

LOS GASTOS DE TRANSPORTE Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA ELECTROTIENDAS DEL PERÚ SAC, TRUJILLO – AÑO 2015.

TRANSPORT COSTS AND THEIR IMPACT ON THE PROFITABILITY OF THE COMPANY ELECTROTIENDAS OF PERU SAC, TRUJILLO - 2015

Liliana Benjamina Machuca Urquiza

Escuela Profesional de Contabilidad, Universidad César Vallejo.

Recibido: 12 octubre 2015 - Aceptado: 25 noviembre 2015

RESUMEN

Esta investigación tiene como finalidad dar respuesta al problema: ¿De qué manera inciden los gastos de transporte en la rentabilidad de la empresa Electrotiendas del Perú SAC, Trujillo, 2015?, la investigación es descriptiva, con diseño no experimental y de corte transversal. La muestra estuvo constituida por la empresa Electrotiendas del Perú SAC, Trujillo, 2015. Se emplearon las técnicas entrevista y análisis documental; concluyendo, que la variación de las tarifas del servicio de transporte, cuando se utiliza una sola empresa para el traslado de mercaderías con vehículos de una misma capacidad (m³) y el uso de una variedad de empresas con vehículos de diferentes capacidades (m³), permiten disminuir los gastos de transporte.

Palabras clave: gasto, transporte, rentabilidad

ABSTRACT

This research aims to address the problem: How transport costs impact on the profitability of the company Electrotiendas of Peru SAC, Trujillo - Year 2015? This Research is a descriptive, non-experimental and cross-sectional design. The sample was made by the company Electrotiendas of Peru SAC Trujillo District 2015 interview techniques and documentary analysis was used. Concluding that the variation in rates of transportation service when one company uses to transport goods with vehicles of the same capacity (m³) and the use of a variety of companies with vehicles of different capacities (m³) allow lower transportation costs.

Key words: spending, transportation, profitability.

I. INTRODUCCIÓN

En el Perú, las empresas retail, como parte de sus operaciones, tienen que movilizar sus mercancías desde un punto determinado a otro cualquiera, traslado que debe realizarse en el menor tiempo posible, de manera que pueda atender con prontitud al destino de venta. Por ello, frecuentemente, resulta necesario reconfigurar las redes de distribución, incluyendo estrategias de venta y proyectos de mejora continua de gastos. Asimismo, los gastos de transporte en empresas retail se han visto incrementados representando hasta en un 70% (Bell, 2011) de los gastos de distribución. En la región La Libertad, a pesar que el

transporte de carga tiene tarifas bajas (según Santillana, 2014), al representar hasta un 70% de los gastos de distribución, conllevan a hacer una fuente de egreso muy representativa para la gestión logística de una empresa. Por este motivo se cree conveniente realizar la siguiente investigación con la finalidad de determinar la importancia que tiene el transporte de inventarios como medio para la distribución y abastecimiento interno en la empresa Electrotiendas del Perú SAC (MARCIMEX), dedicada a la comercialización de productos electrodomésticos.

II. MATERIAL Y MÉTODOS

Población y Muestra

La población está conformada por la empresa Electrotiendas del Perú SAC. La muestra estuvo conformada por la empresa Electrotiendas del Perú SAC, Trujillo, 2015.

Técnicas e instrumentos de Recolección de datos

Entrevista dirigida al jefe de finanzas, el Sr. Enrique Vargas.
Análisis documentario.

Métodos de análisis de datos

Edición y codificación: Se utilizaron fórmulas para el análisis de la determinación y distribución del gasto de transporte, además, se emplearon ratios financieros para evaluar la rentabilidad de la empresa electrotiendas del Perú SAC. **Procesamiento:** Los resultados fueron representados en tablas y gráficas para su mejor comprensión.

III. RESULTADOS

Tabla 1. Comparación de tarifas del servicio de transporte según la capacidad despachada, 2015.

AGENCIA REGIONAL	EMPRESA DE TRANSPORTE USADA	REAL			EMPRESAS OPCIONALES	ESPERADO		
		CAP. VEHICULAR (M3)	CAP. UTILIZADA PROMEDIO	TARIFA POR EL SERVICIO (S/.)		CAP. VEHICULAR (M3)	CAP. UTILIZADA PROMEDIO	TARIFA POR EL SERVICIO (S/.)
Arequipa	Medina SAC	25	14.25	1,340.00	Ryobaf SAC	15	14.25	1,150.00
Trujillo	Medina SAC	25	18	1,320.00	Zavala SAC	20	18	1,012.00
Lima	Medina SAC	25	20.5	2,450.00	Gfm SAC	21	20.5	2,230.00
Tarapoto	Medina SAC	25	16.5	1,650.00	MoviltoursSA	17	16.5	1,325.00
Piura	Medina SAC	25	15	1,000.00	Tkargo SAC	16	15	850.00

Nota: En la tabla se muestra la diferencia de las tarifas por el servicio de transporte, si se utiliza una la empresa medina.

Tabla 2. Distribución del gasto de transporte en base a la cantidad de m³ despachados por agente regional, 2015.

AGENCIA REGIONAL	REAL			ESPERADO		
	M3 DESPACHADOS	TARIFA UNITARIA * M3	GASTO TOTAL (S/)	M3 DESPACHADOS	TARIFA UNITARIA * M3	GASTO TOTAL (S/.)
AREQUIPA	4,772	S/. 53.60	255,779.20	4772	S/. 46.00	219,512.00
TRUJILLO	8,744	S/. 52.80	461,683.20	8744	S/. 40.48	353,957.12
LIMA	19,905	S/. 98.00	1,950,690.00	19905	S/. 89.20	1,775,526.00
TARAPOTO	6,596	S/. 66.00	435,336.00	6596	S/. 53.00	349,588.00
PIURA	8,706	S/. 40.00	348,240.00	8706	S/. 34.00	296,004.00
TOTAL	48,723	S/. 310.40	3,451,728.40	48723	S/. 262.68	2,994,587.12

Nota: En la tabla puede observarse el total de metros cúbicos despachados durante el 2015.

Tabla 3. Comparación entre el kilometraje real y esperado para el despacho de mercaderías según agente regional, 2015.

AGENCIA REGIONAL	REAL		ESPERADO	
	KM UTILIZADO	%	KM UTILIZADO	%
Arequipa	5,155	28.23%	5,036	28.99%
Trujillo	3,030	16.59%	2,798	16.11%
Lima	5,010	27.44%	4,720	27.18%
Tarapoto	3,984	21.82%	3,824	22.01%
Piura	1,079	5.91%	992	5.71%
TOTAL	18,258	100.00%	17,370	100.00%

Nota: Se comparó el kilometraje real y esperado utilizado para la distribución de los gastos de transporte por agente regional.

**Figura 2: Frecuencia de envío de mercadería por agente regional, 2015.****Tabla 4. Distribución del gasto de transporte real por agente regional, 2015.**

AGENTE REGIONAL	KM UTILIZADO	M3 UTILIZADO	GASTO TOTAL	ASIGNACIÓN PORCENTUAL	GASTO POR AGENTE
Arequipa	5,155	4,772	S/. 3,451,728.40	13.19%	S/. 455,278.46
Trujillo	3,030	8,744		14.21%	S/. 490,343.90
Lima	5,011	19,905		53.48%	S/. 1,845,901.74
Tarapoto	3,984	6,596		14.09%	S/. 486,348.94
Piura	1,079	8,706		5.04%	S/. 173,855.37
Total	18,259	48,723	S/. 3,451,728.40	100%	S/. 3,451,728.40

Nota: En la tabla se muestra la distribución del gasto de transporte total durante el año a cada uno de los agentes regionales.

Tabla 5: Distribución del gasto de transporte esperado por agente regional, 2015.

AGENTE REGIONAL	KM UTILIZADO	M3 UTILIZADO	GASTO TOTAL	ASIGNACIÓN PORCENTUAL	GASTO POR AGENTE
Arequipa	5,036	4,772	s/. 2,994,587.12	13.63%	s/. 408,141.25
Trujillo	2,798	8,744		13.88%	s/. 415,510.68
Lima	4,721	19,905		53.29%	s/. 1,595,886.92
Tarapoto	3,824	6,596		14.30%	s/. 428,373.76
Piura	992	8,706		4.90%	s/. 146,674.52
Total	17,371	48,723	s/. 2,994,587.12		S/. 2,994,587.12

Nota: En la tabla se muestra la distribución a cada uno de los agentes regionales del gasto de transporte total durante el año 2015.

Tabla 6: Análisis de índices de rentabilidad según el gasto de transporte, 2015.

Ratio	INDICES DE RENTABILIDAD		Comentario
	Razón		
	Real	Esperado	
Margen de utilidad bruta. <i>Utilidad Bruta</i> <i>Ventas</i>	16 %	16%	Se puede observar que al deducir el costo y no existe un movimiento relacionado al gasto de transporte se mantiene la utilidad.
Margen de utilidad operativa. <i>Utilidad Operativa</i> <i>Ventas</i>	4.5%	4.8%	Se puede apreciar que el gasto de transporte influye directamente en la utilidad generando una mejor utilidad en lo esperado con respecto al gasto real.
Margen de utilidad neta. <i>Utilidad Neta</i> <i>Ventas</i>	2.6%	2.8%	Se determinó que el gasto de transporte influyo en la utilidad neta aumentándola.
-Rentabilidad del Activo (ROA). <i>Utilidad Neta</i> <i>Activo Total</i>	3.8%	4.2%	El activo mejoro su rendimiento en un 0.4%, gracias a la disminución de los gastos de transporte, que tuvo una repercusión positiva en la utilidad neta.
-Rentabilidad del Patrimonio (ROE). <i>Utilidad Neta</i> <i>Patrimonio</i>	27.1%	29.9%	Se aprecia que el rendimiento de los recursos propios tuvo un incremento de 4.4%, generada por la disminución de gastos.

Tabla 7: Incidencia del gasto de transporte en la rentabilidad, 2015.

RUBROS	REAL	ESPERADO	REAL	ESPERADO
Ventas netas	121,798,000	121,798,000	100.0%	100.0%
Utilidad bruta	19,866,000	19,866,000	16.3%	16.3%
Gastos de ventas	-9,304,000	-8,846,859	-7.6%	-7.3%
Publicidad	2,567,399	2,567,399	2.1%	2.1%
Transporte	3,451,728	2,994,587	2.8%	2.5%
Otros	3,284,873	3,284,873	2.7%	2.7%
Utilidad operativa	5,439,000	5,896,141	4.5%	4.8%
Utilidad neta del ejercicio	3,129,000	3,448,999	2.6%	2.8%

Nota: Se muestra la incidencia del gasto de transporte en la rentabilidad de la empresa Electrotiendas del Perú SAC.

Tabla 8: Incidencia del gasto de transporte en la rentabilidad, 2015.

RATIO	REAL	ESPERADO
-Rentabilidad del activo (ROA).	3.8%	4.2%
-Rentabilidad del Patrimonio (ROE).	27.1%	29.9%

Nota: Se muestra la incidencia que ha tenido los gastos de transporte para el año 2015.

IV. DISCUSIÓN

Dentro de la investigación se pudo determinar que al realizar la distribución del gasto de transporte para cada agente regional, en base a la cantidad de metros cúbicos despachados de mercadería, esta evidencia diferencias al establecer el gasto unitario por agente, pues la tarifa varía según el tipo de vehículo utilizado. Siendo la capacidad (m³) utilizada fundamental para el gasto de transporte. Esto se relaciona con la investigación de Velásquez (2011), "La importancia de los procesos de transporte de carga y almacenes en la cadena de suministros", la cual resalta la importancia de los gastos de transporte en base a la optimización de la carga por recorrido durante la distribución de la mercancía, este indicador se determinó mediante el gasto por metraje. Se comparó el kilometraje utilizado para la distribución de los gastos de transporte por agente regional, evidenciándose una clara diferencia en el kilometraje según el escenario planteado, siendo el Agente regional de Trujillo, el que mayor diferencia muestra al pasar de 3 030 km a 2 798 km.; siendo el kilometraje fundamental para la distribución de mercadería y la determinación del gasto por agente.

Esto se relaciona con la investigación de Derteano (2014) "La importancia del kilometraje en la determinación de la tarifa para la prestación del servicio de transporte", esta investigación concluye que para cotizar un servicio, el transportista necesita conocer la ruta a recorrer, ya que de esta manera se determina la cantidad de kilómetros a recorrer y que solo así se puede saber si el servicio que ofrece le deja utilidad, de esto depende la tarifa a cobrar. Se estableció la frecuencia en la que se hace la reposición de mercadería a cada uno de los agentes regionales de Marcimex. Notándose que Lima tiene mayor número de reposiciones con 288 veces al año, la reposición está relacionada al gasto de transporte por agente regional, siendo el número de contrataciones del servicio fundamental para la determinación del gasto.

Esto se relaciona con la investigación de Rodríguez (2011). Análisis de la sinergia corporativa para la reducción de gastos de fletes en una industria agrícola y su efecto en la situación financiera. En conclusión se pudo establecer que la empresa venía presentando una tendencia al alza en el rubro de fletes dentro del proceso de logística, ya que los requerimientos de cultivos eran despachados sin agrupar pedidos, generando así mayor frecuencia en la contratación del servicio de transporte. Se estableció que el gasto de transporte influye directamente en la utilidad. El indicador de margen de utilidad bruta mostró mayor rendimiento al disminuir los gastos de transporte a S/ 2, 994,587.12, el activo mejoro su rendimiento en un 0.4%, gracias a la disminución de los gastos de transporte, que tuvo una repercusión positiva en la utilidad neta y el rendimiento del patrimonio es el indicador con más representación, pues se aprecia que el rendimiento de los recursos propios tuvo un incremento de 4.4%, generada por la disminución de gastos.

Esto se relaciona con la investigación de Valdivia (2013) "Optimización de rutas y su efecto en la rentabilidad de la empresa comercial y servicios generales Alva E.I.R.L." En conclusión, se determinó que la influencia que ejerce en rentabilidad la optimización de rutas es favorable, ya que mediante la sectorización de dichas rutas se logra ahorro, al evitar el alquiler de vehículos o utilizarlos para motivos adicionales incrementa, la empresa, su utilidad. Se determinó la incidencia que han tenido los gastos de transporte para el año 2015, es así que al determinar la rentabilidad los gastos de transporte estas tuvieron un impacto negativo para la empresa, considerando que con la disminución del gasto según el escenario esperado sus activos tienen un rendimiento mucho más representativo pasando de 3.8% a 4.2%, igualmente, el patrimonio genera mayor rendimiento pasando de 27.1% a

29.9%, a través de este análisis se puede evidenciar que el gasto de transporte incide negativamente en la utilidad neta generada en cada ejercicio es por ello que se debe manejar el escenario esperado para incrementar la rentabilidad. Esto está relacionado a lo dicho por Castro (2012) "Impacto del sistema logístico en las empresas constructoras de la ciudad de Cartagena durante el periodo 2011", quien concluye que el gasto de transporte de carga presenta varias dificultades que debe saber afrontar para no perjudicar la rentabilidad de la empresa, son fundamentales en el desempeño de sus funciones como la variación de los fletes, de acuerdo a los

materiales que son trasladados, que muchas veces genera inestabilidad en los gastos de transporte, pues contribuyen al difícil desempeño de una empresa. Además es importante por lo mencionado en el análisis financiero de CETRUM (2012), en donde se evaluaron los principales índices de rentabilidad de las empresas retail como Cencosud con un ROA y ROE de 7% y 18.50% respectivamente, Supermercados Peruanos S.A. con un ROA Y ROE de 6.12% y 10.18% y por último Hipermercados Tottus con un ROA Y ROE de 3.68% y 8.90%. Según lo dicho por Castro se corrobora que el gasto de transporte presenta retos que afectan la rentabilidad.

V. CONCLUSIÓN

1. Se evidencia que el gasto disminuye en S/. 457,141, ya que las tarifas cobradas por el servicio de transporte son menores al utilizar vehículos con capacidades similares a las despachadas. El gasto de transporte está directamente relacionado con el número de reposiciones de mercaderías **r e a l i z a d a s**.
2. Se evaluó la rentabilidad de la empresa Electrotiendas del Perú SAC, demostrando que al disminuir los gastos de transporte se origina un incremento en la utilidad operativa real que va de un 4.5 a 4.8 por ciento, generando desde el punto de determinación del gasto un margen de utilidad de 0.3%.
3. Se determinó la incidencia de los gastos de transporte en la rentabilidad de la empresa Electrotiendas del Perú SAC, teniendo un impacto negativo, ya que al utilizar un escenario esperado con menores gastos estos repercutieron en sus activos pasando de 3.8 a 4.2 por ciento, también, el patrimonio genera mayor rendimiento pasando de 27.1% a 29.9%.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Briseño H. (2006). Indicadores Financieros. (1ra ed.) México, D.F. México: Umbral, S.A.
- Pontificia Universidad Católica. Reporte financiero CETRUM (2012) Recuperado de: http://centrum.pucp.edu.pe/adjunto/upload/publicacion/archivo/burkenroad_spsa.p
- Kohler, E. (1995). Diccionario para Contadores. (2da ed.). México, D.F. México: Luimusa.
- Musante (2011) como abaratar costos de transporte. Recuperado de <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/4568-como-abaratar-costos-transporte>.
- Mora L. (2010). Gestión logística integral. (21 ed.) Colombia, Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Olivares J. (2010). Fundamentos del Transporte. Recuperado de <http://es.slideshare.net/JABIL/estrategia-de-transporte?related=1>.
- Portal C. (2012). Costos Logísticos. Recuperado de <http://es.slideshare.net/dezignar/costos-logisticosenlaempresa>.
- Paz R. (2008). Canales de Distribución, gestión comercial y logística. (3era ed.). Argentina, Buenos Aires: Lectorum S.A.
- Rojas R. (2014). La importancia del transporte en la cadena logística. Perú. Recuperado el (30-04-2015): Disponible en <http://mba.americaeconomia.com/indice/transportes>.
- Warren S., Reeve J. & Duchac J. (2010) Contabilidad Financiera (11 a ed.), México, D.F., México: Cengage Editores, SA.