamayo y Tamayo, Mario. El proceso de la investigación científica. 4ª ed., México: Editorial Limusa, Noriega Editores, 1997, pp.382
53. Tamayo y Tamayo, Mario. El proceso de la investigación científica, Cuarta Edición. p. 124
54. Trespalacios Gutiérrez, Juan, Vázquez Casielles, Rodolfo y Acebrón Laurentino, Bello. Investigación de mercados. España: Editorial Paraninfo, 2005, pp.270
55. Universidad Politécnica de Cartagena. [en línea]. 2008. [fecha de acceso 11 de diciembre de 2018]; URL disponible en: <http://www.upct.es/~gio/GLOSARIO%20DE%20TERMINOS%20LOGISTICOS.pdf>

56. Universidad Pontificia de Salamanca. Glosario de términos sin inserción laboral. [en línea]. [fecha de acceso 10 de diciembre de 2018]; URL disponible en: <https://www.upsa.es/servicios/servicio-orientacion-laboral/pdf/SOL-Glosario.pdf>
57. Uquillas, Carlos Alfredo. El outsourcing en el Ecuador en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Núm. 87, 2007. URL disponible en: <http://www.eumed.net/curse/ecolat/index.htm>
58. Vélez Maya, Tulio. Logística empresarial gestión del flujo de suministros, Colombia: Editorial Ediciones de la U, 2014, pp. 149
59. Villanueva Yarma, Jorge. Operación de transporte y carguío en minas a tajo abierto. (Tesis para optar el Título de Ingeniero Civil). Universidad Nacional de Ingeniera, 2009, URL disponible en:
60. Villar Castillo, Julio César. Administración Logística, Lima-Perú: Universidad Inca Garcilaso de la Vega. Programa Especial de Profesionalización en Ciencias Administrativas, 2006, pp.223
61. Villar Castillo, Julio. Administración Logística, Lima: Universidad Inca Garcilaso de la Vega. Programa Especial de Profesionalización en Ciencias Administrativas, 2006, pp.485

## ANEXOS:

### Anexo 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA

#### TÍTULO: “IMPORTANCIA DE LA TERCERIZACIÓN DE SERVICIOS CONTABLES EN LA OPTIMIZACIÓN DE PROCESOS DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE DE LAS EMPRESAS DE LOGÍSTICA EN LURÍN”

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS	CLASIFICACIÓN DE VARIABLES	DEFINICIÓN OPERACIONAL	METODOLOGÍA	POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO	INSTRUMENTO
<b>Problema Principal</b>	<b>Objetivo General</b>	<b>Hipótesis General</b>					
¿De qué manera el empleo de la Tercerización de Servicios Contables, incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín?	Determinar de qué manera el empleo de la Tercerización de Servicios Contables, incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín.	El empleo de la Tercerización de Servicios Contables, incide en la optimización de los procesos en las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín.	Variable independiente X. Tercerización de servicios contables	X1. Rentabilidad X2. Gestión X3. Eficiencia del personal X4. Planeación X5. Control X6. Productividad	Tipo: Aplicada  Nivel: Descriptivo Correlacional Explicativo	Población: está conformada por 50 contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables	Para el estudio se utilizará la encuesta.
<b>Problemas Específicos</b>	<b>Objetivos Específicos</b>	<b>Hipótesis Específicas</b>					
¿De qué manera el empleo de la rentabilidad, incide en la optimización de los procesos en el desplazamiento de mercancía de las empresas de logística en Lurín?	Analizar de qué manera el empleo de la rentabilidad, incide en la optimización de los procesos en el desplazamiento de mercancía de las empresas de logística en Lurín.	El empleo de la rentabilidad, incide en la optimización de los procesos en el desplazamiento de mercancía de las empresas de logística en Lurín.	Variable dependiente Y. Operaciones de transporte	Y1. Desplazamiento de mercancía Y2. Carga parcial de mercadería Y3. Operaciones en vacío Y4. Capacidad de transporte Y5. Reducción de costos por servicio de entrega Y6. Monto de depreciación acumulada de los vehículos	Método y diseño: Descriptivos y estadísticos. No experimental, transversal.	<b>Muestra:</b> Está conformada por 44 contadores y/o administradores y personal que labora vinculados a las empresas de logística que tercerizan sus servicios contables  <b>Muestreo:</b> Aleatorio simple, como fuente del muestreo probabilístico.	
¿En qué forma el empleo de la gestión, incide en la optimización de los procesos en la carga parcial de mercadería de las empresas de logística en Lurín?	Evaluar de qué forma el empleo de la gestión, incide en la optimización de los procesos en la carga parcial de mercadería de las empresas de logística en Lurín.	El empleo de la gestión, incide en la optimización de los procesos en la carga parcial de mercadería de las empresas de logística en Lurín.					
¿En qué medida el empleo de la eficiencia del personal, incide en la optimización de los procesos en las operaciones en vacío de las empresas de logística en Lurín?	Verificar en qué medida el empleo de la eficiencia del personal, incide en la optimización de los procesos en las operaciones en vacío de las empresas de logística en Lurín.	El empleo de la eficiencia del personal, incide en la optimización de los procesos en las operaciones en vacío de las empresas de logística en Lurín.					
¿De qué manera el empleo de la planeación, incide en la optimización de los procesos en la capacidad de transporte de las empresas de logística en Lurín?	Conocer qué manera el empleo de la planeación, incide en la optimización de los procesos en la capacidad de transporte de las empresas de logística en Lurín.	El empleo de la planeación, incide en la optimización de los procesos en la capacidad de transporte de las empresas de logística en Lurín.					
¿En qué forma el empleo del control, incide en la optimización de los procesos en la reducción de costos por servicio de entrega de las empresas de logística en Lurín?	Establecer de qué forma el empleo del control, incide en la optimización de los procesos en la reducción de costos por servicio de entrega de las empresas de logística en Lurín.	El empleo del control, incide en la optimización de los procesos en la reducción de costos por servicio de entrega de las empresas de logística en Lurín.					
¿En qué medida el empleo de la productividad, incide en la optimización de los procesos en los montos de depreciación acumulada de los vehículos de las empresas de logística en Lurín?	Evaluar en qué medida el empleo de la productividad, incide en la optimización de los procesos en los montos de depreciación acumulada de los vehículos de las empresas de logística en Lurín.	El empleo de la productividad, incide en la optimización de los procesos en los montos de depreciación acumulada de los vehículos de las empresas de logística en Lurín.					

## Anexo 02: Encuesta

### Encuesta:

La presente técnica tiene como finalidad recoger información de interés con el tema **“Importancia de la tercerización de servicios contables en la optimización de procesos de las operaciones de transporte de las empresas de logística en Lurín”**

Al respecto se solicita que en las preguntas elija la alternativa que considere correcta, marcando con un aspa (X) en el espacio correspondiente.

1) ¿La Tercerización de servicios contables redujo los costos por servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

- a. Si ( )
- b. No ( )
- c. No sabe/ no opina ( )

2) ¿La Rentabilidad por el servicio de transporte en las empresas de logística se incrementó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

- a. Si ( )
- b. No ( )
- c. No sabe/ no opina ( )

3) ¿La Gestión por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

- a. Si ( )
- b. No ( )
- c. No sabe/ no opina ( )

- 4) ¿La Eficiencia del personal por servicio de transporte en las empresas de logística aumentó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?
- a. Si ( )
  - b. No ( )
  - c. No sabe/ no opina ( )
- 5) ¿La Planeación por servicio de transporte en las empresas de logística mejoró gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?
- a. Si ( )
  - b. No ( )
  - c. No sabe/ no opina ( )
- 6) ¿El Control por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente, gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?
- a. Si ( )
  - b. No ( )
  - c. No sabe/ no opina ( )
- 7) ¿La Productividad por servicio de transporte en las empresas de logística se elevó gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?
- a. Si ( )
  - b. No ( )
  - c. No sabe/ no opina ( )



8) ¿Las Operaciones de transporte mejoraron sus tiempos por el servicio de transporte en las empresas de logística gracias a la optimización de procesos?

a. Si ( )

b. No ( )

c. No sabe/ no opina ( )

9) ¿El Desplazamiento de mercancía por servicio de transporte en las empresas de logística se volvió más rápido gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

a. Si ( )

b. No ( )

c. No sabe/ no opina ( )

10) ¿La Carga parcial de mercadería por servicio de transporte en las empresas de logística se redujo gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

a. Si ( )

b. No ( )

c. No sabe/ no opina ( )

11) ¿Las Operaciones en vacío por servicio de transporte en las empresas de logística se redujeron gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

a. Si ( )

b. No ( )

c. No sabe/ no opina ( )

12) ¿La Capacidad de transporte en las empresas de logística se volvió más eficiente gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

a. Si ( )

b. No ( )

c. No sabe/ no opina ( )

13) ¿La Reducción de costos por servicio de entrega por servicio de transporte en las empresas de logística elevó en forma significativa la rentabilidad gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

a. Si ( )

b. No ( )

c. No sabe/ no opina ( )

14) ¿El Monto de depreciación acumulada de los vehículos por servicio de transporte en las empresas de logística se controla en forma más adecuada gracias a la optimización de procesos de las operaciones de transporte?

a. Si ( )

b. No ( )

c. No sabe/ no opina ( )

**ANEXO N° 3****RELACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE / LOGÍSTICA EN LURÍN****EMPRESA -DIRECCIÓN –DISTRITO- DEPARTAMENTO**

<b>N°</b>	<b>EMPRESA</b>	<b>DIRECCIÓN</b>	<b>DISTRITO</b>	<b>DEPARTAMENTO</b>
1	TNP S.A.	Av. Los Rosales Mz. Y Lte. 4 – Huertos de Lurín	Lurín	Lima
2	KLO PERU SAC	Car. Antig. Panam. Sur Km. 37 Fnd. las Salinas - Parcela C32 (Espalda de Modasa)	Lurín	Lima
3	Transportes CMR SAC	Av. los Rosales Mza. C Lote. 8. Urbanización Huertos de Pachacamac (Km 1.8 Av. Manuel Valle Paradero Porton)	Lurín	Lima
4	SolumLogisticsSAC	Km 35 de la Panamericana Sur	Lurín	Lima
5	NovopanPeruSac	Av. Eucaliptos Lote. 3 Int. D2b. Urbanizacion: Santa Genoveva (Alt. Km.40 Antigua Panamericana Sur)	Lurín	Lima
6	Transporte H. & C. Asociados S.A.C	Cal. Castilla Mza. M1 Lote. 5. Urbanizacion: Nuevo Lurin 1 (Costado Colegio Faustino SanchezCarrion)	Lurín	Lima
7	AkmRent a Car	Car. Panamericana Sur Km. 26. Urbanizacion: Conchan (Puente Conchan)	Lurín	Lima
8	Empresa de Transportes EDANKAR EIRL	Ant. Panam.Sur Nro. C-17 Int. H Sector las Salinas (Parcela C-17 Sublote H. Alt. Km 37.5.)	Lurín	Lima
9	Ultra Car Wash	Av. Manuel Valle lote d 21 pachacamac	Lurín	Lima

10	Mahus Motors	Cal. Ex Panamericana Sur Mza. B Lote. 1 C.P. San Vicente (Parcela B-35)	Lurín	Lima
11	MOTORAMSERVICE	Colon Nro. 259a Lurin (Cercado de Lurin)	Lurín	Lima
12	Transportes Sierra Blanca S.A.	Av. Huascarán Lote. 01 Mz. A	Lurín	Lima
13	CavisaServiceEIRL	Cal. los Cedros Mza. a Lote. F1 Pachacamac	Lurín	Lima
14	TOWER AND TOWER S.A.	Av. Portillo Grande Mza. G Lote. 10. Urbanizacion: Santa Genoveva (Altura Km 39 Panamericana Antigua)	Lurín	Lima
15	Operador LogisticoJRSAC	Mz B Lt 2 Up Huerta Pachacamac	Lurín	Lima
16	Operaciones y Servicios LogisticosJrSAC	Cal. Los Rosales Mza. B Lote. 02 Los Huertos de Pachacamac	Lurín	Lima
17	BMK Perú	Cal. Villamar Mza. e Lote. 5 Asoc.Pobl.Playa S Antonio	Lurín	Lima
18	Transportes Piero SAC	Mza. X Lote. 3-A Urbanizacion: Huertos de Lurín - Pachacamac	Lurín	Lima
19	Servicios Logisticos Hermanos Tovar S.A.C.	Av. Las Palmeras Mza. F Lote. 11-A Urb. Huertos de Santa Genoveva	Lurín	Lima
20	CIENFUEGOS del Perú SAC	Calle 2 - Mz.HLt. 11-A Nt. Nuevo Lurín Km.37 Antigua Panamericana Sur	Lurín	Lima
21	Pegasus Contratistas Generales S.A.C.	Car. Panamericana Sur Km. 26.0 (entre el Puente Conchan y Club de la Fap)	Lurín	Lima
22	Transportes Sonia y Barbara E.I.R.L.	Car. Panamericana Sur Urb. Conchan Mamacona Alta Km. 27.5	Lurín	Lima

## ANEXO Nº 4: ESTADOS FINANCIEROS

### Estado de Situación Financiera

<b>ENFOCA SERVICIOS LOGISTICOS S.A.</b>				
<b>ESTADOS FINANCIEROS   ( en miles de NUEVOS SOLES )</b>				
CUESTA	NOTA	30 de Setiembre del 2017	31 de Diciembre del 2016	
<b>Activos</b>	0	0	0	
<b>Activos Corrientes</b>	0	0	0	
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	0	863	1,644	
Cuentas por Cobrar Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar	0	2,048	398	
Otras Cuentas por Cobrar	0	2,048	398	
Total Activos Corrientes Distintos de los Activos no Corrientes o Grupos de Activos para su Disposición Clasificados como Mantenidos para la Venta o para Distribuir a los Propietarios	0	2,911	2,042	
<b>Total Activos Corrientes</b>	0	<b>2,911</b>	<b>2,042</b>	
Inversiones en Subsidiarias, Negocios Conjuntos y Asociadas	0	254,059	237,095	
<b>Total Activos No Corrientes</b>	0	<b>254,059</b>	<b>237,095</b>	
<b>TOTAL DE ACTIVOS</b>	0	<b>256,970</b>	<b>239,137</b>	
<b>Pasivos y Patrimonio</b>	0	0	0	
<b>Pasivos Corrientes</b>	0	0	0	
Cuentas por Pagar Comerciales y Otras Cuentas por Pagar	0	182	205	
Cuentas por Pagar Comerciales	0	156	113	
Otras Cuentas por Pagar	0	26	92	
Total de Pasivos Corrientes Distintos de Pasivos Incluidos en Grupos de Activos para su Disposición Clasificados como Mantenidos para la Venta	0	182	205	
<b>Total Pasivos Corrientes</b>	0	<b>182</b>	<b>205</b>	
Pasivos por Impuestos Diferidos	0	59,031	52,264	
<b>Total Pasivos No Corrientes</b>	0	<b>59,031</b>	<b>52,264</b>	
<b>Total Pasivos</b>	0	<b>59,213</b>	<b>52,469</b>	
Capital Emitido	0	139,960	139,960	
Primas de Emisión	0	4,347	4,347	
Resultados Acumulados	0	58,124	46,009	
Otras Reservas de Patrimonio	0	(5,657)	(4,631)	
<b>Total Patrimonio</b>	0	<b>197,757</b>	<b>186,668</b>	
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	0	<b>256,970</b>	<b>239,137</b>	

## Estado de Flujo de Efectivo

ENFOCA SERVICIOS LOGISTICOS S.A.			
ESTADOS FINANCIEROS   ( en miles de NUEVOS SOLES )			
CUENTA	NOTA	2017	2016
Otros Cobros de Efectivo Relativos a las Actividades de Operación	0	349	0
Proveedores de Bienes y Servicios	0	(1,842)	(275)
Otros Pagos de Efectivo Relativos a las Actividades de Operación	0	(3)	(4)
Flujos de Efectivo y Equivalente al Efectivo procedente de (utilizados en) Operaciones	0	(1,496)	(279)
Dividendos Recibidos (no incluidos en la Actividad de Inversión)	0	4,838	7,608
Flujos de Efectivo y Equivalente al Efectivo procedente de (utilizados en) Actividades de Operación	0	<b>3,342</b>	<b>7,329</b>
Dividendos Pagados	0	(4,123)	(11,244)
Flujos de Efectivo y Equivalente al Efectivo procedente de (utilizados en) Actividades de Financiación	0	<b>(4,123)</b>	<b>(11,244)</b>
Aumento (Disminución) Neto de Efectivo y Equivalente al Efectivo, antes de las Variaciones en las Tasas de Cambio	0	(781)	(3,915)
Aumento (Disminución) Neto de Efectivo y Equivalente al Efectivo	0	(781)	(3,915)
Efectivo y Equivalente al Efectivo al Inicio del Ejercicio	0	1,644	4,710
Efectivo y Equivalente al Efectivo al Finalizar el Ejercicio	0	<b>863</b>	<b>795</b>

## Estado de Resultados

ENFOCA SERVICIOS LOGISTICOS S.A.						
ESTADOS FINANCIEROS   ( en miles de NUEVOS SOLES )						
CUENTA	NOTA	2017	2016	2017	2016	2016
Gastos de Administración	0	(850)	(135)	(1,356)		(295)
Otros Ingresos Operativos	0	6,055	23,726	24,294		23,726
Ganancia (Pérdida) Operativa	0	<b>5,205</b>	<b>23,591</b>	<b>22,938</b>		<b>23,431</b>
Ingresos Financieros	0	0	0	2		0
Gastos Financieros	0	0	0	(2)		(2)
Diferencias de Cambio Neto	0	2	(1)	1		(4)
Ganancia (Pérdida) antes de Impuestos	0	<b>5,207</b>	<b>23,590</b>	<b>22,939</b>		<b>23,425</b>
Ingreso (Gasto) por Impuesto	0	(1,536)	(6,169)	(6,767)		(6,169)
Ganancia (Pérdida) Neta de Operaciones Continuas	0	3,671	17,421	16,172		17,256
Ganancia (Pérdida) Neta del Ejercicio	0	<b>3,671</b>	<b>17,421</b>	<b>16,172</b>		<b>17,256</b>
Básica por Acción Ordinaria en Operaciones Continuas	0	0.026	0.166	0.116		0.123
Total de Ganancias (Pérdida) Básica por Acción Ordinaria	0	0.026	0.166	0.116		0.123
Diluida por Acción Ordinaria en Operaciones Continuas	0	0.026	0.166	0.116		0.123
Total de Ganancias (Pérdida) Diluida por Acción Ordinaria	0	0.026	0.166	0.116		0.123

Patrimonio Neto

ENFOCA SERVICIOS LOGISTICOS S.A. ESTADOS FINANCIEROS   ( EN MILES DE NUEVOS SOLES )							
Cuenta	Capital Emitido	Primas de Emisión	Otras Reservas de Capital	Resultados Acumulados	Participación en Otro Resultado Integral de Subsidiarias, Asociadas y Negocios Conjuntos	Otras Reservas de Patrimonio	Total Patrimonio
SALDOS AL 1ERO DE ENERO DE 2016	139,960	4,347		51,819	-3,662	-3,662	192,464
<b>3. Saldo Inicial Reexpresado</b>	<b>139,960</b>	<b>4,347</b>		<b>51,819</b>	<b>-3,662</b>	<b>-3,662</b>	<b>192,464</b>
6. Ganancia (Pérdida) Neta del Ejercicio				17,256			17,256
7. Otro Resultado Integral					-772	-772	-772
<b>8. Total Resultado Integral del Ejercicio, neto de Impuesto</b>				<b>17,256</b>	<b>-772</b>	<b>-772</b>	<b>16,484</b>
13. Disminución (Incremento) por otras Distribuciones a los Propietarios				-11,877			-11,877
<b>Total incremento (disminución) en el patrimonio</b>				<b>5,379</b>	<b>-772</b>	<b>-772</b>	<b>4,607</b>
SALDOS AL 30 DE SETIEMBRE DE 2016	139,960	4,347		57,198	-4,434	-4,434	197,071
SALDOS AL 1ERO DE ENERO DE 2017	139,960	4,347	983	46,009	-4,631	-4,631	186,668
<b>3. Saldo Inicial Reexpresado</b>	<b>139,960</b>	<b>4,347</b>	<b>983</b>	<b>46,009</b>	<b>-4,631</b>	<b>-4,631</b>	<b>186,668</b>
6. Ganancia (Pérdida) Neta del Ejercicio				16,172			16,172
7. Otro Resultado Integral					-1,026	-1,026	-1,026
<b>8. Total Resultado Integral del Ejercicio, neto de Impuesto</b>				<b>16,172</b>	<b>-1,026</b>	<b>-1,026</b>	<b>15,146</b>
13. Disminución (Incremento) por otras Distribuciones a los Propietarios				-4,057			-4,057
<b>Total incremento (disminución) en el patrimonio</b>				<b>12,115</b>	<b>-1,026</b>	<b>-1,026</b>	<b>11,089</b>
SALDOS AL 30 DE SETIEMBRE DE 2017	139,960	4,347	983	58,124	-5,657	-5,657	197,757