



UNIVERSIDAD NACIONAL
“SANTIAGO ANTÚNEZ DE MAYOLO”
FACULTAD DE ECONOMÍA Y CONTABILIDAD

TESIS

**“LA DETERMINACIÓN DE COSTOS Y SU INFLUENCIA EN LA
RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE
PÚBLICO EN LA CIUDAD DE HUARAZ. AÑO 2019”**

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ECONOMISTA

AUTORES:

Bach. Ronald Ever CELMI MEDRANO

Bach. Ronny Dickinson FLORIAN GAVIDIA

ASESOR:

Dr. Luis Enrique Natividad Cerna

HUARAZ - PERÚ

2019



DEDICATORIA

Con todo cariño y afecto a mis padres, por la confianza y por su constante apoyo y ánimo para hacer de mí, una persona con provecho y deseos de una permanente superación personal y profesional.

Gracias a mis amigos(as), a mis profesores por compartir conmigo valores éticos y morales que han hecho de mí una persona segura y triunfadora y que serán para mí la bandera de lucha hoy mañana y siempre.

Ronald Ever.

A mis queridos padres por el apoyo permanente que me brindaron y por ser fuente de inspiración en cada momento de mi vida. Por ustedes y para ustedes, por su voluntad y fortaleza, y creer en mí, les dedico este pequeño esfuerzo que es el comienzo de mi carrera profesional fuente inspiradora para lograr mis metas.

Ronny Dickinson

AGRADECIMIENTO

Presentamos nuestro agradecimiento, por el apoyo recibido durante el proceso de estudio y trabajo, a numerosas personas, empresas e instituciones, por proporcionarnos información útil y valiosa para absolver nuestra investigación.

Así mismo, a nuestros profesores por contribuir en nuestra formación con enseñanzas y consejos y poner en nuestras mentes la inquietud de ser triunfadoras y permanente luchadoras de la búsqueda de la verdad y la justicia, aplicando como arma el conocimiento de la ciencia, en la solución de los problemas económicos y sociales. .

Nuestro agradecimiento a los Miembros del Jurado Calificador de la Tesis, quienes evaluaron el trabajo haciendo críticas, sugerencias y dándonos los consejos oportunos para mejorar la investigación.

A nuestros Padres y familiares por su confianza, paciencia y sobre todo por su apoyo moral y material para llegar a ser profesionales y ser personas de provecho y de gran utilidad en la sociedad.

Finalmente a todas aquellas personas, que con generosidad, desinterés y humildad han contribuido en la formaron y engrandecimiento de nuestra profesión.

RESUMEN

La determinación de costos para luego medir la rentabilidad de las empresas de transporte urbano de pasajeros mediante camionetas rurales tipo “combi” no puede determinarse a priori, debido a que no tienen información relevante sobre los índices financieros y de gestión los que limitan realizar planes de corto, mediano y largo plazo con el objetivo de medir el crecimiento de los negocios. Por lo tanto, la presente investigación realizada, *tiene como problemática*, conocer de qué manera la determinación de costos empresariales repercute en el nivel de rentabilidad de las empresas de transportes de pasajeros tipo “combi”, para lo cual nos planteamos la siguiente interrogante: ¿Cómo la determinación de costos influye en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019? lo cual el resultado hallado es, que la forma de determinar los costos de las empresas de transporte, no coadyuvan a identificar el nivel de rentabilidad que tienen dichas empresas.

Para el desarrollo de la investigación se ha seguido la estructura que generalmente se utiliza para este nivel de estudios de tipo no experimental, en el tiempo de corte transversal, teniendo un diseño de investigación deductivo, con una población finita.

Es necesario para ello que los gerentes o responsables de las empresas de transportes, primero se capaciten, luego también contraten a profesionales que puedan asesorarles en el tema de gestión empresarial y deben estar a la vanguardia de la tecnología adquiriendo sistema informáticos como software, gps, cámaras de video, otros que de acuerdo a la tecnología pueda ofrecer el mercado.

Palabras Claves: Rentabilidad, costos, costos implícitos y explícitos, gestión, gerencia.

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN.....	7
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	
1.1. Análisis y planteamiento del problema.....	9
1.2. Definición del problema.....	11
1.3. Formulación del problema.....	13
1.3.1. Problema general.....	13
1.3.2. Problemas específicos	13
1.4. Formulación de Objetivos.....	13
1.4.1. Objetivo General	13
1.4.2. Objetivo Especifico	13
1.5. Justificación del estudio	13
CAPÍTULO II: MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL	
2.1. Marco teóricos	15
2.1.1. Antecedentes.....	15
2.2. Bases teóricas.....	16
2.2.1. Los costos	16
2.2.2. Rentabilidad	22
2.3. Marco conceptual	28
2.4. Marco Legal	34
CAPITULO III: HIPOTESIS Y VARIABLES	
3.1. Formulación de la Hipótesis.....	35
3.1.1. Hipótesis General.....	35
3.1.2. Hipótesis Especifica	35

3.2. Operacionalización de las variables.....	36
CAPITULO IV: MARCO METODOLOGICO	
4.1. Metodología de la investigación	37
4.1.1. Tipo de investigación.....	37
4.1.2. Diseño de la investigación	37
4.1.3. Población y muestra	37
4.1.4. Técnica de recolección de datos.....	39
4.1.5. Técnica de procesamiento de datos.....	39
4.1.6. Informantes.....	39
4.2. Plan de recolección de datos	39
4.3. Plan de procesamiento y análisis de datos	40
4.4. Plan de interpretación de datos.....	41
4.5. Contrastación de hipótesis estadística.....	41.
CAPITULO V: PRESENTACION DE RESULTADOS...	42
5.1. Análisis de la información estadística.....	43
5.2. Contrastación de la hipótesis.....	80
CAPITULO VI: ANALISIS Y DISCUSION DE RESULTADOS.....	92
CONCLUSIONES.....	94
RECOMENDACIONES.....	95
BIBLIOGRAFIA.....	96
ANEXOS.....	99

INTRODUCCION

Contribuir con la organización empresarial y especialmente del transporte urbano de pasajeros es importante con el motivo de promover el crecimiento y desarrollo de las organizaciones y también para formar parte del ordenamiento de la ciudad con el ánimo de apoyar a los gobiernos locales para el buen funcionamiento de los agentes que contribuyen en el bienestar de la población.

En la medida que las empresas de transportes estén más organizados, conllevará a mejorar los siguientes aspectos: Ordenamiento, formalización, cumplimiento de las normas, mejora la atención a los usuarios, reposición de unidades vehiculares, reducción de contaminación ambiental, mejora los ingresos por el servicio, entre otros.

La creación de las empresas de transportes público de pasajeros se refleja en el crecimiento poblacional que ha tenido la provincia de Huaraz en los últimos años, anteriormente solo existían dos empresas de transporte que se denominaban “la uno” y “el morado”, las cuales recorrían especialmente el centro y extensamente hasta Monterrey, pero a medida que crece la población por los conos a ocasionado la necesidad de transportarse, por lo que se han visto la necesidad de creación de otras empresas de transportes, lamentablemente sin un proceso de planificación urbana y ordenamiento territorial, las que perjudican el ornato de la ciudad. .La investigación comprende los puntos fundamentales que debe reunir un estudio para este nivel de trabajo. Se ha estructurado en siete capítulos, tratándose en el primero, el planteamiento del problema; en el segundo, Marco Teórico Conceptual; en el tercero, Formulación de la hipótesis, en el cuarto, Marco metodológico; en el quinto, presentación de resultados; en el sexto, Análisis y discusión de resultados y Conclusiones y Recomendaciones. Con este esquema se ha podido arribar a resultados concluyentes, y cumplir los objetivos propuestos.

El tema propuesto es de actualidad y de necesidad urgente de solución en nuestra sociedad, por lo que esperamos se le dé la debida importancia en los medios académicos y organismos públicos y empresariado turístico.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.- Análisis y planteamiento del problema.

Las empresas de transportes de colectivo de la ciudad de Huaraz, están organizados mediante empresas de sociedad o individual, inscrita en registros públicos tal como establece la Ley N° 27181: Ley General De Transporte y Tránsito Terrestre, esto permite que las personas que quieran realizar el servicio de transporte urbano de pasajeros tengan que formalizarse progresivamente. Sin embargo, el problema no radica en la formalidad, sino en la deficiencia de la organización administrativa y económica de los propietarios de dichos vehículos porque se refleja en la vida útil del vehículo.

Los dueños de los vehículos aparentemente sienten que tienen ingresos suficientes por efecto de brindar un buen servicio, cuyos ingresos son distribuidos en los quehaceres del día a día, muchos de ellos gastan en obligaciones familiares o gastos superfluos, que no contribuyen en el crecimiento empresarial, generando sistemas de organización y administración que busque la eficiencia y eficacia en la asignación de recursos.

La organización de las empresas de transporte generalmente tienen bajo control de generación de los recursos económicos que dejan a las personas menos idóneas al cobro de los pasajes, éstos pueden ser personal contratado especialmente menores de edad e incluso familiares, cuyo control de recursos es muy precaria y no representa una administración adecuada para el control de los recursos económicos empresariales.

En la ciudad de Huaraz existen 27 empresas inscritas para el servicio de transporte público de pasajeros que brindan servicios en la circunscripción de la

provincia de Huaraz denominado camionetas rurales, que, por Reglamento de la Ley de Transporte Público, son las Municipalidades Provinciales, los que controlan las rutas y las empresas quienes brindan servicios urbano e interurbano de pasajeros. La concesión de las rutas depende de la autorización que mediante el señor alcalde pone en consideración del Consejo Municipal para su aprobación o rechazo de acuerdo a las necesidades de la población beneficiaria y al estudio de mercado teniendo en consideración impulsar la libre competencia para lograr las condiciones de equilibrio entre oferentes y demandantes.

Dichas empresas se han formado más por descendencia familiar que por iniciativa de las personas para incursionar en el negocio de transporte público, los vehículos con los que hacen servicio de transporte no tienen las comodidades necesarias para el demandante debido a que por un lado son vehículos que en mayor parte ya alcanzó la vida útil contable, teniendo un valor económico muy residual, los negocios son administrados mayormente por los mismos propietarios cuyos ingresos son orientados al mantenimiento vehicular pero más a la distribución en gastos familiares o personales, sin tener en cuenta en mucho de los casos los gastos de provisiones como es la depreciación, éstas reservas no generadas por las empresas, hace que no se prevea recursos para reposición, alcanzando en el mediano y largo plazo una crisis económica que se traduce la quiebra de la empresa.

Los niveles de competitividad es mínima, debido a que los transportistas organizados presionan a las autoridades de los gobiernos locales para que no ingresen otras empresas por las rutas que ya sirven otras empresas, esto contribuye a que no se mejore los precios en función al mercado, donde todas

las empresas se ponen de acuerdo para negociar en un precio determinado sin importar ni la distancia, tampoco la calidad en el servicio.

Se percibe que, no hay formalidad para la determinación de los costos empresariales, si bien es cierto están reunidos en función a una unidad económica empresarial como es la inscripción ante registros públicos, los propietarios solo se inscriben en dicha empresa como requisito pero, el control operativo lo tienen los propietarios de las camionetas rurales, al hacerlo individualmente no tienen un control de ingresos y costos con enfoque empresarial, lo realizan por experiencia pero ninguna preparación profesional. Toda empresa debe tener perspectivas de crecimiento y emprendimiento para alcanzar competitividad en el mercado pero, esto no sucede en el caso de los negocios de transporte, se percibe que trabajan para la subsistencia debido a que no se nota la reposición de unidades vehiculares, circulando vehículos en la ciudad de muchos años a pesar que existe dispositivos de gobierno que los vehículos de transporte público deben circular no más de 10 años de haberse producido.

En la medida que los vehículos tienen un mantenimiento mínimo ´en el corto plazo se generan altos costos por efecto de reparaciones y pago de personal sin contabilizar ni determinar el costo de personal, repuestos y equipos de mantenimiento.

Aparentemente, los dueños de los vehículos de transporte presumen tener una alta rentabilidad por los ingresos diarios que genera el servicio de transporte, pero si dentro de los costos se incorporan los gastos de provisiones como depreciación, seguros, pagos de alquileres, aportes o cuotas de socios. La rentabilidad disminuye considerablemente.

Los propietarios de las unidades vehiculares no tienen un control de los ingresos y costos por el servicio que prestan a la comunidad. El cumplimiento de obligaciones por compra de sus insumos y mantenimiento así como sus ingresos generados por el servicio, no están controlados profesionalmente, realizan en función a las necesidades de la coyuntura que en ése momento se presenta.

1.2.- Definición del Problema

Las empresas de transportes de pasajeros en estos últimos años a tenido un incremento considerable de unidades vehiculares especialmente su vemos la zona de Huaraz, cada año que pasa se presenta solicitudes para el otorgamiento de nuevas rutas de recorrido urbano para el traslado de pasajeros, las cuales al menos es aprobado una empresa por año, por otro lado, la normatividad para regular el servicio es deficiente en la medida que cada gobierno nuevo que ingresa plantea nuevas ordenanzas de regulación del transporte, esto da lugar a que no haya una estabilidad jurídica para el trabajo planificado el cual es el objetivo en la organización empresarial. Se observa que las unidades vehiculares que transitan por nuestra ciudad tienen un periodo de vida que sobre pasa lo autorizado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones que últimamente se redujo a 10 años. Si las empresas no manejan adecuadamente la administración de sus unidades, ésta tendera a reducir y por lo tanto consecuentemente a fracasar como empresa.

En muchos de los casos, los ingresos generados por brindar el servicio es utilizado por las familias para el consumo, reduciendo los recursos para reserva por depreciación o simplemente para reposición de unidades vehiculares, quedando limitado la forma de compra. Si las empresas, no saben determinar sus costos operativos, de recursos humanos, en general de costos fijos y

variables, no podrán invertir en nuevas unidades que puedan brindar mejor servicio y por lo tanto hacer crecer la empresa.

Este trabajo permitirá sacar a luz aspectos importantes en lo referente a la incidencia que tiene los costos empresariales en la rentabilidad de las empresas de transporte de pasajeros tipo “combi” en la ciudad de Huaraz.

En base a estos fundamentos se presenta la siguiente formulación del problema, es necesario por ello plantear la siguiente interrogante:

1.3.- Formulación del Problema.

1.3.1. Problema general:

¿Cómo la determinación de costos influye en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019?

1.3.2. Problemas específicos:

- a. ¿De qué manera los costos operativos inciden en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz?
- b. ¿Cómo los costos de recursos humanos inciden en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz?

1.4.- Formulación de Objetivos.

1.4.1. Objetivo General

Determinar los costos y su influencia en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año, 2019.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Analizar los costos operativos y su influencia en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.
- Determinar los costos de recursos humanos y su incidencia en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.

1.5.- Justificación del Estudio

Es importante realizar esta investigación ya que en la actualidad las empresas de transporte público de pasajeros no utilizan la tecnología existente para organizar mejor la administración empresarial y, conlleva a tener mayores costos de producción y aparentemente una mayor rentabilidad sin considerar gastos de previsión para reposición y reservas para seguros vehiculares.

Teniendo en cuenta los criterios de Hernández, Fernández y Baptista (2010, pp. 40-41) realizamos la siguiente justificación:

Valor teórico.-El presente trabajo de investigación justifica su desarrollo como una base necesaria de conocimiento y cultura de costos para que las empresas tengan conocimiento de cómo un sistema de costos dentro de los indicadores microeconómicos permite obtener de forma objetiva y correcta la minimización de costos con el interés de maximizar beneficios, y en efecto se puedan tomar decisiones acertadas en cuanto al manejo de la eficiencia de los costos y de la rentabilidad del negocio. Por lo consiguiente, existen justificaciones en los siguientes ámbitos:

▶ **SOCIAL.**

En lo social, esta investigación ayudará a que los empresarios conozcan su índice de rentabilidad y por ende su determinación de costos operativos y

recursos humanos, y así incentivar al empresario a tomar decisiones más eficaces sobre la gestión de su empresa. Y además mejorar la calidad de la vida del mismo.

▶ **ECONOMICO.**

La investigación establecerá posibles soluciones sobre la capacidad de las empresas para la determinación eficiente de los costos operativos y humanos, que repercutirá en una mejor administración de las empresas de transporte público.

▶ **ACADEMICO.**

La investigación será una fuente de información que ampliará el conocimiento de todas las personas involucradas en el quehacer empresarial, no sólo de los empresarios e instituciones financieras, sino también de los estudiantes y la población en general.

CAPÍTULO II

MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL

2.1. ANTECEDENTES TEORICO

J. Ramos (2014), en su tesis titulada “Sistema de Costos y la Rentabilidad en la Microempresa de Fabricación de Bloques en el Sector de la Cangahua provincia de Cotopaxi” de Ecuador, tiene como objetivo analizar la relación que tiene el sistema de costos en la rentabilidad de los productos fabricados por la microempresa, con la finalidad de mejorar su información gerencial y el proceso contable en cuya conclusión se tiene: mediante la presente investigación se ha podido evidenciar claramente que el 100% de las microempresas fabricantes de bloques del sector de la Cangahua no poseen un control adecuado de los elementos del costo; y por lo tanto, no existe una distribución correcta al costo de los productos; además, estas microempresas se basan en la competencia para estimar sus costos.

Antecedentes Nacionales:

V. Merino (2016), en su tesis titulada Sistema de costos y su efecto en la rentabilidad de la empresa ganadera Productos Lácteos del Norte S.A.C. del Distrito de Santiago de Cao, Año 2015, Trujillo, tesis para optar el título Profesional, plantea como objetivo determinar el efecto de un sistema de costos en la rentabilidad de la empresa ganadera Productos Lácteos del Norte S.A.C. del Distrito de Santiago de Cao, año 2015, y, arribando a las siguientes conclusión se identifica que los costos más significativos son la de insumos debido al volumen de ingresos, de la misma manera se determinó la falta de reportes diarios correspondientes a cada categoría del ganado.

(Meza ,2013) en su investigación “La Gestión Estratégica de costos en la rentabilidad en las empresas de ensamblaje e instalación de ascensores en Lima Metropolitana, año 2012”, llegó a la siguiente conclusión: La empresa de Ensamblaje e instalación de ascensores, no contaba con un adecuado sistema de costos que le permita identificar las actividades que le generen más gasto, tal es así que no se han visto reflejados en sus resultados esperados, al aplicar un sistema de costo, la empresa maximizo su rentabilidad .(p.139).

Antecedentes Regionales y Locales

Espinoza C. (2008), “La Gestión del Capital de Trabajo y su Incidencia en la Rentabilidad de las Empresas Mayoristas de Abarrotes en la ciudad de Huaraz año 2008” Tesis para optar el Título Profesional de Contados Público Colegiado, Universidad Nacional de Ancash Santiago Antúnez de Mayolo” cuya conclusión relevante es el efecto debido a la propuesta de reorganizar su sistema de costos es positivo en cuanto a la rentabilidad de la Empresas Mayoristas de Abarrotes y esto se debe a la mejor organización de datos empleando sistemas de tecnología moderna para determinación de costos.

2.2. BASES TEORICAS

2.2.1 LOS COSTOS:

Definición de costos

Antes de pasar a analizar la teoría de los costos es preciso aclarar algunos problemas que presenta la definición correcta de “costos”. En concreto, se tiene que diferenciar entre 1) costo contable y 2) costo económico. La perspectiva contable de los costos hace hincapié en los gastos erogados, los costos históricos, la depreciación y otros asientos contables.

La definición de costos que plantea el economista (quien, de forma evidente, parte del concepto fundamental del costo de oportunidad) es que el costo de un factor de producción está determinado por la magnitud del pago necesario para mantener el recurso dentro de su uso actual. Por otra parte, el costo económico de utilizar un factor es lo que se pagaría por ese factor en su siguiente mejor uso. Una forma de diferenciar entre estos dos planteamientos consiste en analizar cómo se definen los costos de diversos factores (trabajo, capital o servicios empresariales) en cada sistema.

Costos laborales

Los economistas y los contadores toman los costos laborales de forma muy similar. Para los contadores, los gastos destinados al trabajo son gastos corrientes y, por tanto, son costos de producción. Para los economistas, el trabajo es un costo explícito. Los servicios de los trabajadores (horas-hombre) son contratados a un salario determinado por w , y normalmente suponemos que esta cantidad también es la que los trabajadores ganarían en su mejor empleo alternativo.

Por supuesto que el salario por hora incluye los costos de las prestaciones que reciben los empleados.

Costos de capital

En el caso de los servicios de capital (horas-maquina), los dos conceptos de costos difieren mucho. Los contadores utilizan el precio histórico de la maquina en cuestión para calcular los costos del capital y aplican una regla de depreciación, más o menos arbitraria, para determinar la parte

del precio inicial de la máquina que cargaran a los costos corrientes. Los economistas consideran que el precio histórico de una máquina es un “costo hundido” y, por tanto, que no es relevante para tomar decisiones sobre la producción. En cambio, consideran que el costo implícito de la máquina es lo que otra persona estaría dispuesta a pagar por utilizarla. Así, el costo por hora de una máquina es el valor de alquiler de esa máquina en su mejor uso alternativo. La empresa, al no dejar de utilizar la máquina, está renunciando implícitamente a lo que otra persona estaría dispuesta a pagar por utilizarla. Denotaremos este valor de alquiler de una hora/máquina.

Costos de los servicios empresariales

El propietario de una empresa es la persona que tiene derecho a percibir todos los ingresos o las pérdidas que restan después de pagar los costos de los otros factores de producción. Para un contador, éstas serían las ganancias o utilidades (que pueden ser positivas o negativas). Sin embargo, los economistas se preguntan si los propietarios (o empresarios) también tienen que asumir costos de oportunidad al trabajar para una empresa determinada o al dedicar parte de sus fondos a las operaciones de la empresa. En tal caso, debemos considerar que estos servicios son un factor de producción y tendremos que asignarles cierto costo. Por ejemplo, supongamos que un programador informático muy calificado emprende un negocio de software con la idea de quedarse con las ganancias (contables) que la empresa pudiera generar. El tiempo del programador es, evidentemente, un factor de producción de la empresa, por lo cual es preciso asignarle un costo.

Tal vez, el salario que el programador ganaría si trabajara para otra empresa podría servir para tal efecto. Por tanto, los economistas considerarían que una parte de las ganancias contables generadas por la empresa son costos empresariales. Las ganancias económicas serían inferiores a las ganancias contables y podrían ser negativas si los costos de oportunidad del programador fueran superiores a las ganancias contables que obtiene la empresa.

Costo económico. El costo económico de un factor de producción es el pago necesario para mantenerlo en su uso actual. Asimismo, el costo económico de un factor es la remuneración que ese factor recibiría en su mejor empleo alternativo.

Cuando se utiliza esta definición no queremos implicar que los conceptos de los contadores no sean relevantes para el comportamiento económico. De hecho, los procedimientos contables forman una parte integral muy importante del proceso de toma de decisiones de un administrador, porque pueden afectar enormemente la tasa impositiva que se aplicara a las ganancias. Además, los datos contables son fáciles de obtener, mientras que los datos económicos con frecuencia deben ser generados de forma independiente. Sin embargo, las definiciones que utilizan los economistas tienen la atractiva característica de que se pueden aplicar, de forma general, a todas las empresas y de que constituyen un sistema conceptualmente coherente. Por tanto, son más adecuadas para un análisis teórico general.

Dos supuestos que simplifican

De entrada simplificaremos dos cosas de los factores de producción que utiliza la empresa. En primer término, supondremos que solo hay dos factores de producción: un trabajo homogéneo (l , medido en horas-hombre) y un capital homogéneo (k , medido en horas-maquina). Los costos empresariales están incluidos en los costos del capital. Es decir, suponemos que los principales costos de oportunidad del propietario de la empresa son los relacionados con el capital que aporta ese propietario. En segundo, suponemos que los factores de producción son contratados en mercados perfectamente competitivos. Las empresas pueden comprar (o vender) todos los servicios de trabajo o capital que quieran a las tasas de alquiler que prevalecen (w y v). En términos gráficos, la curva de oferta de estos recursos es una línea horizontal al nivel de los precios actuales de los factores.

En las decisiones de la empresa, tanto w como v serán “parámetros”; es decir, la empresa no puede hacer nada para afectarlos. En posteriores utilizaremos como variables estas condiciones pero, por ahora, el supuesto de la competencia perfecta resultara útil y cómodo.

Ganancias económicas y minimización de costos

Por tanto, el total del costo de la empresa durante un periodo está dado por:

$$\text{Costo Total} = C = wl + vk, \dots(1)$$

Donde, como antes, l y k representan la utilización de los factores durante el periodo. Si suponemos que la empresa solo fabrica un producto, el total de sus ingresos estará determinado por el precio de su producto (p)

multiplicado por su producción total [$q = f(k, l)$ donde $f(k, l)$ es la función de producción de la empresa]. Por tanto, el beneficio económico (π) es la diferencia entre el ingreso total y el costo económico total:

Beneficio económico. El beneficio económico (π) es la diferencia entre el ingreso total y el costo total de la empresa:

$$\pi = \text{ingreso total} - \text{costo total} = pq - wl - vk = pf(k, l) - wl - vk \dots (2)$$

La ecuación 2 muestra que el beneficio económico que obtiene una empresa está en función de la cantidad de capital y trabajo empleados. Si, como supondremos en muchos puntos de la tesis, la empresa busca maximizar sus ganancias, podremos estudiar su comportamiento analizando como elige k y l para maximizar la ecuación.2. A su vez, esto nos llevara a una teoría de la oferta y a una teoría de la “demanda factorial” del trabajo y capital. En el capítulo siguiente se abordaran estos temas con más detalle. Sin embargo, aquí queremos desarrollar una teoría de los costos que es bastante más general y que se podría aplicar a empresas que no necesariamente maximizan sus ganancias. Por tanto, iniciamos el estudio de los costos afinando, por ahora, una explicación de la elección de la cantidad que se va a producir. Es decir, suponemos que, por alguna razón, la empresa ha decidido generar un nivel determinado de producción (por decir, q_0). Por tanto, los ingresos de la empresa están fijos en pq_0 . Ahora, pasaremos a analizar cómo la empresa puede producir q_0 al costo mínimo.

Elecciones de factores que minimizan los costos

Matemáticamente, se trata de un problema de minimización con restricciones. Sin embargo, antes de pasar a una resolución rigurosa, es conveniente enunciar el resultado que vamos a obtener empleando una argumentación intuitiva. Para minimizar el costo de generar un nivel determinado de producción, la empresa debe elegir el punto sobre la isocuanta q_0 en el cual la tasa técnica de sustitución de l por k sea igual al cociente w/v ; es decir, la tasa a la cual la empresa puede sustituir k por l en el proceso productivo debe ser igual a la tasa a la cual estos dos factores se intercambian en el mercado. Supongamos que no fuera así. En concreto, supongamos que la empresa estuviera produciendo el nivel q_0 utilizando $k = 10$, $l = 10$, y supongamos que, en este punto, la TTS es igual a 2 en este punto. Supongamos también que $w = \$1$, $v = \$1$, y, por tanto, que $w/v = 1$ (que no es igual a 2). Con esta combinación de factores, el costo de producir q_0 es de \$20. Resulta fácil demostrar que este no es el costo mínimo de los factores. También es posible producir q_0 utilizando $k = 8$ y $l = 11$; es decir, podemos renunciar a dos unidades de k y mantener la producción constante en q_0 si se suma una unidad adicional de l . Sin embargo, con esta combinación de factores, producir q_0 tiene un costo de \$19 y, por tanto, la combinación inicial de factores no era la óptima. Podemos utilizar una demostración parecida a la anterior siempre que la TTS y el cociente de los costos de los factores no sean iguales.

La teoría de costos es empleada por los economistas para brindar un marco de comprensión sobre cómo las empresas y los individuos asignan

sus recursos para poder mantener bajos los costos y altos los beneficios. Los costos son muy importantes en la toma de decisiones empresariales. El costo de producción proporciona un piso para la determinación de los precios. Ayuda a los gerentes a tomar decisiones correctas, tales como a qué precio cotizar, si se debe colocar o no un pedido en particular para comprar suministros, si se debe retirar o agregar un producto a la línea de productos existente, y así sucesivamente.

2.2.2 RENTABILIDAD

La rentabilidad puede considerarse, a nivel general, como la capacidad o aptitud de la empresa de generar un excedente a partir de un conjunto de inversiones efectuadas.

Pudiendo afirmarse que la rentabilidad es una concreción del resultado obtenido a partir de una actividad económica de transformación, de producción y/o de intercambio. En términos concretos puede definirse como la relación existente entre el resultado obtenido y los medios empleados para su consecución, debiéndose matizar que estos medios vienen referidos a los capitales económicos o financieros empleados. La disociación entre los recursos económicos y los recursos financieros constituyen la base fundamental de distinción entre rentabilidad económica y rentabilidad financiera¹.

La rentabilidad es una magnitud relativa que se identifica, de una forma genérica con el cociente entre beneficio e inversión.

¹ APAZA MEZA, Mario. “Gestión financiera empresarial”.

Esta definición genérica tendrá distintos significados:

Podemos definir la rentabilidad como la tasa con que la empresa remunera al capital empleado. La propia definición nos sugiere una precisión importante; cuando hablamos de rentabilidad únicamente debemos referirla al capital empleado; es decir, que salvo queramos hallar una rentabilidad media entre inversiones, debemos prescindir en su cálculo de aquellas inversiones no utilizadas en la actividad desarrollada por la empresa, sino que han sido mantenidas en el patrimonio con fines especulativos, por ejemplo, pero no han sido empleadas ni necesarias para la realización de la actividad empresarial. Es decir, tomamos en consideración que los bienes en desuso no generan excedentes ni rentabilidad².

2.2.2.1 Índices de Rentabilidad.

El análisis de razones financieras es una de las formas de medir y evaluar los resultados de la eficacia en la gestión y administración de los recursos económicos y financieros de las instituciones micro financieras. Estas razones permiten analizar y evaluar las ganancias de la empresa con respecto a un nivel de ventas, de activos o la inversión de los accionistas. A menudo, la rentabilidad está en función de cuánto cobran las instituciones micro financieras a sus clientes; muchas de ellas se ven limitadas por la competencia respecto a lo que pueden cobrar. Se incluye tres indicadores para medir la rentabilidad: el retorno

² Julián González Pascual, Análisis de la Empresa a través de Información Económico – Financiera. P.476.

sobre patrimonio, el retorno sobre activos y el rendimiento de cartera.

a. Tasa Interna de Retorno (TIR).

Este método consiste en igualar la inversión inicial con la suma de los flujos actualizados a una tasa de descuento (i) supuesta, que haga posible su igualdad si la tasa de interés (i) que hizo posible la igualdad es mayor o igual al costo de capital (K), el proyecto se acepta de lo contrario se rechaza³.

Es aquella tasa que hace igual a cero el valor actual de un flujo de beneficios netos, vale decir, es aquella tasa de descuento que aplicada a un flujo de beneficios netos hace que el beneficio al año sea exactamente igual a cero⁴.

Para determinar la tasa de interés, que haga posible que la suma del valor actual de los flujos sea igual al de la inversión, las tasas se suponen, buscando que la diferencia entre el valor actual (VA) y el de la inversión (Io), sea mínima, hasta lograr una cantidad positiva ($VA > Io$) y otra negativa ($VA < Io$) y posteriormente se emplea la fórmula:

$$TIR = ib + (ia - ib) \frac{P}{P + N}$$

Donde:

ia = tasa de interés más alta

³ Abraham Hernández Hernández, Abraham Hernández Villalobos “Formulación y evaluación de proyectos de inversión” – Cuarta Edición.

⁴ Ernesto R. Fontaine. “Evaluación social de proyectos” – Décima Edición

ib = tasa de interés más baja

P = Cantidad positiva

N = cantidad negativa (siempre su valor absoluto)

i = tasa de interés propuesta

$TIR \geq COK \Rightarrow Se \text{ _acepta}$

$TIR < COK \Rightarrow Se \text{ _rachaza}$

b. Los índices de rentabilidad económica y financiera de largo plazo: TIRE y TIRF⁵.

El análisis de largo plazo determina la necesidad de medir los retornos de la inversión a través del tiempo. Uno de los índices de largo plazo es la tasa interna de retorno, que establece en términos porcentuales el rendimiento relativo promedio, por periodos, de una inversión.

$$TIRE = \frac{FE}{IT} - 1$$

Realizada la inversión (total), se busca establecer si los flujos esperados son suficientes para justificarla. La relación entre los flujos económicos y la inversión total fija la tasa interna de retorno económica (TIRE).

La tasa interna de retorno financiera (TIRF) es un índice que proporciona información sobre el rendimiento que obtiene el accionista. Es la relación entre el flujo financiero

⁵ Análisis de rentabilidad y financiera Sergio Bravo Orellana - 2003

esperado que obtendría el accionista (FF) y la inversión que realizaría (IA).

c. Relación Beneficio Costo (BC).

Este método consiste en dividir el valor actual (VA) entre el valor inicial (Io), si el resultado del cociente es mayor o igual a uno, el proyecto se considera viable y se acepta, caso contrario se rechaza⁶.

La regla dice que debe hacerse la Io solo si la razón de beneficios o costos es mayor que la unidad; o sea, solo si los beneficios son mayores que los costos.

Es evidente que esta regla se refiere a la razón entre los valores actuales de los beneficios y de los costos por lo tanto, es una regla correcta para decidir si vale o no la pena de hacer una inversión puesto que es perfectamente equivalente a la de valor actual neto⁷.

$$B/C = \frac{VA}{Io}$$

$$B/C \geq 1 \Rightarrow \text{Se _acepta}$$

$$B/C < 1 \Rightarrow \text{Se _rechaza}$$

2.2.2.2 Ratios de Rentabilidad⁸.

⁶ Abraham Hernández Hernández, Abraham Hernández Villalobos “Formulación y evaluación de proyectos de inversión” – Cuarta Edición.

⁷ Ernesto R. Fontaine “Evaluación social de proyectos”- décima edición.

⁸ Fausto Mercado Philco, Las finanzas y el análisis de los estados financieros. Lima, 2003.

Sirven para conocer hasta qué punto las empresas utilizan los activos. Entre ellos tenemos:

a) Ratio de costos de venta sobre ventas netas.

Se calcula dividiendo costo de ventas sobre ventas netas. El cociente representa el porcentaje de las ventas netas ha sido absorbido por el costo de ventas. Cuanto más bajo es el porcentaje es mejor la situación, al dar margen a una mayor utilidad bruta.

b) Ratio de utilidad bruta sobre ventas netas.

Mide el margen bruto y se obtiene mediante la división de la utilidad bruta sobre las ventas netas.

c) Ratio de gastos de operación sobre ventas netas.

Este ratio muestra el porcentaje de las ventas netas que ha sido consumido por los gastos de operación. Debiéndose tener en cuenta si los gastos fijos son altos, una disminución de las ventas puede dar lugar a posibles pérdidas.

d) Ratio de costos totales sobre ventas netas.

Este ratio se obtiene dividiendo la suma del costo de ventas y gastos de operación entre las ventas netas, o restando del 100% de la razón de utilidad de operación a ventas netas.

Mientras mayor sea el porcentaje obtenido, menos favorable será la situación porque será menor el margen de

utilidad para cubrir intereses, repartir dividendos y promover otras necesidades de la empresa.

Es un índice de eficacia operativa de la empresa.

e) **Ratio de utilidad neta sobre activo fijo.**

Se obtiene dividiendo la utilidad neta sobre activo fijo.

Mide la productividad de la empresa en relación con su activo. La obtención de este ratio muestra la utilidad neta obtenida por cada unidad monetaria invertida en el activo fijo.

2.2.2.3 Estructura de Costos

Es un proceso que permite organizar de manera práctica los costos de una empresa, principalmente divididas en: Costos Variables y Costos Fijos; los Costos Variables son aquellos que aumentan o disminuyen de acuerdo con las variaciones de la actividad, mientras que los Costos Fijos son aquellos que se mantienen constantes sin importar los cambios.

A continuación, se presenta un modelo de Estructura de Costos para una empresa dedicada a la actividad de transporte urbano:

ESTRUCTURA DE COSTOS DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTES - POR DÍA

CONDUCTOR:

PLACA:

RUTA:

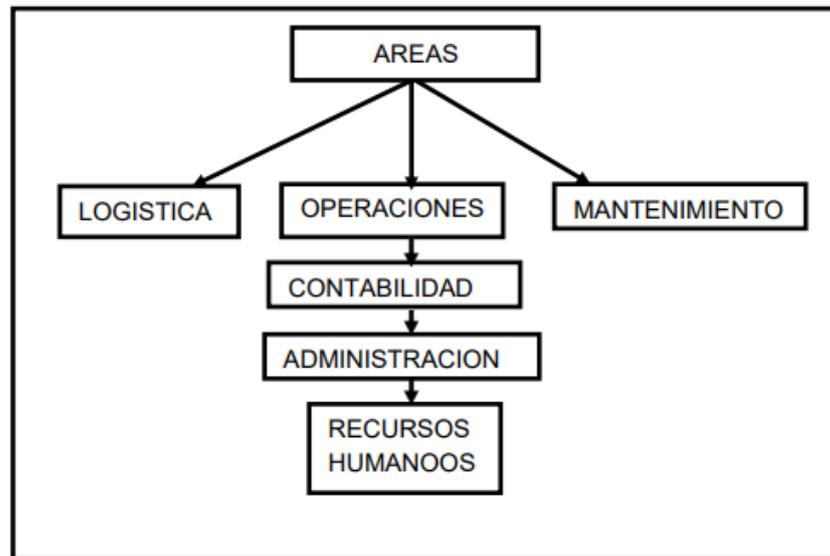
COSTO VARIABLE	UNIDAD	CANTIDAD	IMPORTE	TOTAL S/.
----------------	--------	----------	---------	-----------

COMBUSTIBLE				
NEUMATICOS				
KIT DE SEGURIDAD				
KIT DE PRIMEROS AUXILIOS				
MANTENIMIENTO (5 000 KM)				
MANTENIMIENTO (50 000 KM)				
MANTENIMIENTO (100 000 KM)				
OTROS				
IMPORTE TOTAL				
COSTO FIJO				
SUELDO CONDUCTOR				
SOAT				
DEPRECIACIÓN				
IMPORTE TOTAL				
COSTO TOTAL				
KILOMETRO POR HORA				
COSTO POR KILOMETRO				

Elaboración: Propia

Como se puede apreciar en el cuadro, la estructura de costos nos va a permitir organizar y determinar los costos en los que se van a incurrir, así mismo nos va a permitir tomar decisiones que mejoren la rentabilidad de la empresa.

Áreas de una empresa de servicio de transporte:



2.3. MARCO CONCEPTUAL

► COSTOS FIJOS

Los costos fijos son aquellos en que necesariamente tiene que incurrir la empresa al iniciar sus operaciones. Se definen como costos porque en el plazo corto e intermedio se mantienen constantes a los diferentes niveles de producción. Como ejemplo de estos costos fijos se identifican los salarios de ejecutivos, los alquileres, los intereses, las primas de seguro, la depreciación de la maquinaria y el equipo y las contribuciones sobre la propiedad.

El costo fijo total se mantendrá constante a los diferentes niveles de producción mientras la empresa se desenvuelva dentro de los límites de su capacidad productiva inicial. La empresa comienza las operaciones con una capacidad productiva que estará determinada por la planta, el equipo, la maquinaria inicial y el factor gerencial. Estos son los elementos esenciales de los costos fijos al comienzo de las operaciones.

Hay que dejar claro, que los costos fijos pueden llegar a aumentar, obviamente si la empresa decide aumentar su capacidad productiva, cosa que normalmente se logra a largo plazo, por esta razón, el concepto costo fijo debe entenderse en términos de aquellos costos que se mantienen constantes dentro de un período de tiempo relativamente corto.

▶ **COSTOS VARIABLES.**

Los costos variables son aquellos que varían al variar el volumen de producción. El costo variable total se mueve en la misma dirección del nivel de producción. El costo de la materia prima y el costo de la mano de obra son los elementos más importantes del costo variable.

La decisión de aumentar el nivel de producción significa el uso de más materia prima y más obreros, por lo que el costo variable total tiende a aumentar la producción. Los costos variables son pues, aquellos que varían al variar la producción.

▶ **OTROS REFINAMIENTOS.**

El vocabulario económico maneja cuatro conceptos de costos, derivados del concepto costo total, de gran importancia para el estudio de la teoría de la firma. Estos conceptos son el costo promedio total (CPT) el costo variable promedio (CVP) el costo fijo promedio (CFP) y el costo marginal (CMg). Cada uno de estos conceptos presenta una relación económica muy importante para el análisis del problema de la determinación del nivel de producción de máxima ventaja económica para el empresario, por lo cual se recomienda familiarizarse con la abreviatura convencional, aceptada por los economistas, importante para la comprensión del tema.

▶ **COSTO MARGINAL.**

El costo marginal (CMg) permite al empresario observar los cambios ocurridos en el costo total de producción al emplear unidades adicionales de los factores variables de producción. El costo marginal es, por tanto una medida del costo adicional incurrido como consecuencia de un aumento en el volumen de producción. El costo marginal se define como el costo adicional incurrido como consecuencia de producir una unidad adicional del producto. Si al aumentar el volumen de producción en una unidad el costo total aumenta, el aumento absoluto en el costo total se toma como resultado del aumento absoluto en la producción. De ahí que aritméticamente, el costo marginal es el resultado de dividir el cambio absoluto en costo total entre el cambio absoluto en producción.

▶ **COSTO PROMEDIO TOTAL**

Le indica al empresario el costo de producir una unidad del producto para cada nivel de producción, obteniendo la combinación más eficaz de los factores de producción, se obtiene matemáticamente dividiendo el costo total entre el número de unidades producidas a cada nivel de producción.

▶ **COSTO FIJO PROMEDIO.**

Indica que el costo fijo por unidad se reduce a medida que aumentamos la producción, al distribuir un valor fijo entre un número mayor de unidades producidas el costo fijo por unidad tiene que reducirse.

▶ **COSTO VARIABLE PROMEDIO.**

Indica que en el punto más bajo de la curva el productor alcanza el nivel de producción de máxima eficacia productiva de los factores variables y cuando esta asciende señala la reducción de eficacia productiva que tiene lugar al aumentar la producción mediante el empleo de unidades

adicionales de los factores variables, mientras se mantiene fija la capacidad productiva de la empresa.

▶ **INDICE DE RENTABILIDAD ECONOMICA.**

El índice de rentabilidad económica ha de medir el retorno que proporciona el negocio independientemente de cómo ha sido financiado éste. ⁽⁹⁾

▶ **INDICE DE RENTABILIDAD FINANCIERA.**

El índice de rentabilidad financiera ha de medir el retorno de los accionistas después del pago de la deuda. ⁽¹⁰⁾

▶ **LIQUIDEZ.**

Disponibilidad de efectivo que debe asegurarse para satisfacer las condiciones cuantitativas y de oportunidad propias de los compromisos asumidos por la empresa.

▶ **MICROEMPRESA.**

Son el tipo más pequeño de actividad de empresa en países en vías de desarrollo, es una de los vehículos más importantes disponibles para las personas de bajos ingresos que puedan emplearse en actividades productivos y generar ingresos para sus familias. El sector de la micro empresa es heterogéneo y varía en composición, tamaño, etc. ⁽¹¹⁾

▶ **MICRO Y PEQUEÑA EMPRESA (Mypes).**

Es la unidad económica construida por una persona natural o jurídica, bajo cualquier forma de organización o gestión empresarial, que tiene como

⁹Sergio Bravo Orellana “Análisis de Rentabilidad económica y financiera” 2003.

¹⁰ Sergio Bravo Orellana “Análisis de Rentabilidad económica y financiera” 2003.

¹¹ Rosario D. Cruz Toledo, Melissa Gómez Quiroz “Banca Comercial y los microcréditos” – Universidad Nacional Mayor de San Marcos - 2001

objeto desarrollar actividades de extracción, transformación, producción, comercialización de bienes o prestación de servicio ⁽¹²⁾.

▶ **PEQUEÑA EMPRESA.**

Empresa cualquiera sea su personería jurídica (EIRL, SRL. ó S.A.) Y QUE DE ACUERDO AL Dec. Leg. 705 no debe percibir como ingresos brutos anuales más de 25 UIT y la cantidad de trabajadores no debe ser superior a 20.

▶ **PERSONA JURÍDICA.**

Persona que en forma individual (EIRL) o en unión de otras (SRL. ó S.A.) constituye una empresa mediante la firma de una minuta, escritura y su inscripción en los registros públicos. Desde el punto de vista tributario y para el efecto del impuesto a la renta. Las empresas mencionadas son consideradas como tales.

▶ **PERSONA NATURAL.**

Persona física que para constituir una empresa no es obligatorio firmar una minuta, escritura, y menos inscribirse en los registros públicos. Tributaria mente hablando es considerado como tal (IGV, RUS); sin embargo, para efectos del impuesto a la renta, la renta de tercera categoría por una personas natural se le considera como una empresa jurídica, aplicándole la misma tasa que grava las rentas de una persona jurídica.

▶ **PRODUCTO.**

Es cualquier bien, mueble o inmueble, material o inmaterial, producto o no en el país, materia de una transacción comercial con un consumidor.

¹² LEY Nº 28015 “ley de promoción y formalización de la micro y pequeña empresa” Art. 2

▶ **RENTABILIDAD.**

Es la cualidad de un negocio de proporcionar un rendimiento atractivo, es decir, la ganancia o utilidad que produce una inversión. Es el rendimiento que generan los activos puestos en operación ⁽¹³⁾.

▶ **TASA INTERNA DE RETORNO.**

La TIR, es aquella tasa que hace igualar el valor presente de los ingresos con el de los egresos, al descontarlos al periodo cero. Es decir, es la tasa que hace que el valor presente neto sea igual a cero ⁽¹⁴⁾.

▶ **TASA DE INTERES.**

Una tasa de interés es el costo del préstamo o el precio pagado por el alquiler de los fondos, y está generalmente expresado como un porcentaje del monto de la deuda.

Cualquier intercambio de bienes o servicios presentes, por una promesa de entrega futura de los mismos, tiene el carácter económico de un préstamo e involucra un premio que es la tasa de interés. La mayor parte de estas operaciones de préstamo se realiza en dinero, por los inconvenientes del trueque; y, por esta razón, la tasa monetaria de interés es la que mas interesa a los economistas ⁽¹⁵⁾.

¹³ FLORES SORIA, Jaime “Contabilidad Gerencial”

¹⁴ Clifor Daniel Sosa de la Cruz “Como elaborar un proyecto de inversión turística”.

¹⁵ Jorge Fernández – Baca “Dinero, banca y mercados financieros”. Universidad del Pacifico – Centro de Investigación.

▶ **UIT.**

Valor de referencia que puede ser utilizado en las normas tributarias a fin de mantener en términos constantes las bases imponibles, deducciones, límites de afectación y demás aspectos de los tributos que considere conveniente el legislador.

▶ **UTILIDAD.**

La satisfacción o recompensa que proporciona un producto, con relación a las otras opciones disponibles. Es el beneficio, provecho o interés que se espera obtener después de una inversión.

▶ **UTILIDAD NETA.**

Es el resultado de la utilidad total deduciendo impuestos e intereses.

2.4. MARCO LEGAL

- a. Constitución Política del Perú.
- b. Ley N° 27181: Ley General De Transporte y Tránsito Terrestre
- c. Disposiciones Ley N° 27783 Ley de Bases de la Descentralización
- d. Disposiciones Ley N° 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- e. Disposiciones Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades.
- f. Disposiciones de la Ley N° 25035 de Simplificación Administrativa
- g. Ley N° 26300 de los Derechos de Participación y Control Ciudadano
- h. Ley N° 30315 Modificatoria a la Ley 26300
- i. Ley N° 27658 Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado

CAPÍTULO III

HIPÓTESIS Y VARIABLES.

3.1 FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS

3.1.1. Hipótesis General (HG)

La determinación de costos influye positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019.

3.1.2. Hipótesis específica (HE)

- ✓ Los costos operativos inciden positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.
- ✓ Los costos de recursos humanos inciden positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.

OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE			
VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	TIPOS DE VARIABLES
DEPENDIENTE			
Y: Rentabilidad Empresarial	Económica, Administrativa y Financiera	Y1: Rendimiento de los Activos Totales. Y2: Rendimiento de los Recursos Propios. Y3: Márgenes de Utilidad en Ventas Y4 Tasa Interna de Retorno. Y5 Liquidez Y6 Solvencia	Cuantitativa
INDEPENDIENTE			
X: Costos empresariales	Administrativa, Económica y Financiera	Y1 = Costos Fijos Y2 = Costos Variables Y3 = Costo promedio Y4 = Costo Marginal Y5 = Costos inducidos.	Cualitativa

3.2. Operacionalización de las Variables

CAPÍTULO IV

MARCO METODOLÓGICO.

4.1. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

Mediante el análisis y evaluación de los resultados, se identificó el comportamiento y relaciones en la variable determinación de costos y cómo repercute en la variable rentabilidad. Se realizó encuestas focalizadas a los dirigentes de las organizaciones empresariales y se recogió información de las oficinas de la Municipalidad Provincial de Huaraz para determinar el comportamiento y el resultado de las variables de acuerdo a la siguiente metodología.

4.1.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación que se utilizó

- **Según su finalidad:** Investigación aplicada
- **Según su alcance temporal:** Transversal
- **Según su carácter:** Cuantitativa-Cualitativa
- **Según su enfoque:** Descriptivo.

4.1.2. Diseño de la investigación:

El diseño de la investigación es no experimental de corte transversal.

Que consiste en describir la relación (causa-efecto), entre los costos y Rentabilidad de las empresas de colectivos de servicio público.

4.1.3. Población y muestra

La investigación que se realizó comprende a los administradores de las unidades que participan en el servicio de transporte público de pasajeros que son inscritos formalmente en la Municipalidad Provincial de Huaraz.

EMPRESA DE TRANSPORTES	N° UNIDADES
NUEVA ERA	42
TURISMO 15 S. A.	68
12 S. A.	39
TURISMO Y SERVICIOS GENERALES 20 SAC	33
SERVICIOS MULTIPLES TURISMO 10 S. A.	40
TURISMO 18 S. A.	41
SERVICIOS TURISTICOS CHURUP S. A.	44
C 22 SAC.	40
SERVICIOS MULTIPLES N° 1 S. R. L.	17
SERVICIOS MULTIPLES EL BUEN SAMARITANO SAC.	12
PERUVIAN CONDOR SRL	6
PARIA WILCAHUAIN S.R.L.	19
NATURAL NIÑO JESUS SRL	4
DAGOBERTO CACERES SRL	11
SAN CAYETANO SRL	7
TURISMO 2 SRL	26
LOS VIERTIENTINOS SRL	10
SERVICIOS Y CONSTRUCCIÓN HUASCARAN S. A.	36
LOS INDEPENDIENTES TAXI CARGA SRL	6
SERVICIOS NACIONALES DEL PERU S. A.	12
CORPORACIÓN CORDILLERA NEGRA 13 SAC	28
SERVICIOS MULTIPLES NUEVOS AMIGOS SAC	38
ANCOMARCA SAC	11
CAMPER ISOBE SRL	8
PITEK SRL	4
VIRGEN DE LAS MERCEDES SRL	11
SERVICIOS MULTIPLES ASHUKYTA SRL	8
TOTAL (27 empresas de Transporte de pasajeros)	621

Fuente: Municipalidad Provincial de Huaraz

Elaboración: Propia.

A continuación se detallan:

Para obtener información de los costos y formas de rentabilidad que tenga la empresa, fue necesario recoger información de los administradores de la empresa, por lo que se realizó la encuesta dirigido

a todas las personas que tienen responsabilidad de la economía de las empresas de transporte de pasajeros tipo combi. El número de administradores de las empresas es la misma al número de empresas que se inscribieron en la Municipalidad Provincial de Huaraz, para tener autorización de la ruta. Éstos son 27 administradores o gerentes que son responsables de la economía de la empresa.

Por lo tanto, el tamaño de muestra es la misma que la población, por lo que no se requiere aplicar ninguna fórmula estadística de determinación de la muestra.

Para nuestro caso se utilizó un nivel de confianza de $95\% = 0.95$ y un margen de error de 0.05, equivalente al 5%.

4.1.4. Técnica de recolección de datos.

TÉCNICAS: Información primaria (Encuestas) e información secundaria.

INSTRUMENTOS: cuestionario, fichas bibliográficas y de trabajo.

4.1.5. Técnica de procesamiento de datos.

Las técnicas de procesamiento y análisis de datos se realizaron a través de programas para computadora, utilizando paquetes estadísticos, como el SPSS, Excel, MINITAB, etc. La contrastación de hipótesis se realizó mediante el Chi cuadrado para determinar la relación entre las variables.

Delimitación del estudio:

- El campo de estudio correspondió a los distritos de Huaraz en donde se autorizó la ruta aprobado por la Municipalidad Provincial de Huaraz.

4.1.6. Informantes: Conductores de unidades vehiculares, gerentes, administradores, responsables de la empresa, funcionarios de la Oficina de transporte de la Municipalidad Provincial de Huaraz.

4.2. Plan de recolección de datos

Se utilizaron:

❖ Cuantitativos

- Encuestas a los representantes de las empresas de transporte público de pasajeros.
- Entrevistas y recolección de información de la oficina de la unidad de transporte urbano de la Municipalidad Provincial de Huaraz.

❖ Cualitativos

- Revistas y memorias.
- Folletos.
- Informes, directivas.

Las Unidades de análisis son dos:

- Conductores, administradores, gerente o responsables de las empresas de transporte que brindan servicio de pasajeros en la ciudad de Huaraz.
- Percepción de los responsables de las empresas de transporte.

Delimitación del estudio:

- El campo de estudio corresponde a los distritos de la provincia de Huaraz.

4.3. Plan de procesamiento y análisis de datos.

Los Datos recopilados en las encuestas, entrevistas y en los diferentes instrumentos se procesaron, básicamente con análisis de frecuencias estadísticas y su contrastación de las hipótesis con el modelo de Chi-cuadrado.

El Análisis de los datos se realizó en sus tres fases:

- ✓ Operacionalización de las Variables (Análisis de indicadores).
- ✓ Recolección y tratamiento de los datos: Precisando las unidades de Análisis.
- ✓ El Proceso analítico: análisis de la matriz de datos.

4.4. Plan de Interpretación de datos

Se efectuó análisis cualitativo que consiste en la generación o prueba de hipótesis y la construcción de teoría fundamentada, mediante la valoración del proceso de análisis para lograr la confiabilidad y validez.

4.5. Contrastación de Hipótesis Estadística.-

Para la contratación de la hipótesis estadística se aplicó el método de Chi cuadrado, debido a que se trata de encontrar la relación medible en función a la determinación de los costos y su relación con la rentabilidad que tienen las empresas de transportes.

CAPÍTULO V

PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

5.1 Análisis de la información estadística.

A. DATOS PERSONALES

CUADRO N° 01

Edad del Encuestado

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
18 a 24 años	1	3,7	3,7	3,7
25 a 34 años	7	25,9	25,9	29,6
35 a 44 años	10	37,0	37,0	66,7
45 a 64 años	8	29,6	29,6	96,3
65 a más años	1	3,7	3,7	100,0
Total	27	100,0	100,0	

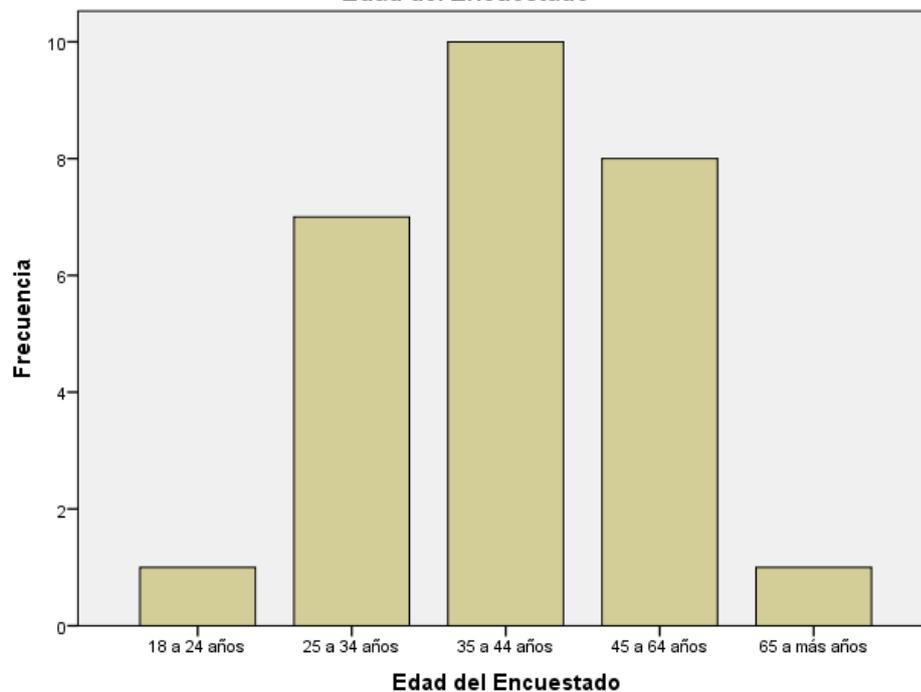
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

La mayor parte de los encuestados tienen que equivale al 37,0% son de la edad de de entre 35 a 44 años. Seguido con 29,6% a edades de 45 a 64 años.

GRAFICO N° 01

Edad del Encuestado



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 02

Sexo del encuestado

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Masculino	25	92,6	92,6	92,6
Válidos Femenino	2	7,4	7,4	100,0
Total	27	100,0	100,0	

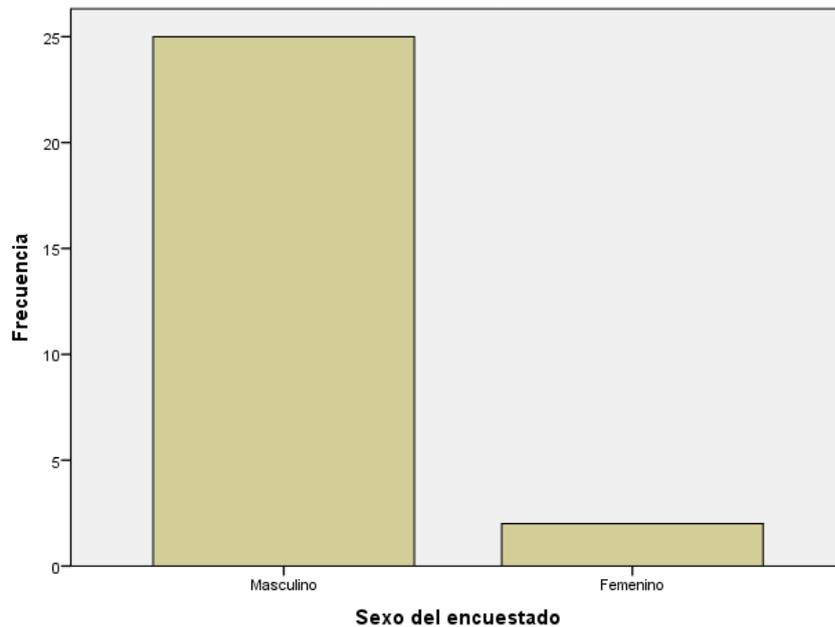
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

El 92,6% de los encuestados son de sexo masculino, mientras que solo el 7,4% son de sexo femenino.

GRAFICO N° 02

Sexo del encuestado



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 03

Condición de Convivencia

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Soltero	4	14,8	14,8
	Casado	18	66,7	81,5
	Viudo	2	7,4	88,9
	Separado(a)	2	7,4	96,3
	No precisa	1	3,7	100,0
	Total	27	100,0	100,0

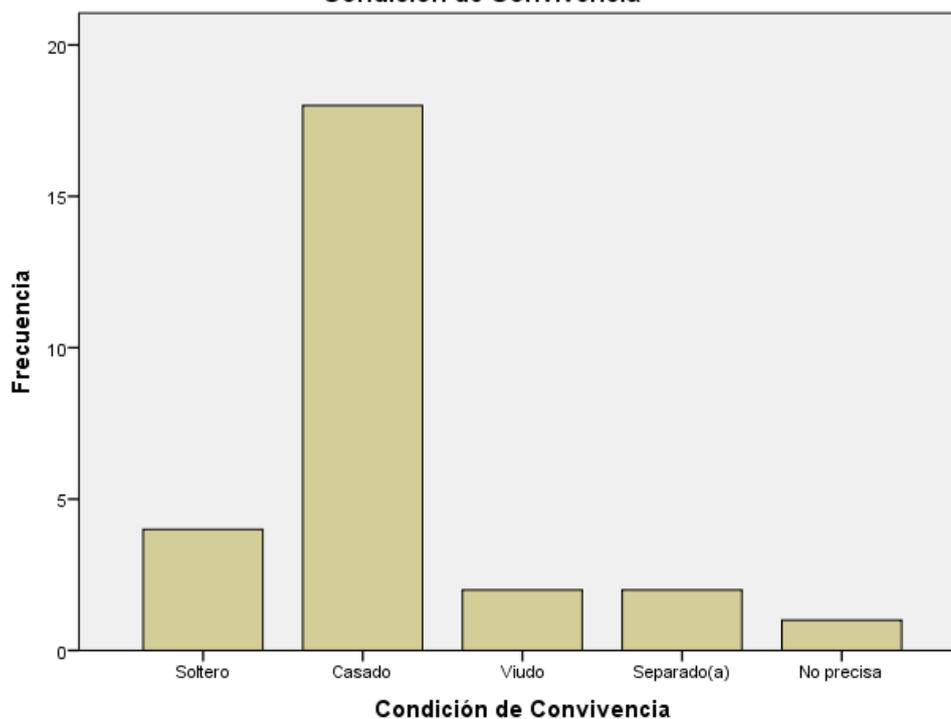
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

El 66,7% de los encuestados son de condición de convivencia casados, el 14,8% solteros y el 7,4% viudo al igual que separados, tan solo un encuestado no quiso manifestar su condición de convivencia que asciende a 3,7% del total.

GRAFICO N° 03

Condición de Convivencia



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 04

Cuenta con documento Nacional de Identidad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	25	92,6	92,6	92,6
Válidos No	2	7,4	7,4	100,0
Total	27	100,0	100,0	

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

En la pregunta, si cuenta con el documento nacional de identidad, el 92,6% indicaron que si lo tienen, mientras que 7.4% manifestaron que no tienen en el momento. Tal como se muestra en la gráfica N° 04

GRAFICO N° 04



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 05

Grado de Instrucción

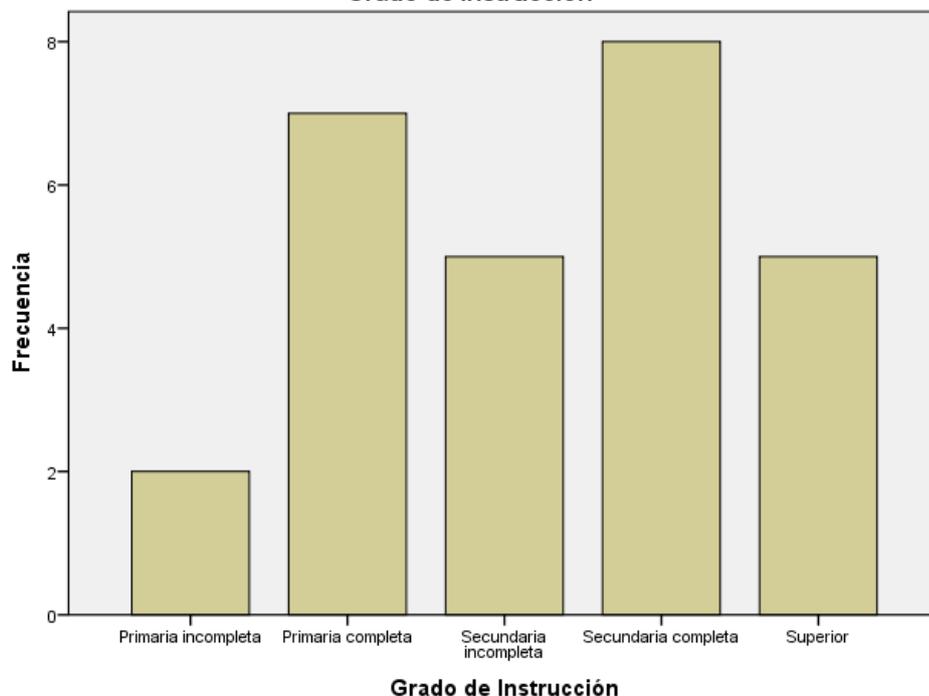
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Primaria incompleta	2	7,4	7,4	7,4
Primaria completa	7	25,9	25,9	33,3
Secundaria incompleta	5	18,5	18,5	51,9
Secundaria completa	8	29,6	29,6	81,5
Superior	5	18,5	18,5	100,0
Total	27	100,0	100,0	

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
ELABORACIÓN: Propia.

A la pregunta sobre su grado de instrucción obtenido respondieron: 26.6% secundaria completa, 25.9% primaria completa; 18.5% secundaria completa al igual que tienen de nivel superior, mientras que, mientras que el solo 7.4% indica tener solo primaria incompleta, tal como se muestra en la siguiente gráfica.

GRAFICO N° 05

Grado de Instrucción



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 06

Ocupación Principal

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Agricultor	1	3,7	3,7	3,7
Amo(a) de casa	1	3,7	3,7	7,4
Albañil	1	3,7	3,7	11,1
Conductor de camionetas rurales	18	66,7	66,7	77,8
Válidos				
Carpintero	1	3,7	3,7	81,5
Cerrajero	1	3,7	3,7	85,2
Empresario	3	11,1	11,1	96,3
Ayudante de algún oficio.	1	3,7	3,7	100,0
Total	27	100,0	100,0	

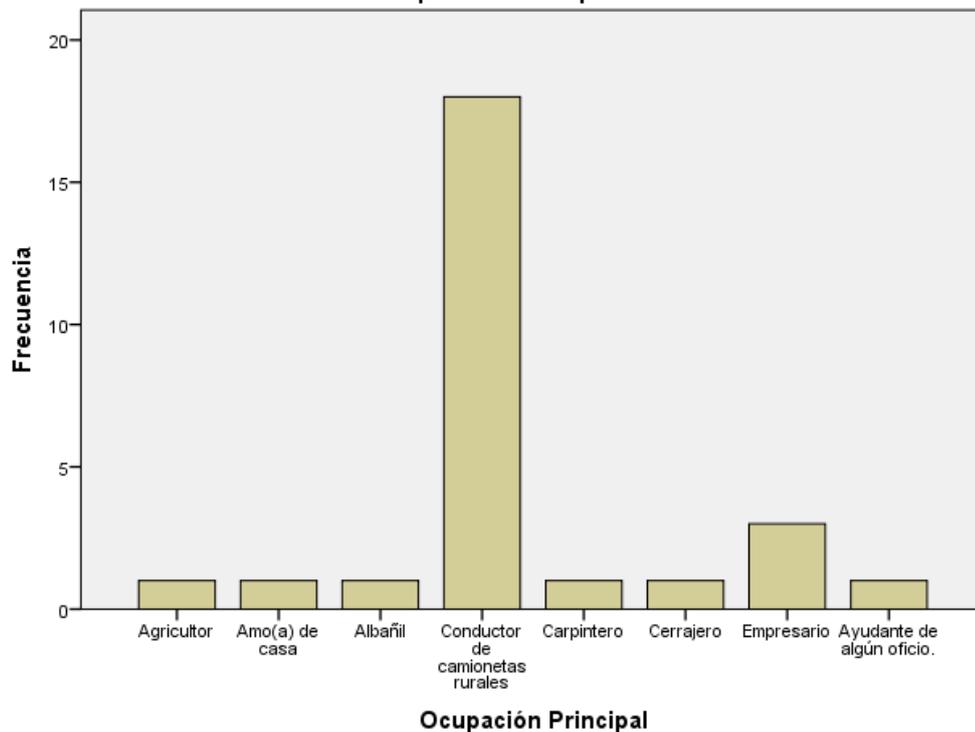
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

La ocupación principal que tienen los encuestados es conductor de camionetas rurales con 66.7%. y, como empresario el 11.1%, son los más relevantes de los encuestados.

GRAFICO N° 06

Ocupación Principal



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.



B. EMPRESA

CUADRO N° 07

Fines por los que adquirió la camioneta rural

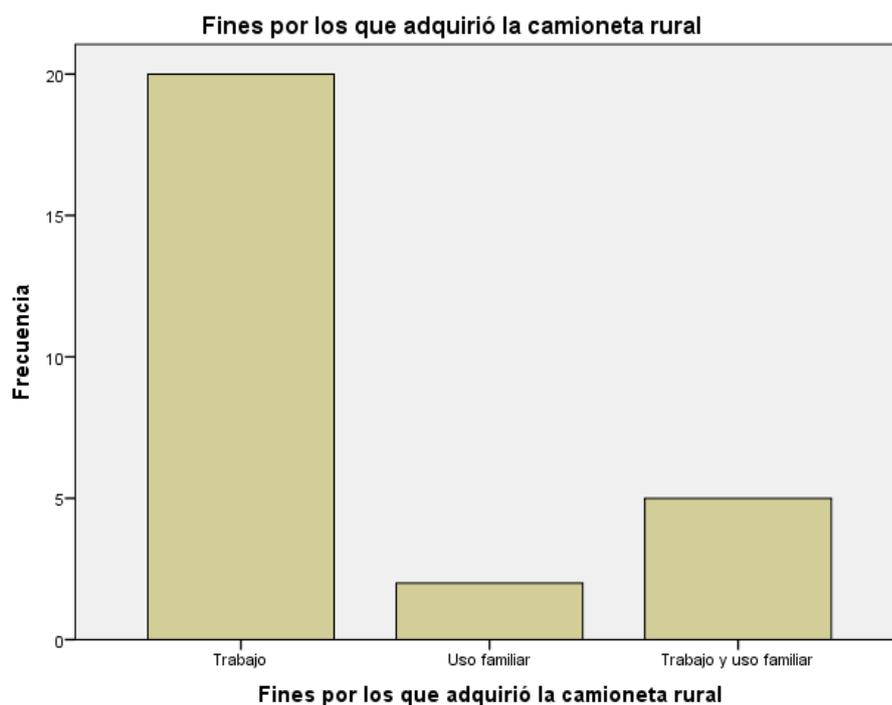
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Trabajo	20	74,1	74,1
	Uso familiar	2	7,4	81,5
	Trabajo y uso familiar	5	18,5	100,0
	Total	27	100,0	100,0

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

A la pregunta que motivo por los que adquirió la camioneta rural tenemos como respuesta que el 74,1% indica que adquirió con fines de trabajo, mientras que el 18.5% adquirió el vehículo para trabajo y uso familiar a la vez y solo para el uso familiar adquirió el 7.4%. tal como se muestra en el gráfico N° 07.

GRAFICO N° 07



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 08

Condición de su actividad laboral en transporte

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Formal	24	88,9	88,9	88,9
Válidos Informal	3	11,1	11,1	100,0
Total	27	100,0	100,0	

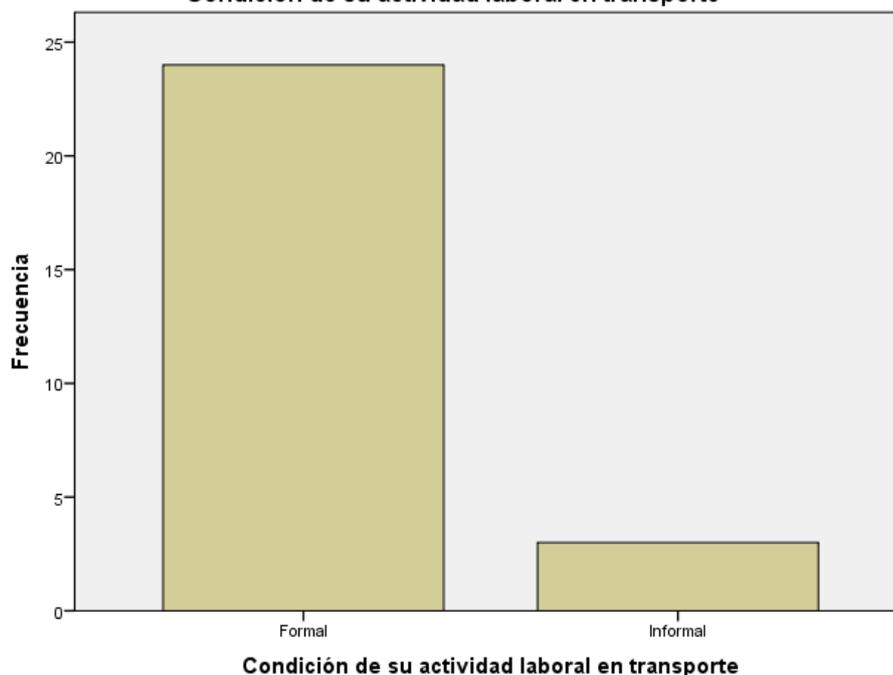
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre la condición de actividad laboral en transporte, los encuestados respondieron: formalmente el 88.9%, mientras que trabajan en calidad de informales el 11.1%, como se muestra en el siguiente gráfico.

GRAFICO N° 08

Condición de su actividad laboral en transporte



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 09

Condición que labora como conductor en camioneta rural

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Alquilado	5	18,5	18,5	18,5
Alquiler - venta	3	11,1	11,1	29,6
Propio	14	51,9	51,9	81,5
Sociedad Empresarial	4	14,8	14,8	96,3
Préstamo.	1	3,7	3,7	100,0
Total	27	100,0	100,0	

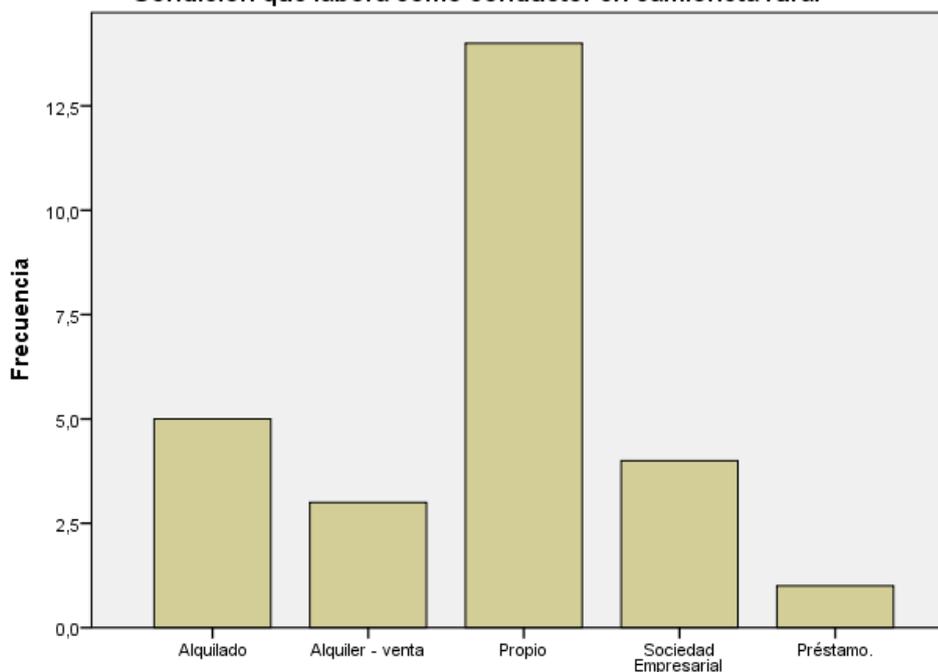
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre la condición que labora como conductor respondieron de la siguiente forma: en condición de propio 51.9%; Alquilado 18.5%; en sociedad empresarial 14.8%; en la condición de alquiler venta el 11.1% y en calidad de préstamo el 3.7%, tal como se muestra en el grafico N° 09

GRAFICO N° 09

Condición que labora como conductor en camioneta rural



Condición que labora como conductor en camioneta rural

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 10

Destino de sus ingresos periódicos por transporte

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Alimentación	3	11,1	11,1	11,1
Vestido de la Familia	1	3,7	3,7	14,8
Reinversión en el negocio	9	33,3	33,3	48,1
Atención de los menores de edad.	3	11,1	11,1	59,3
Válidos Gastos en compra de artefactos	3	11,1	11,1	70,4
Gastos en compra de utensilios.	2	7,4	7,4	77,8
Gastos en educación de mis hijos.	6	22,2	22,2	100,0
Total	27	100,0	100,0	

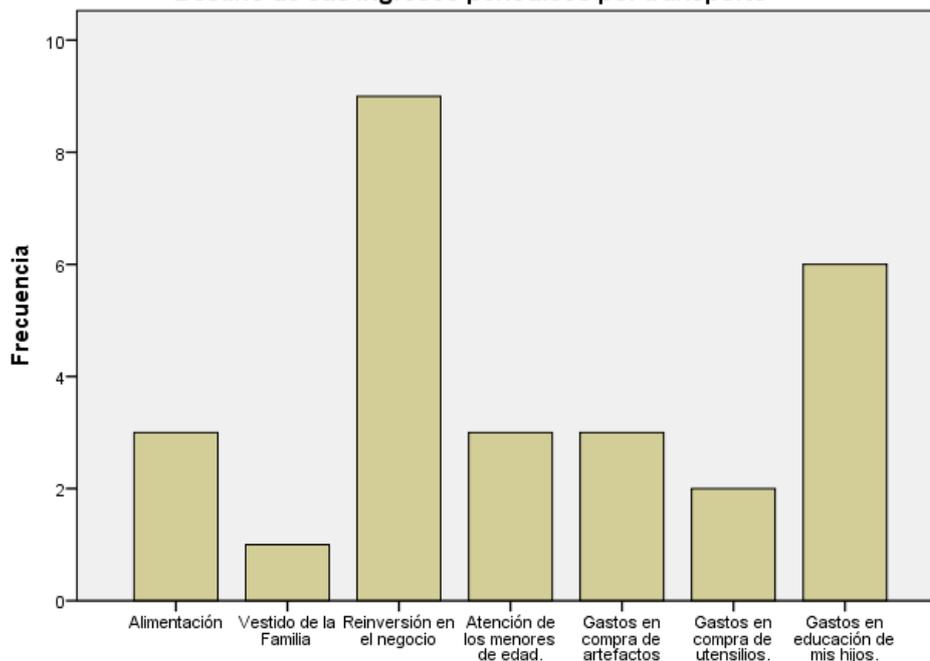
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

El mayor destino de los ingresos generados es la reinversión con 33,3% de los encuestados.

GRAFICO N° 10

Destino de sus ingresos periódicos por transporte



Destino de sus ingresos periódicos por transporte

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.



CUADRO N° 11

Supervisión y control de manejos de ingresos por transporte

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	17	63,0	68,0	68,0
	No	8	29,6	32,0	100,0
	Total	25	92,6	100,0	
Perdidos	Sistema	2	7,4		
Total		27	100,0		

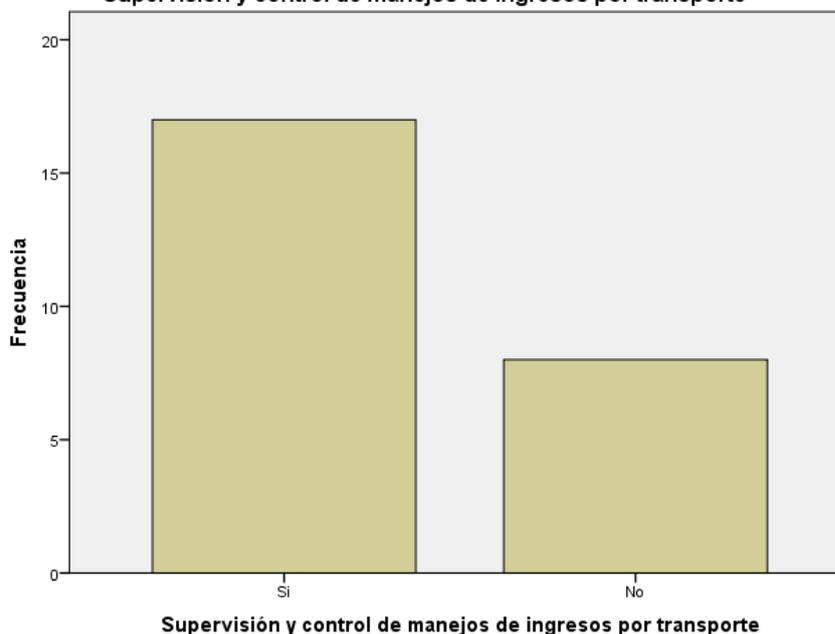
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre la supervisión y control de ingresos los encuestados respondieron de la siguiente manera: 63% que sí existe supervisión y control. Mientras que el 29.6% manifestaron que tienen supervisión ni control de los ingresos del negocio

GRAFICO N° 11

Supervisión y control de manejos de ingresos por transporte



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 12

Si la respuesta anterior es afirmativa (mayor importancia)

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Manejo familiar.	8	29,6	33,3	33,3
Manejo individual	5	18,5	20,8	54,2
Manejo empresarial	3	11,1	12,5	66,7
Manejo corporativo	6	22,2	25,0	91,7
Manejo asociativo.	2	7,4	8,3	100,0
Total	24	88,9	100,0	
Perdidos Sistema	3	11,1		
Total	27	100,0		

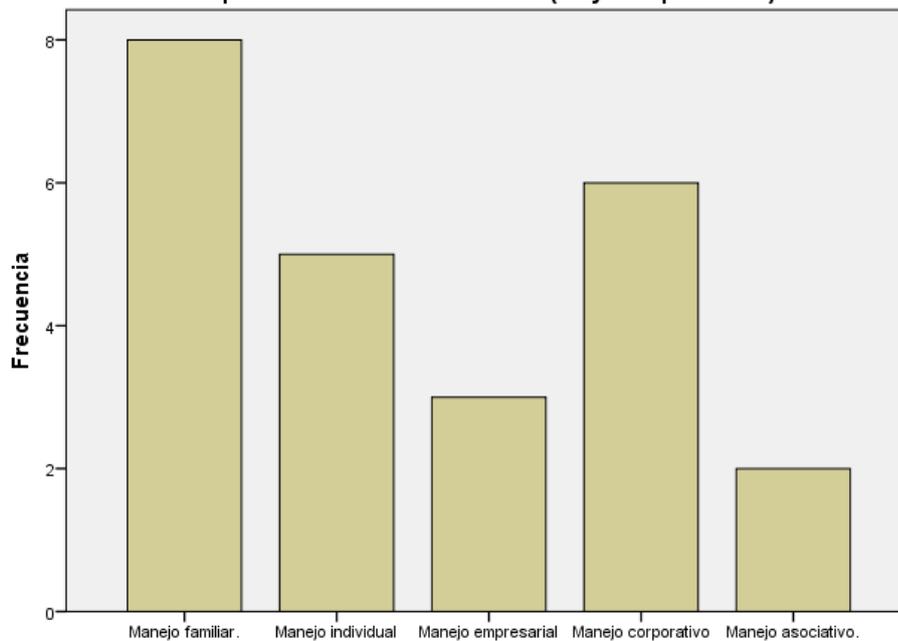
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

El 29.6% de los encuestados indica que la supervisión es un manejo de la familia; el 22.2% indica que es un manejo corporativo; el 18.5% indica que es manejo individual; el 11.1% indica que es manejo empresarial y solo el 7.4% manifiesta que es manejo asociativo.

GRAFICO N° 12

Si la respuesta anterior es afirmativa (mayor importancia)



Si la respuesta anterior es afirmativa (mayor importancia)

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.



C. COSTOS EMPRESARIALES

CUADRO N° 13

Análisis de costos en negocio de transportes (veces por año)

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
uno	13	48,1	48,1	48,1
Dos	3	11,1	11,1	59,3
Tres	3	11,1	11,1	70,4
Cuatro	3	11,1	11,1	81,5
Válidos	Cinco	1	3,7	85,2
	Seis	1	3,7	88,9
	Siete	1	3,7	92,6
	Más de siete al año	2	7,4	100,0
Total	27	100,0	100,0	

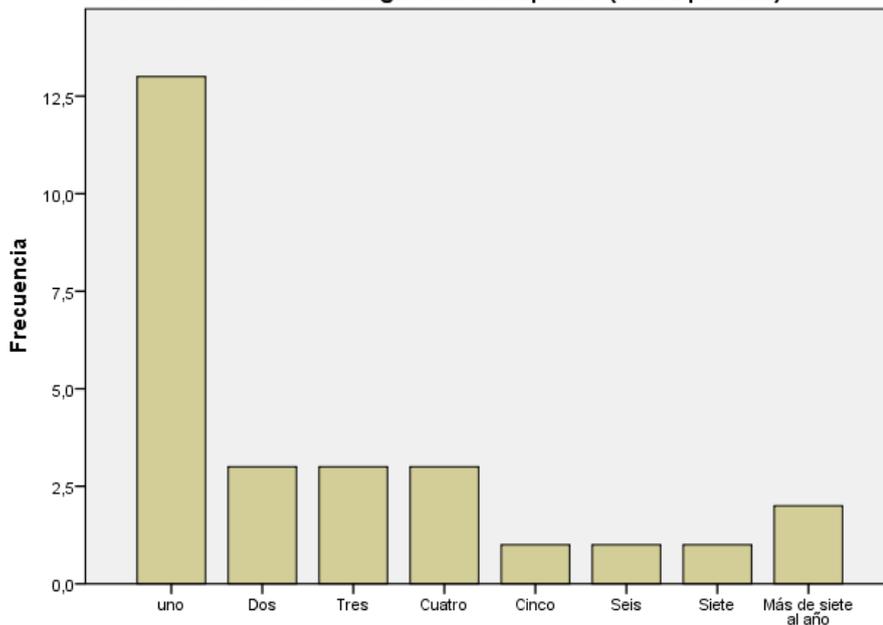
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

De acuerdo al resultado de la encuesta se observa que el análisis de costos lo realizan mayormente uno al año con 48.1%; con 11.1% lo realizan dos veces, tres y cuatro; con cinco, seis y siete lo realizan 3.7% cada uno. Ver gráfico N° 13.

GRAFICO N° 13

Análisis de costos en negocio de transportes (veces por año)



Análisis de costos en negocio de transportes (veces por año)

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 14

Aprendizaje del negocio de transporte

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Por propia iniciativa (solo)	3	11,1	11,1	11,1
En academia	3	11,1	11,1	22,2
Instructor particular	6	22,2	22,2	44,4
Válidos Apoyo de amigos	5	18,5	18,5	63,0
Apoyo de familiares	7	25,9	25,9	88,9
Apoyo empresarial	3	11,1	11,1	100,0
Total	27	100,0	100,0	

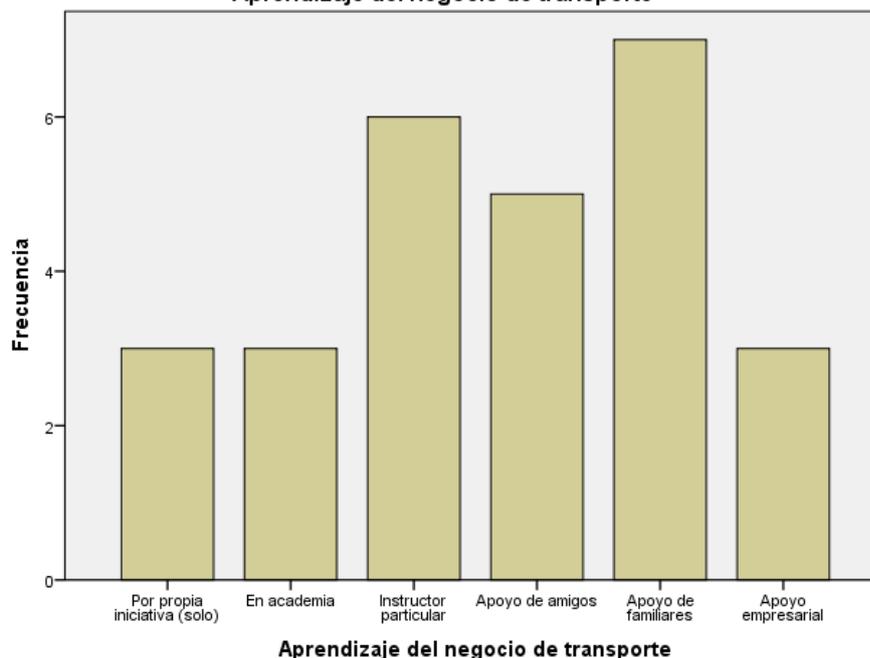
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

En cuanto al aprendizaje del negocio el 25,9% indican que fue por apoyo familiar; mientras que el 22.2% manifiestan que fue por un instructor particular; el 18.5% apoyo de amigos y el 11.1% indican que fue por propia iniciativa solo, en academia, apoyo empresarial cada uno. Ver gráfico N° 14.

GRAFICO N° 14

Aprendizaje del negocio de transporte



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 15

Conocimiento de mecánica

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente	7	25,9	25,9	25,9
Un poco	16	59,3	59,3	85,2
Válidos Casi nada	3	11,1	11,1	96,3
Nada	1	3,7	3,7	100,0
Total	27	100,0	100,0	

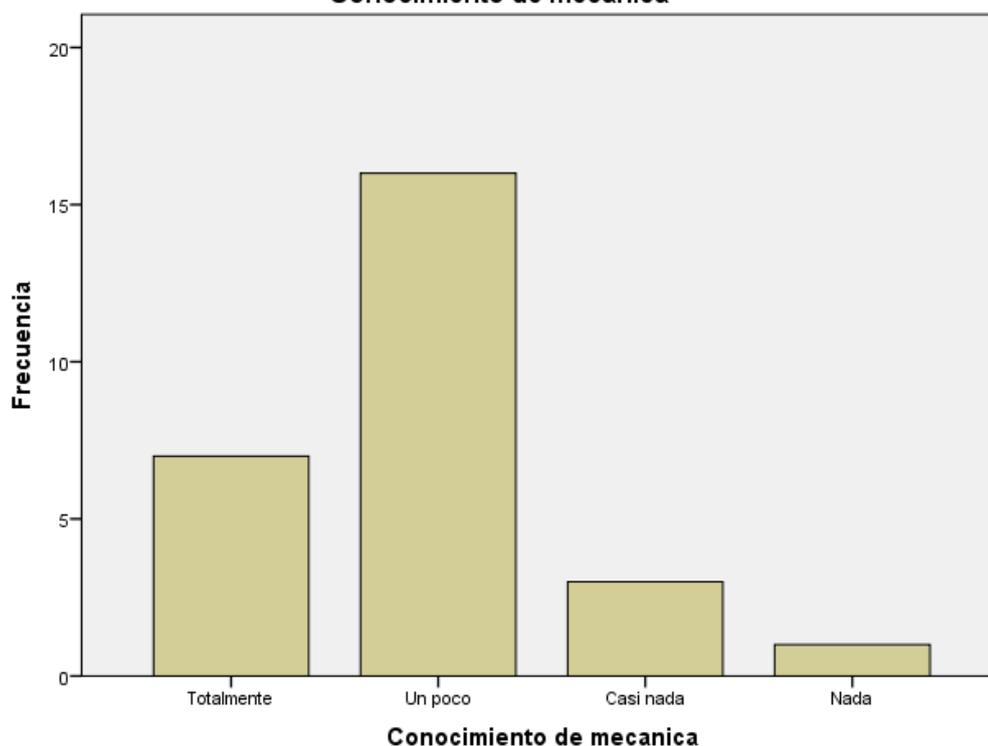
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

El 59.3% tienen un poco de conocimiento de mecánica; mientras que el 25.9% tiene total conocimiento; el 11.1% casi nada tiene conocimiento y el 3.7% no tiene conocimiento de mecánica. Ver el cuadro siguiente.

GRAFICO N° 15

Conocimiento de mecánica



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 16

Conocimiento de Reglas de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente	15	55,6	55,6	55,6
Un poco	10	37,0	37,0	92,6
Casi nada	2	7,4	7,4	100,0
Total	27	100,0	100,0	

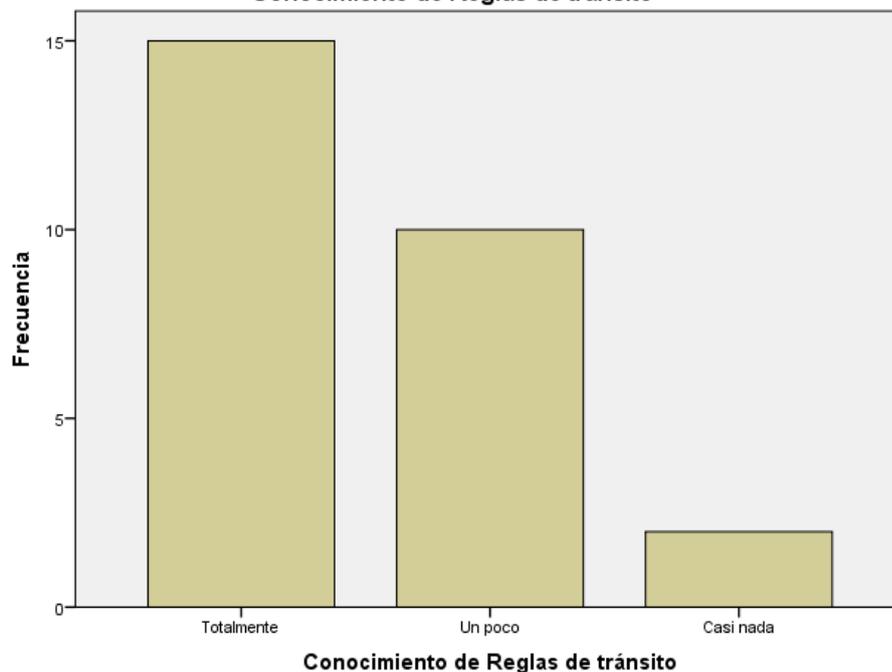
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

El 55,6% tiene conocimiento sobre las reglas de tránsito, mientras que el 37% solo conoce un poco y el 7,4% casi nada tiene conocimiento. Ver el cuadro N° 16.

GRAFICO N° 16

Conocimiento de Reglas de tránsito



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 17

Capacitaciones Periódicas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	5	18,5	18,5	18,5
No	6	22,2	22,2	40,7
Válidos A veces	11	40,7	40,7	81,5
No sabe no opina	5	18,5	18,5	100,0
Total	27	100,0	100,0	

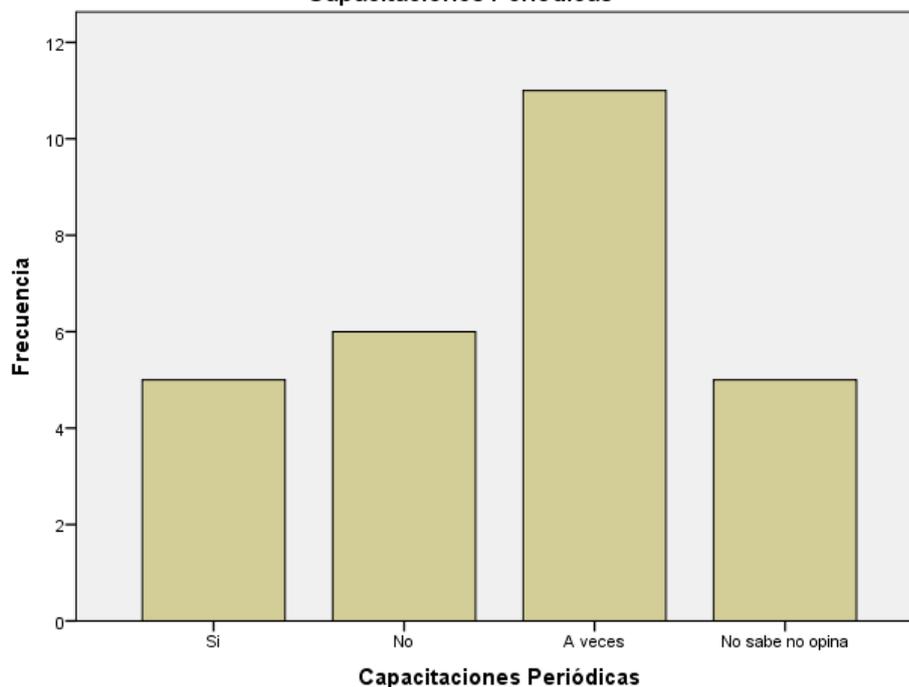
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre las capacitaciones periódicas el 40.7% indica que solo a veces tiene; el 22.2% manifiesta que no tiene capacitaciones; el 18.5% indica que si itiene capacitaciones periódicas y el mismo porcentaje indica que no sabe no opina. Ver el cuadro siguiente:

GRAFICO N° 17

Capacitaciones Periódicas



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 18

Si la anterior es afirmativa. Institución que realiza.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
La empresa que pertenece	5	18,5	21,7	21,7
La municipalidad	8	29,6	34,8	56,5
El Ministerio de Transportes	4	14,8	17,4	73,9
Las Universidades	2	7,4	8,7	82,6
Otras instituciones.	4	14,8	17,4	100,0
Total	23	85,2	100,0	
Perdidos Sistema	4	14,8		
Total	27	100,0		

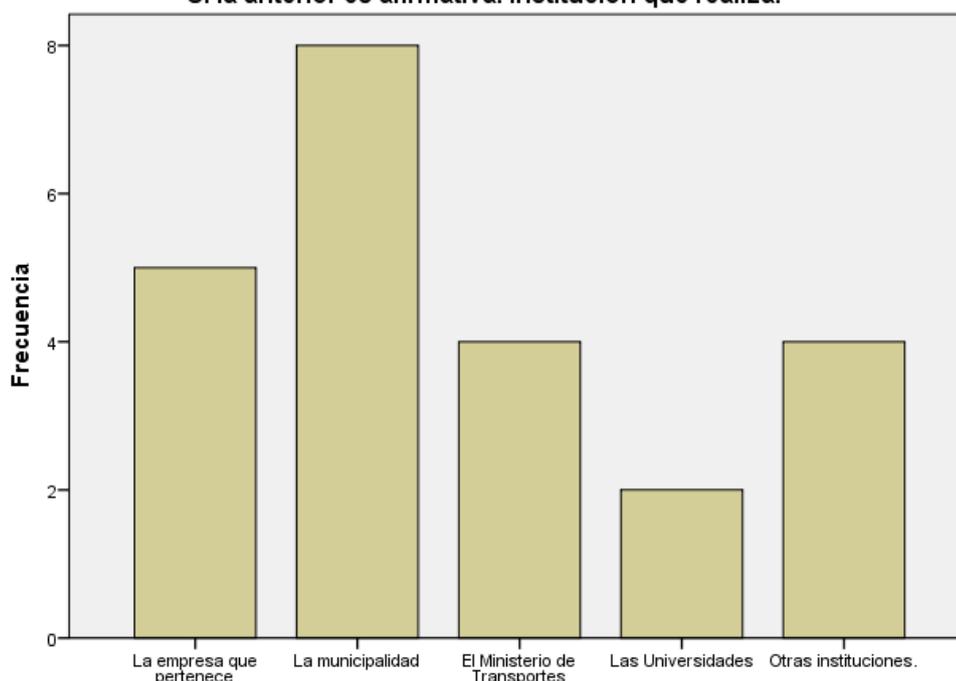
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre las instituciones que realizan las capacitaciones, los encuestados creen que son las municipalidades las que realizan más en 29,6%; mientras que el 18,5% la empresa al que pertenece; el el 14.8% cree que es El Ministerio de Transportes al igual otras instituciones y solo el 7.4 indican que son las universidades.

GRAFICO N° 18

Si la anterior es afirmativa. Institución que realiza.



Si la anterior es afirmativa. Institución que realiza.

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 19

Formas de Accidente al manejar la Camioneta Rural

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Choques leves	5	18,5	18,5	18,5
Choques fuertes	5	18,5	18,5	37,0
Atropellos	2	7,4	7,4	44,4
Nuca tuvo accidente.	6	22,2	22,2	66,7
No sabe no opina.	9	33,3	33,3	100,0
Total	27	100,0	100,0	

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

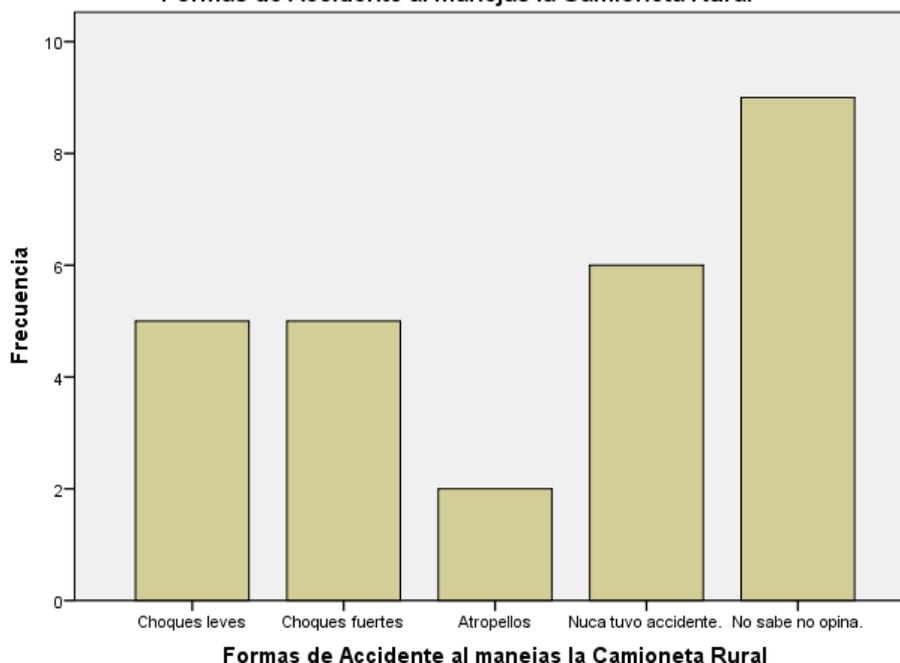
ELABORACIÓN: Propia.

En las formas más comunes de accidente al manejar la camioneta rural indican los encuestados no saben no opinan el 33.3%; el 22.2% nunca tuvo accidente; el 18.5% choques leves al igual choques fuertes y solo indican el 7,4% que tuvieron atropellos.

Ver gráfico N° 19.

GRAFICO N° 19

Formas de Accidente al manejar la Camioneta Rural



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 20

Modalidad de rutas de circulación con camioneta rural

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Rutas conocidas.	2	7,4	7,4	7,4
En todo Huaraz	3	11,1	11,1	18,5
Rutas exigidas por Ordenanza Municipal	12	44,4	44,4	63,0
Rutas exigidas por la empresa	5	18,5	18,5	81,5
Rutas exigidas por los clientes.	5	18,5	18,5	100,0
Total	27	100,0	100,0	

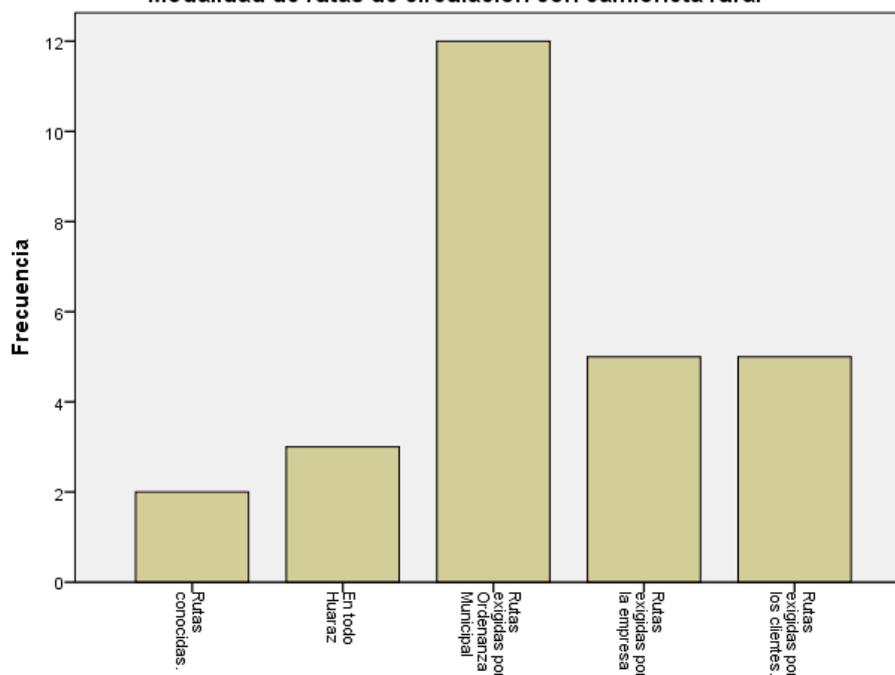
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

En la modalidad de rutas de circulación de la camioneta rural la mayoría que es el 44,4% indican que son las rutas por ordenanza municipal, el 18,5% indican que son las rutas exigidas por la empresa al igual que los que indican rutas exigidas por los clientes; el 11.1% indican que es la ruta en todo Huaraz y solo el 7,4% indican que son rutas conocidas. Ver el siguiente gráfico.

GRAFICO N° 20

Modalidad de rutas de circulación con camioneta rural



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 21

Forma de determinar los paraderos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Definido por la empresa	4	14,8	14,8	14,8
Definido por Ordenanza Municipal	6	22,2	22,2	37,0
Válidos Cualquier parte de la ciudad	6	22,2	22,2	59,3
Definido por mi persona	8	29,6	29,6	88,9
Ninguna de las anteriores	3	11,1	11,1	100,0
Total	27	100,0	100,0	

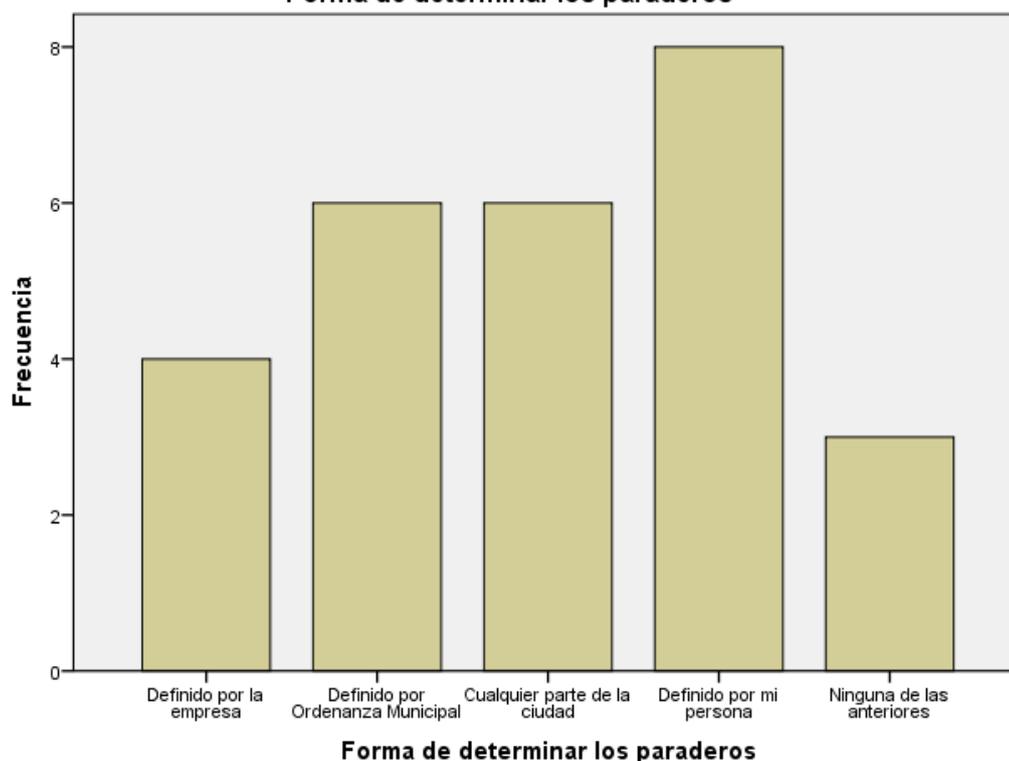
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

En la forma de determinar el paradero se tiene que el 29,6% indican que es definido por su persona; el 22,2% indican que es definido por ordenanza municipal al igual que con el mismo porcentaje indican que en cualquier parte de la ciudad; el 14,8% indican el que es definido por la empresa y el 11,1% indican ninguno de las anteriores. Ver siguiente gráfico

GRAFICO N° 21

Forma de determinar los paraderos



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 22

Tipos de problemas adquiridos con el uso de la camioneta rural

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Deuda financiera	4	14,8	14,8	14,8
Judiciales	1	3,7	3,7	18,5
Tributario	3	11,1	11,1	29,6
Válidos Papeletas por infracción	12	44,4	44,4	74,1
Estafa	1	3,7	3,7	77,8
No sabe no opina	6	22,2	22,2	100,0
Total	27	100,0	100,0	

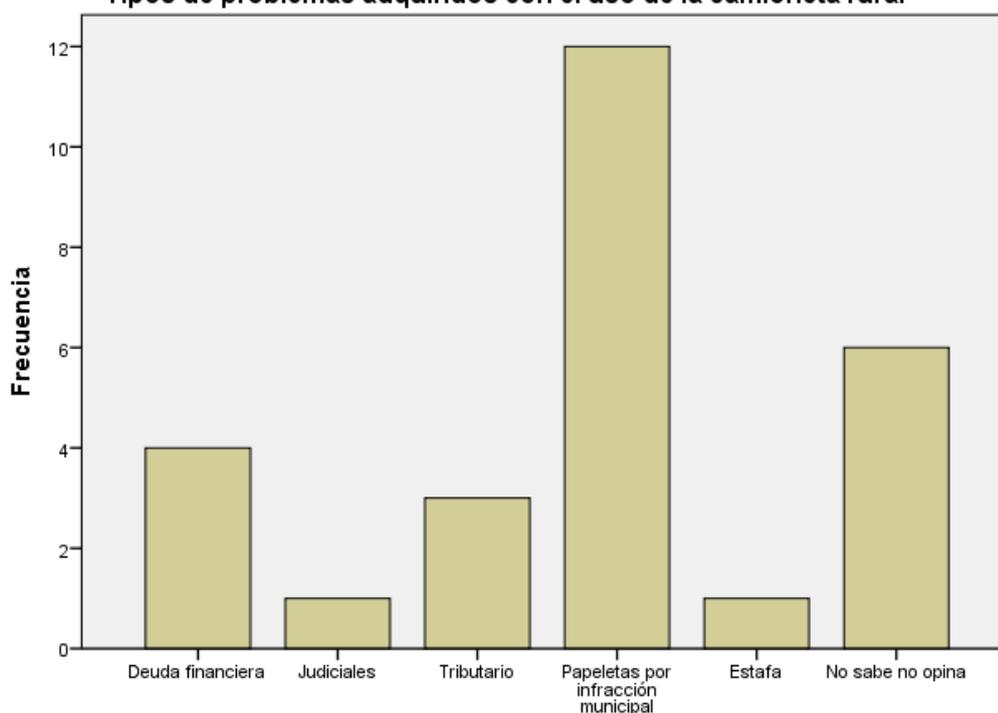
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre algunos problemas adquiridos con el uso de la camioneta rural se tienen que el 44,4% indican que es por papeletas de tránsito, el 22,2% no sabe no opina, el 14,8% por deuda financiera, el 11,1% por aspectos tributarios y solo 3,7% indican que es por aspectos judiciales y así mismo por estafa. Ver el cuadro N° 22.

GRAFICO N° 22

Tipos de problemas adquiridos con el uso de la camioneta rural



Tipos de problemas adquiridos con el uso de la camioneta rural

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

D. RENTABILIDAD

CUADRO N° 23

Motivación para trabajar en transporte de pasajeros

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
La necesidad de trabajo	11	40,7	40,7	40,7
El gusto de conducir	10	37,0	37,0	77,8
Obligación familiar	6	22,2	22,2	100,0
Total	27	100,0	100,0	

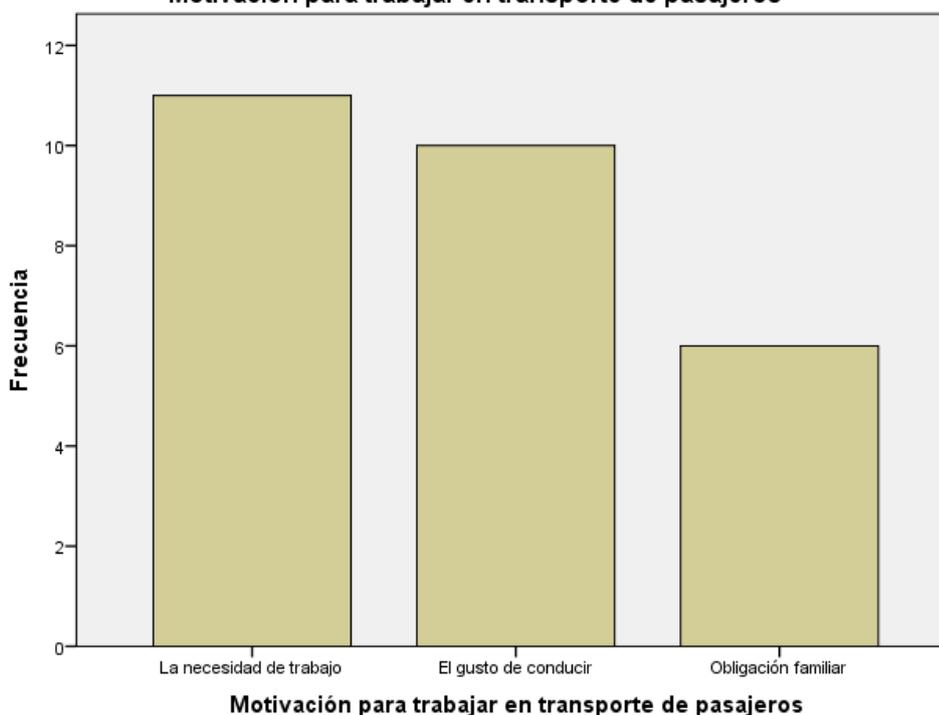
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre la motivación por trabajar en transporte de pasajeros se tienen que el 40,7% indican que es por necesidad propia; el 37% por el gusto de conducir y el 22,2% por obligaciones familiares. Ver el siguiente cuadro.

GRAFICO N° 23

Motivación para trabajar en transporte de pasajeros



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 24

Tiempo en años que está conduciendo camionetas rurales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Dos	1	3,7	3,7	3,7
Tres	3	11,1	11,1	14,8
Cuatro	7	25,9	25,9	40,7
Cinco	4	14,8	14,8	55,6
Seis	4	14,8	14,8	70,4
Siete	1	3,7	3,7	74,1
Más de siete años	7	25,9	25,9	100,0
Total	27	100,0	100,0	

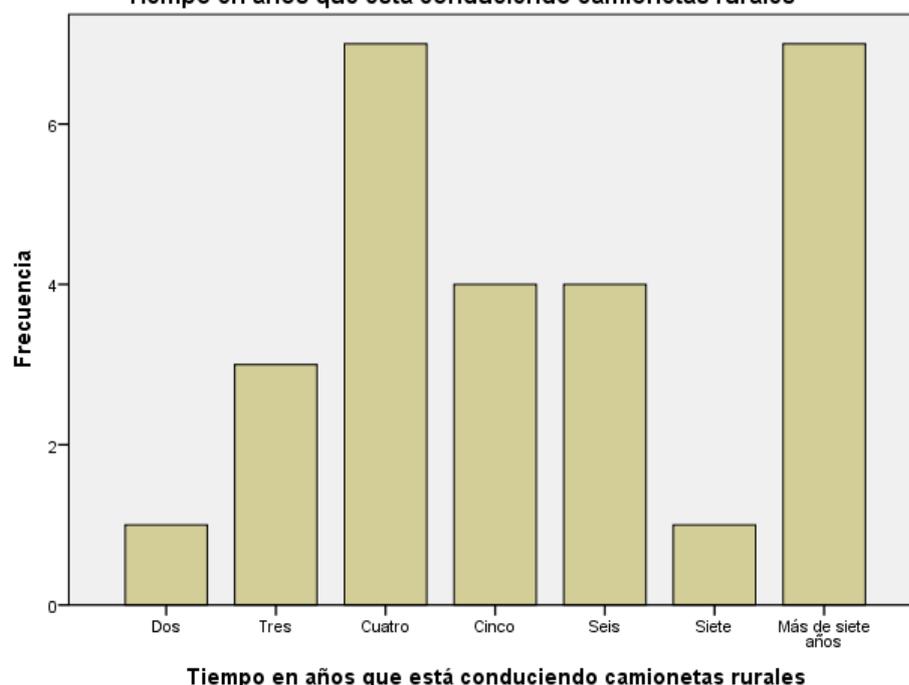
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

El tiempo en años en el que conduce las camionetas rurales se tiene que el 25,9% tiene más de siete años conduciendo al igual porcentaje indican que tienen cuatro años; el 14,5% indican que tiene cinco años y el mismo porcentaje indican que tiene seis años; el 11.1% indican que tienen tres años y tan solo el 3,7% indican que tienen dos años y con el mismo porcentaje los que tiene exactamente siete años. Ver siguiente gráfico.

GRAFICO N° 24

Tiempo en años que está conduciendo camionetas rurales



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 25

Momentos que se dedica en conducir camioneta rural

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
De vez en cuando	4	14,8	14,8	14,8
Permanente o diario.	14	51,9	51,9	66,7
Válidos En horas punta	5	18,5	18,5	85,2
Por necesidad personal	4	14,8	14,8	100,0
Total	27	100,0	100,0	

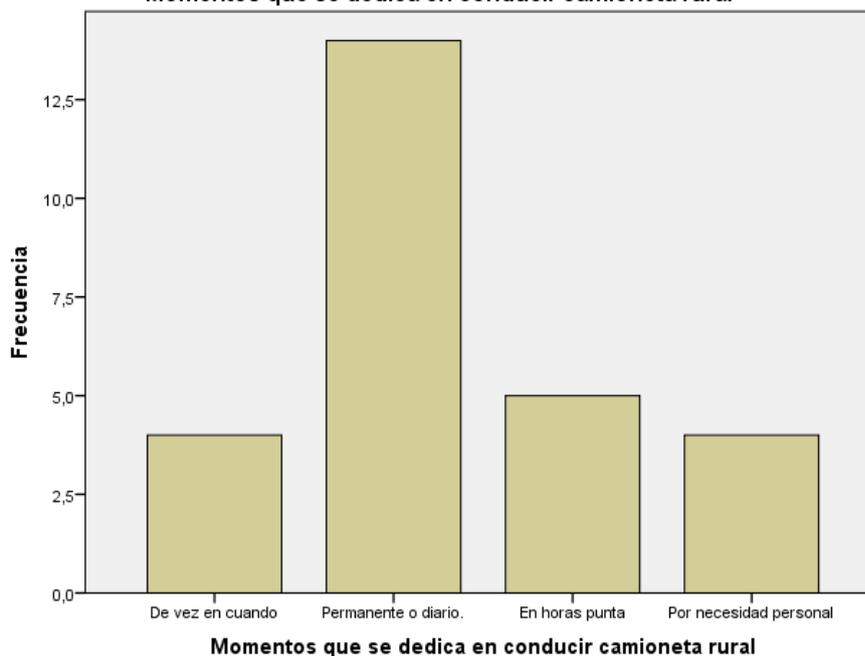
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

En la pregunta sobre momento en que ocupara la conducción de camioneta rural se tiene; 51.9% que es permanente o diario; el 18,5% en horas punta, el 14,8% de vez en cuando y con el mismo porcentaje por necesidad personal. Ver gráfico N° 25.

GRAFICO N° 25

Momentos que se dedica en conducir camioneta rural



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 26

Condición del vehículo que conduce

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Propio	9	33,3	33,3	33,3
Prestado	1	3,7	3,7	37,0
Válidos Alquilado	5	18,5	18,5	55,6
Propiedad familiar	12	44,4	44,4	100,0
Total	27	100,0	100,0	

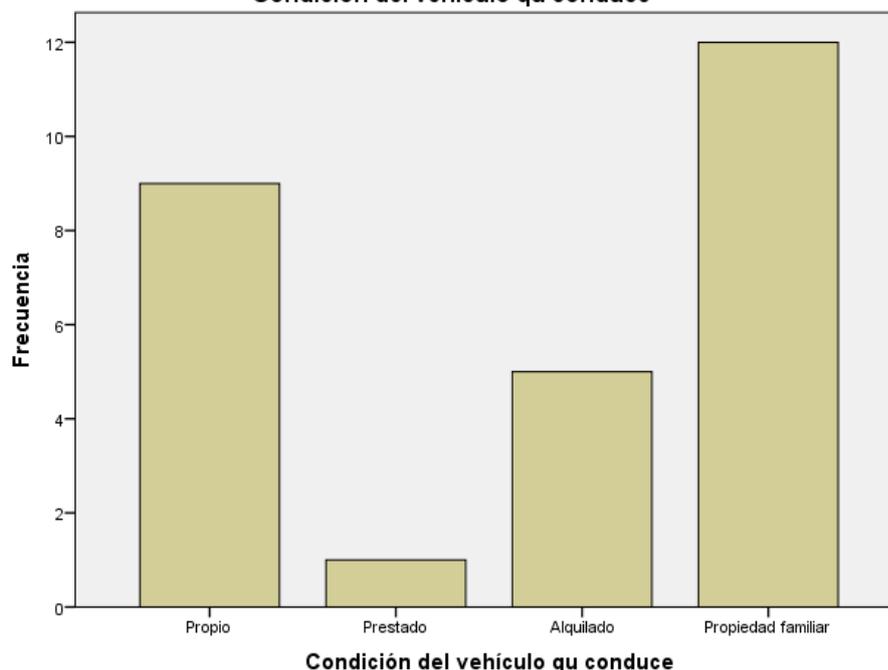
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre la pregunta de la condición del vehículo que conduce, el 44,4% indican que es de propiedad familiar; el 33,3% indican que es propio; el 18,5% indican que es alquilado y el 3,7% indican que es prestado. Ver el gráfico N° 26.

GRAFICO N° 26

Condición del vehículo qu conduce



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 27

Conocimiento sobre concepto de rentabilidad

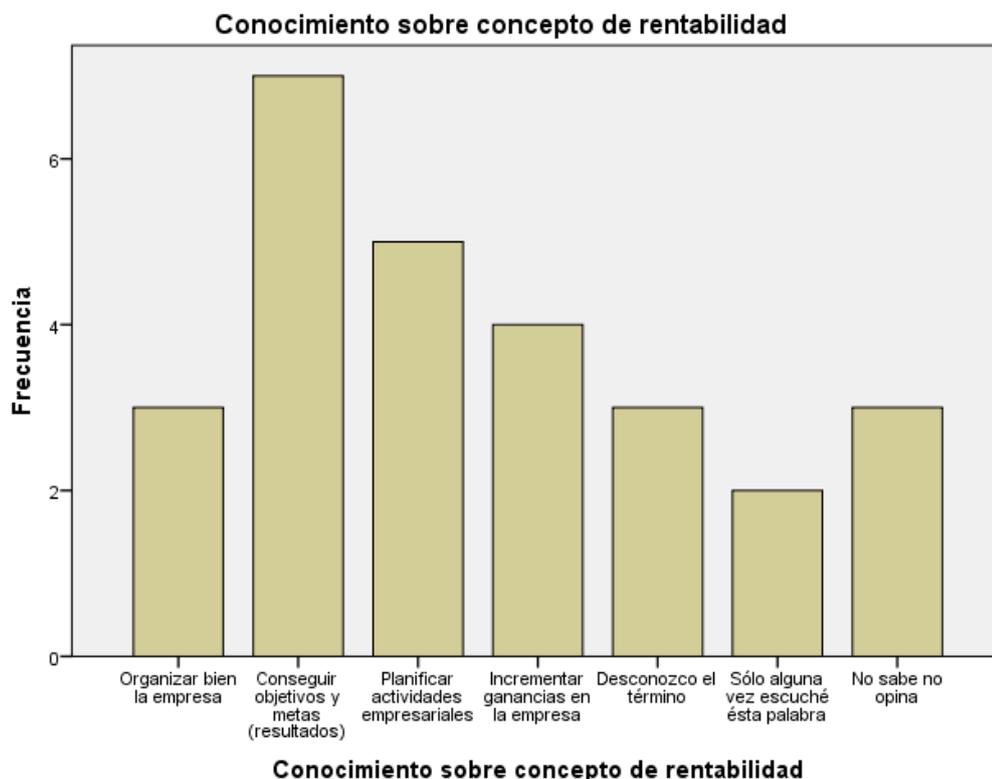
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Organizar bien la empresa	3	11,1	11,1	11,1
Conseguir objetivos y metas (resultados)	7	25,9	25,9	37,0
Planificar actividades empresariales	5	18,5	18,5	55,6
Incrementar ganancias en la empresa	4	14,8	14,8	70,4
Desconozco el término	3	11,1	11,1	81,5
Sólo alguna vez escuché ésta palabra	2	7,4	7,4	88,9
No sabe no opina	3	11,1	11,1	100,0
Total	27	100,0	100,0	

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre conocimiento del concepto de rentabilidad se tiene que el 25,9% tienen conocimiento del concepto mientras que el resto no conocen sobre el concepto.

GRAFICO N° 27



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 28

Antigüedad de la camioneta rural que conduce en años

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Uno	1	3,7	3,7	3,7
Dos	2	7,4	7,4	11,1
Tres	1	3,7	3,7	14,8
Cuatro	6	22,2	22,2	37,0
Válidos Cinco	1	3,7	3,7	40,7
Seis	2	7,4	7,4	48,1
Siete	2	7,4	7,4	55,6
Más de siete años.	12	44,4	44,4	100,0
Total	27	100,0	100,0	

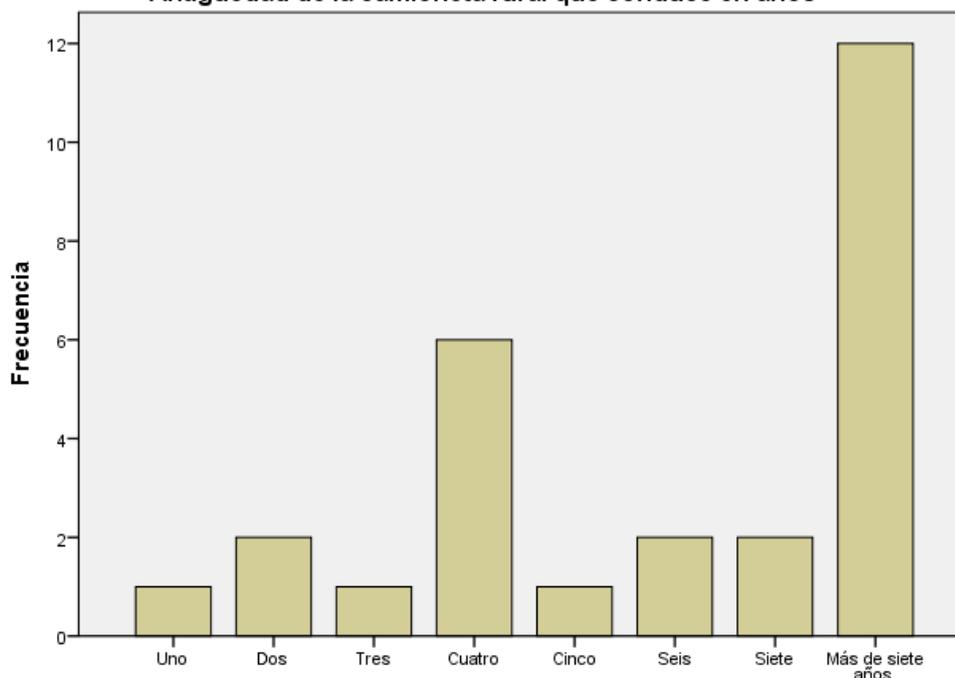
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Se observa que gran cantidad de vehículos motorizados que circulan en Huaraz tienen más de siete años de vida útil que es el 44,4%. Y le sigue con cuatro años el 22.2%, los demás vehículos son relativamente nuevos. Ver el siguiente gráfico.

GRAFICO N° 28

Antigüedad de la camioneta rural que conduce en años



Antigüedad de la camioneta rural que conduce en años

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 29

Organización y Dirección del trabajo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Trabaja según las circunstancias	5	18,5	18,5	18,5
Planea día a día	10	37,0	37,0	55,6
Realiza un plan con un mes de anticipación	6	22,2	22,2	77,8
Plantea metas	4	14,8	14,8	92,6
Ninguna de las anteriores	2	7,4	7,4	100,0
Total	27	100,0	100,0	

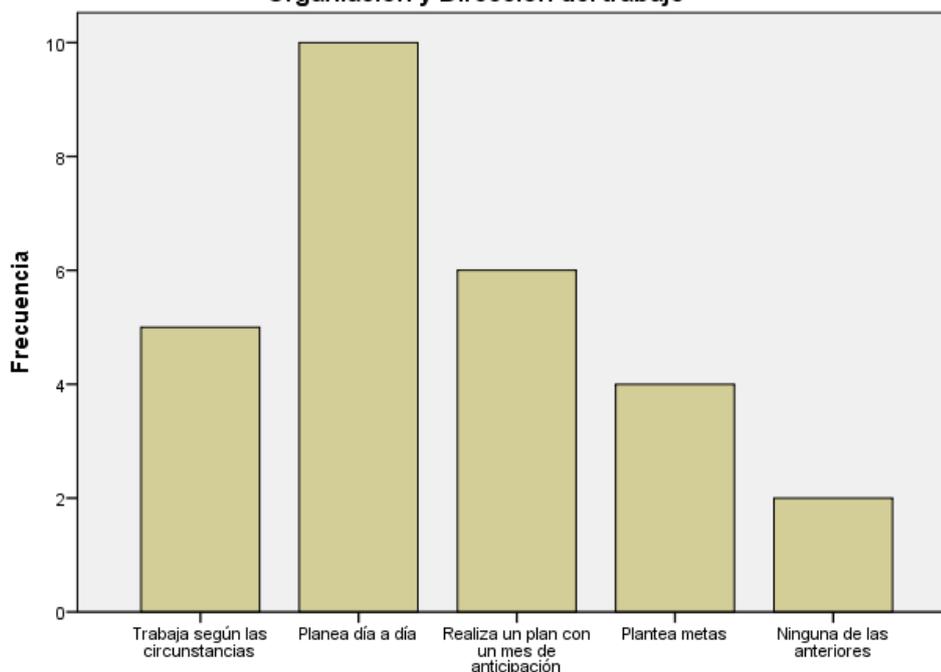
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre organización y dirección del trabajo; el 37% planea día a día; el 22,2% realiza el plan por un mes de anticipación; el 18,5% trabaja según las circunstancias; el 14,8% plantea metas y el 7,4% no sabe no opina.

GRAFICO N° 29

Organización y Dirección del trabajo



Organización y Dirección del trabajo

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 30

Horas de trabajo por día conduciendo la camioneta rural

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Cuatro	2	7,4	7,4	7,4
Cinco	1	3,7	3,7	11,1
Seis	5	18,5	18,5	29,6
Siete	4	14,8	14,8	44,4
Más de ocho horas	15	55,6	55,6	100,0
Total	27	100,0	100,0	

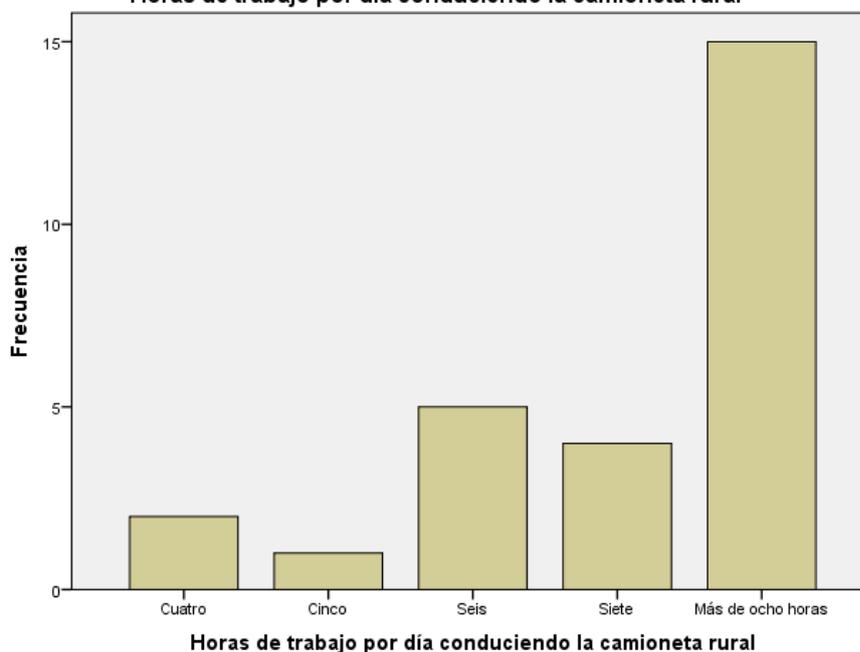
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre horas de trabajo por día conduciendo la camioneta con más de ocho horas trabajan solo el 55,5%.; el 18,5% trabaja solo seis horas con el vehículo, el 14,8% trabaja solo siete horas; el 7,4% trabaja solo 4 horas y el 3,7% indica que trabaja solo cinco horas. Ver el cuadro siguiente.

GRAFICO N° 30

Horas de trabajo por día conduciendo la camioneta rural



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 31

Calificación del servicio de colectivo en la ciudad de Huaraz

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy buena	10	37,0	37,0	37,0
Buena	5	18,5	18,5	55,6
Regular	8	29,6	29,6	85,2
Mala	3	11,1	11,1	96,3
No sabe no opina	1	3,7	3,7	100,0
Total	27	100,0	100,0	

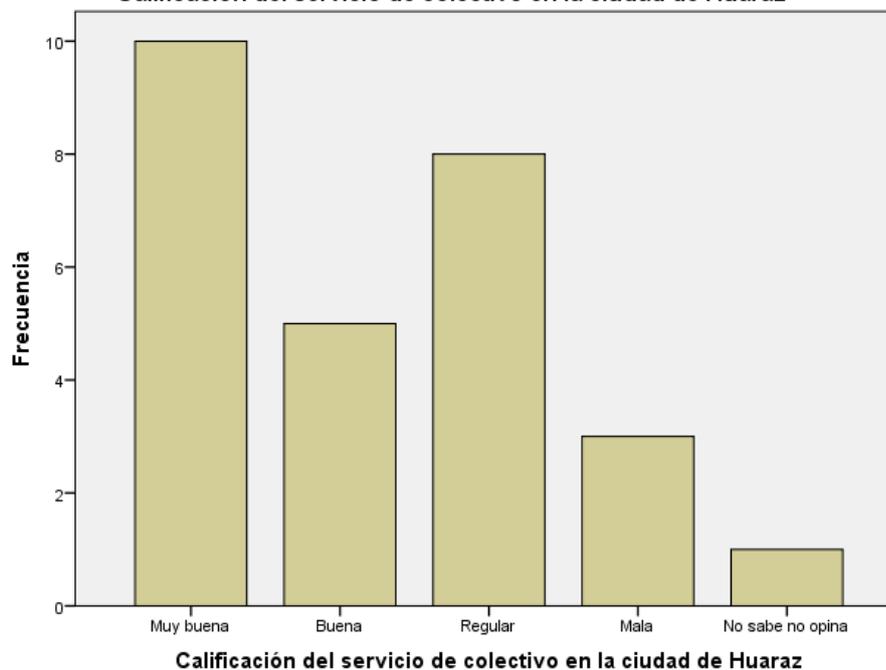
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

En la calificación del servicio colectivo en la ciudad de Huaraz manifiestan que el 37% que es muy buena; el 29,6 indican que es regular; el 18,5% califica como buena; el 11,1% indican que es mala y el 3,7% no sabe no opina.

GRAFICO N° 31

Calificación del servicio de colectivo en la ciudad de Huaraz



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 32

Aspectos que considera que haría fracasar

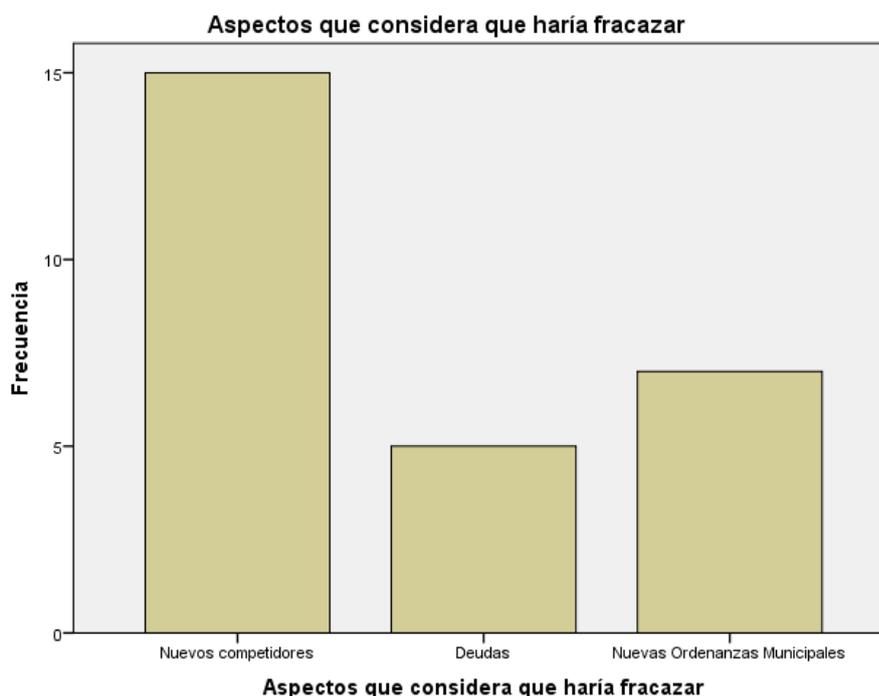
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nuevos competidores	15	55,6	55,6	55,6
Deudas	5	18,5	18,5	74,1
Válidos Nuevas Ordenanzas Municipales	7	25,9	25,9	100,0
Total	27	100,0	100,0	

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

En los aspectos que considera que haría fracasar el negocio se tienen que el 55,6% son los nuevos competidores; el 25,9% nuevas ordenanzas municipales y el 18,5% por deudas. Ver gráfico N° 32.

GRAFICO N° 32



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 33

Aspecto más importante por Renovación de Vehículo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Garantiza mayor rentabilidad	3	11,1	11,1	11,1
Minimiza costos y genera más ingresos	8	29,6	29,6	40,7
Dá calidad y prestigio al servicio	11	40,7	40,7	81,5
Mejora su imagen y prestigio	4	14,8	14,8	96,3
Mejora su imagen financiera	1	3,7	3,7	100,0
Total	27	100,0	100,0	

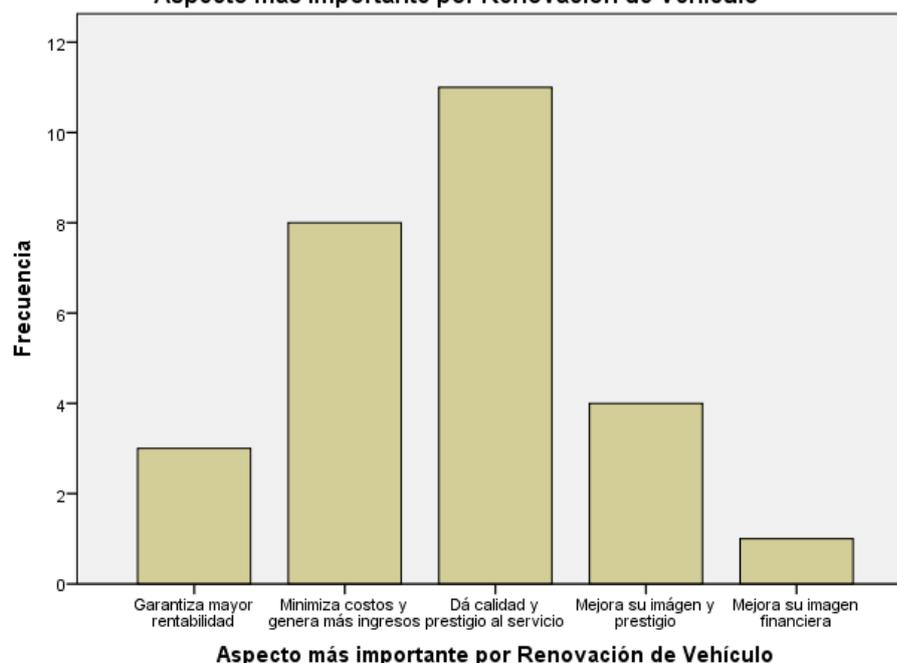
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Que aspectos más importantes tendría para renovar vehículos se tiene que el 40,7% indican que da calidad y prestigio al servicio; el 29,6% indican que minimiza costos y genera más ingresos; el 14,8% mejora su imagen y prestigio; el 11.1% considera que garantiza mayor rentabilidad y tan solo el 3,7% indican que mejora su imagen financiera.

GRAFICO N° 33

Aspecto más importante por Renovación de Vehículo



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.



CUADRO N° 34

Motivo por lo que tendría pérdidas en el negocio

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Poca demanda del Usuario	6	22,2	22,2	22,2
Falta de conocimiento Empresarial	5	18,5	18,5	40,7
Válidos Falta de capacitación	6	22,2	22,2	63,0
Falta de experiencia laboral.	5	18,5	18,5	81,5
Aumento en el precio del pasaje	5	18,5	18,5	100,0
Total	27	100,0	100,0	

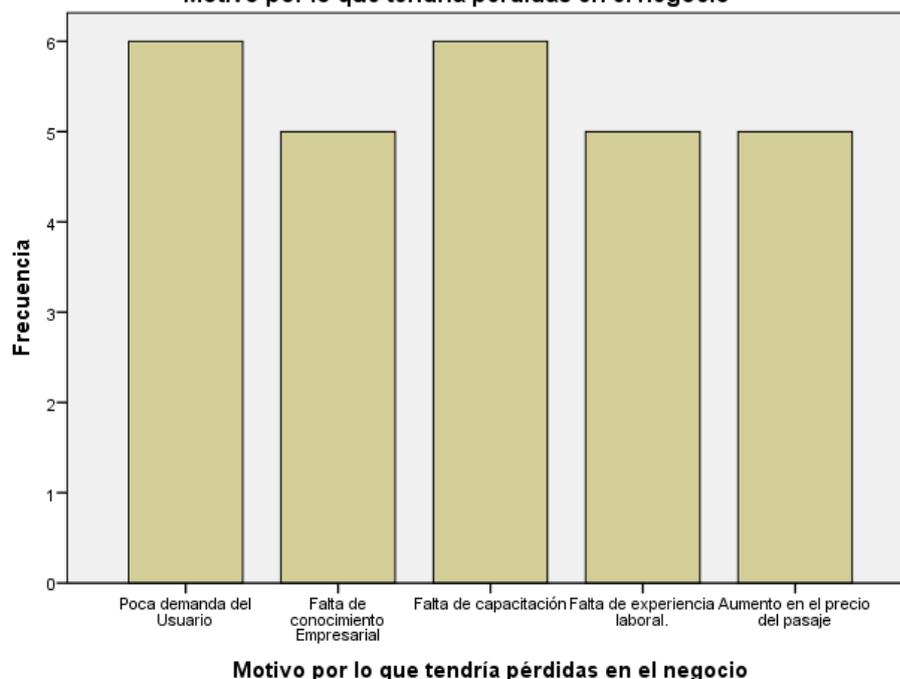
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre los motivos por lo que tendría pérdidas en el negocio se tiene que el 22,2% indican que por poca demanda de usuarios al igual que el mismo porcentaje indican falta de capacitación; el 18,5% en cada caso son falta de conocimiento empresarial, falta de experiencia laboral y aumento en el precio del pasaje. Tal como se muestra en el gráfico N° 34.

GRAFICO N° 34

Motivo por lo que tendría pérdidas en el negocio



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 35

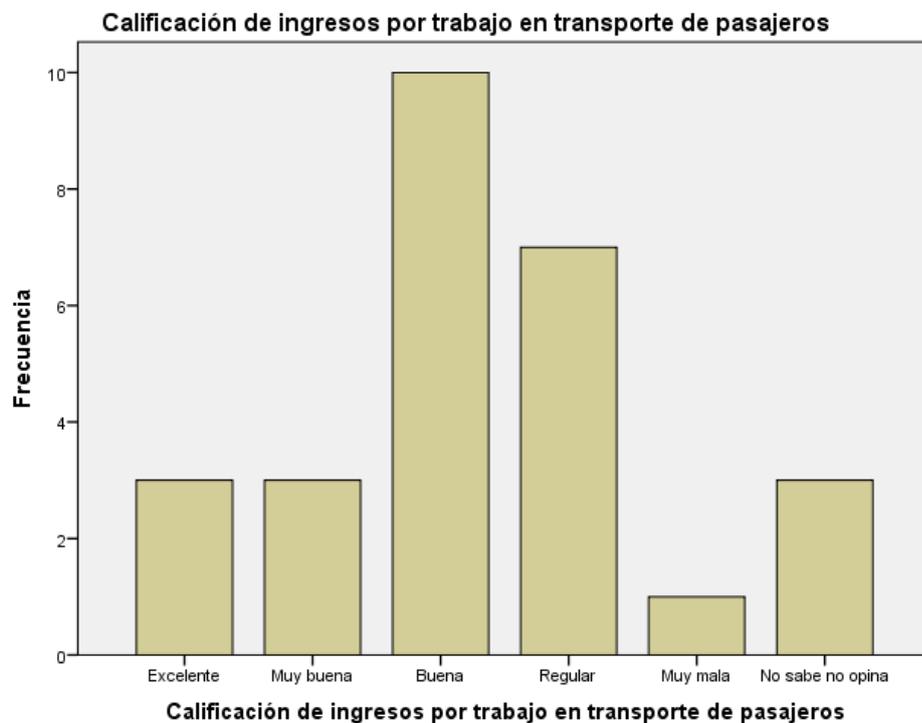
Calificación de ingresos por trabajo en transporte de pasajeros

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Excelente	3	11,1	11,1	11,1
Muy buena	3	11,1	11,1	22,2
Buena	10	37,0	37,0	59,3
Válidos Regular	7	25,9	25,9	85,2
Muy mala	1	3,7	3,7	88,9
No sabe no opina	3	11,1	11,1	100,0
Total	27	100,0	100,0	

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
ELABORACIÓN: Propia.

Sobre la calificación de ingresos por trabajo en transporte de pasajeros se tiene que el 37% indican que es bueno; el 25,9% regular; el 11,1% indican que es excelente al igual que muy buena y no sabe y no opina y los que consideran muy mala son el 3,7% de los encuestados. Ver el siguiente cuadro.

GRAFICO N° 35



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 36

Cumplimiento de pago de tributos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	9	33,3	33,3	33,3
No	1	3,7	3,7	37,0
Válidos A veces	6	22,2	22,2	59,3
No sabe no opina	11	40,7	40,7	100,0
Total	27	100,0	100,0	

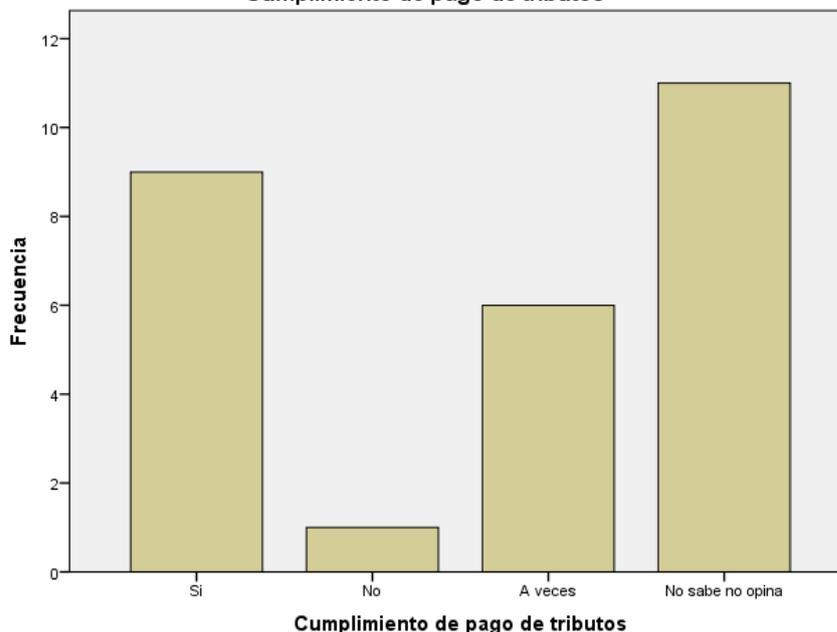
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre cumplimiento de pago por tributos; el 40.7% no sabe no opina; el 33,3% si cumple con los pagos; el 22,2% a veces y el 3,7% no cumple con el pago de sus tributos. Ver el cuadro N° 36.

GRAFICO N° 36

Cumplimiento de pago de tributos



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 37

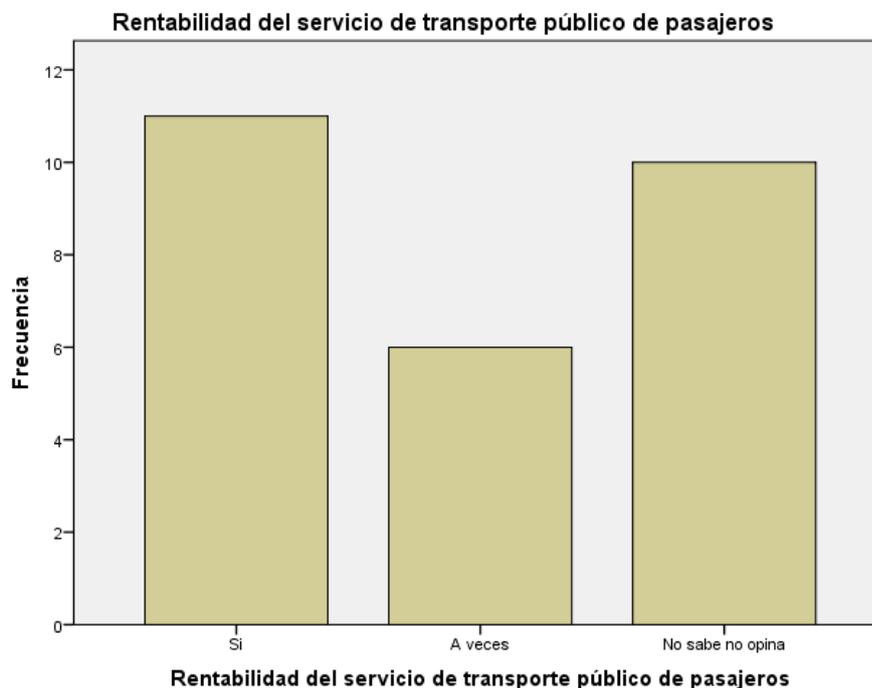
Rentabilidad del servicio de transporte público de pasajeros

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	11	40,7	40,7	40,7
A veces	6	22,2	22,2	63,0
No sabe no opina	10	37,0	37,0	100,0
Total	27	100,0	100,0	

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
ELABORACIÓN: Propia.

Sobre rentabilidad de servicio de transporte público se tiene que el 40,7% indican que si es rentable; el 37% indican que no es rentable solo el 22,2% manifiestan que no es rentable. Ver el siguiente cuadro.

GRAFICO N° 37



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 38

Modalidad de mejorar el bienestar familiar conduciendo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Capacitándose en dicha actividad	7	25,9	25,9	25,9
Renovar un vehículo nuevo	7	25,9	25,9	51,9
Incrementando más horas de trabajo	6	22,2	22,2	74,1
Atendiendo bien al público usuario	5	18,5	18,5	92,6
Ninguna de las anteriores.	2	7,4	7,4	100,0
Total	27	100,0	100,0	

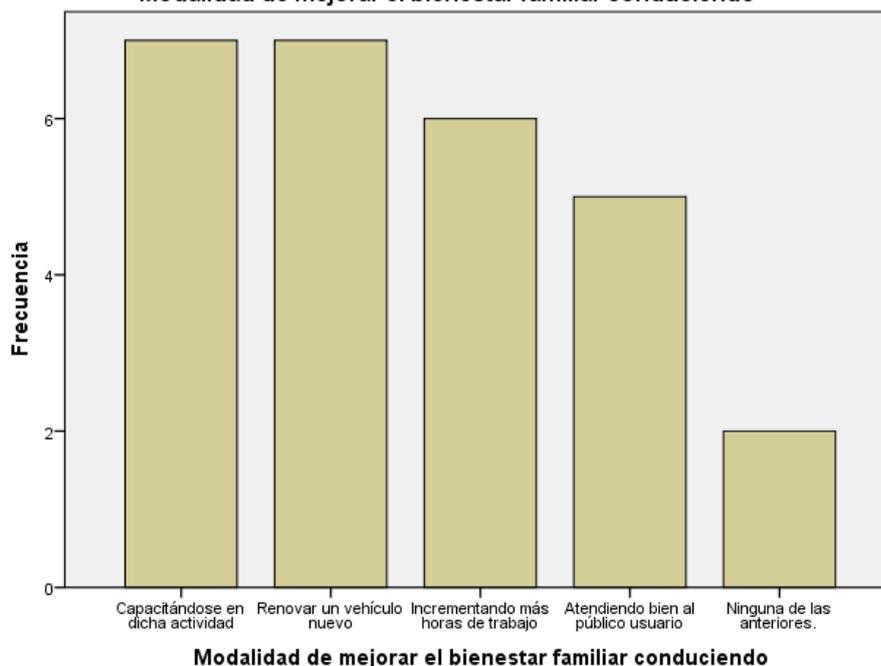
FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Sobre la modalidad de mejora en el bienestar familiar conduciendo vehículos de transporte se tiene: el 25,9% indican que es la capacitación en dicha actividad y con el mismo porcentaje renovar un vehículo nuevo; el 22,2% incremento de más horas de trabajo; el 18,5% atendiendo bien al público usuario y el 7,4% ninguna de las anteriores.

GRAFICO N° 38

Modalidad de mejorar el bienestar familiar conduciendo



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
ELABORACIÓN: Propia.

5.2 CONTRASTACION DE LA HIPÓTESIS:

HIPÓTESIS ESPECÍFICAS:

HIPÓTESIS ESPECÍFICA 01:

“Los costos operativos inciden positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz”

a) Hipótesis Estadística:

H₀ Los costos operativos inciden negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.

H₁: Los costos operativos inciden positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.

b) Nivel de significancia: $\alpha = 0,05$

c) Estadístico de Prueba:

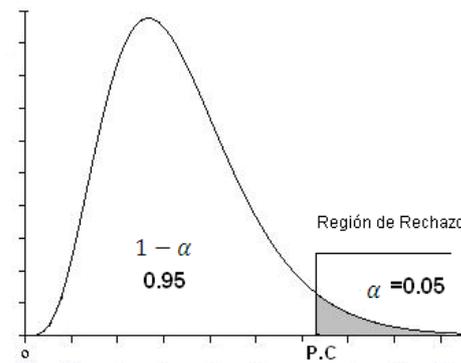
$$x^2 = \sum_{i=1}^c \sum_{j=1}^f \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}} \text{Con } (c-1) * (f-1) \text{ grados de libertad;}$$

Dónde:

c: número de columnas

f: número de filas

d) Región crítica



Con frecuencia se utiliza la probabilidad asociada al punto crítico, que viene a ser el valor de P, haciendo una comparación con el nivel de significancia que viene a ser $\alpha = 0,05$, de la siguiente forma:

e) Regla Teórica de Decisión Estadística

Si el Valor $p \geq 0.05$ aceptará la Hipótesis Nula (H_0).

Si el Valor $p < 0.05$ se Aceptará la Hipótesis Alternativa (H_a)

f) Cálculos:

Tabla de contingencia Destino de sus ingresos periódicos por transporte * Conocimiento sobre concepto de rentabilidad

Recuento

		Conocimiento sobre concepto de rentabilidad							Total
		Organizar bien la empresa	Conseguir objetivos y metas (resultados)	Planificar actividades empresariales	Incrementar ganancias en la empresa	Desconozco el término	Sólo alguna vez escuché ésta palabra	No sabe no opina	
Destino de sus ingresos periódicos por transporte	Alimentación	0	2	0	0	0	0	1	3
	Vestido de la Familia	0	1	0	0	0	0	0	1
	Reinversión en el negocio	2	2	2	1	0	0	2	9
	Atención de los menores de edad.	0	0	0	1	1	1	0	3
	Gastos en compra de artefactos	0	0	2	0	1	0	0	3
	Gastos en compra de utensilios.	0	1	0	0	0	1	0	2
	Gastos en educación de mis hijos.	1	1	1	2	1	0	0	6
Total		3	7	5	4	3	2	3	27

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	35,536 ^a	36	,491
Razón de verosimilitudes	36,809	36	,431
Asociación lineal por lineal	,003	1	,953
N de casos válidos	27		

a. 49 casillas (100,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,07.

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia.

Pruebas de chi-cuadrado

$$x^2 = ; 35.536 \quad gl = 36; \quad p = ; 0,491 \quad \alpha = 0,05$$

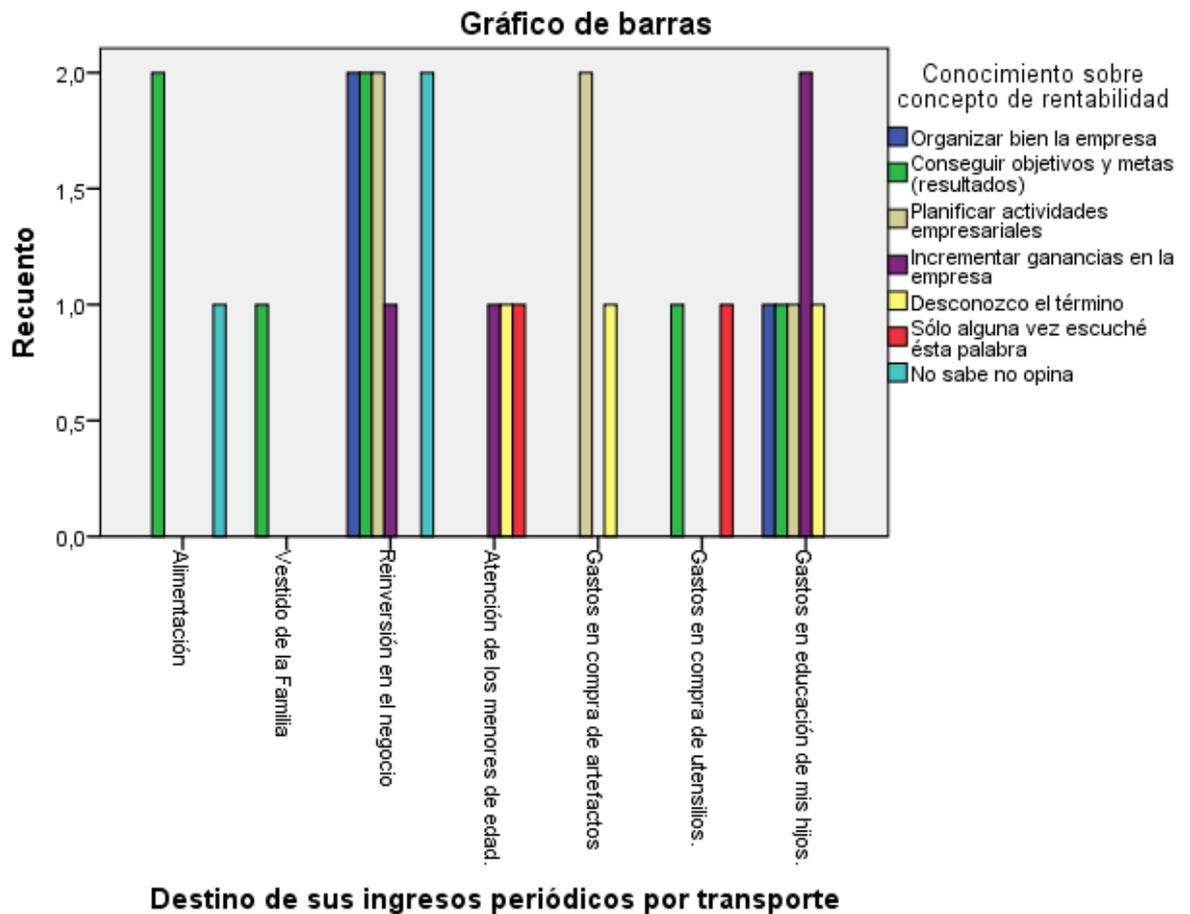
De los costos relacionados con el compromiso que tienen la empresa operativamente se deduce que existe un grado de contingencia muy alta respecto al margen de error expresado por que los costos operativos se destinan a otras actividades, que no necesariamente son empresariales aunado al desconocimiento de rentabilidad que tienen la mayoría, se puede deducir que los costos operativos incide negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros de camionetas rurales tipo “combi”.

g) Decisión:

Como se puede observar cada cuadro presenta la prueba chi cuadrado, que indica si existe o no algún indicio de dependencia entre las variables analizadas, en nuestro caso en todas las pruebas para cada cuadro se ha encontrado un **p** valor mayor al nivel de significancia ($\alpha = 0,05$) lo que indica de acuerdo al paso d) de la prueba que se debe aceptar la hipótesis nula, en consecuencia, al 95% de confianza, existe evidencia estadística suficiente que permite indicar que Los costos operativos inciden negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.

H0: Los costos operativos inciden negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz

GRAFICO N° 39



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
ELABORACIÓN: Propia.

HIPÓTESIS ESPECÍFICA 02:

“Los costos de recursos humanos inciden positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz”

a) Hipótesis Estadística:

H0: Los costos de recursos humanos inciden negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz

H1: Los costos de recursos humanos inciden positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz

b) Nivel de significancia: $\alpha = 0,05$

c) Estadístico de Prueba:

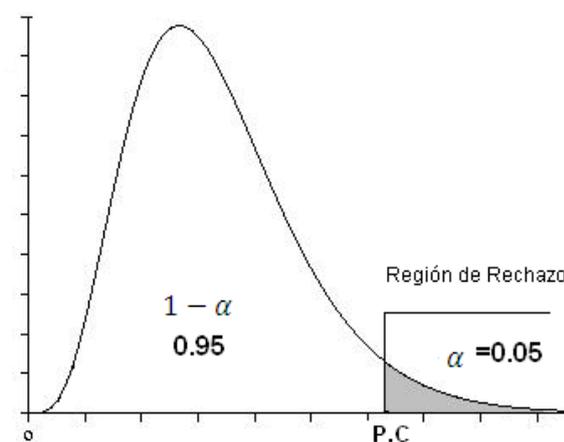
$$\chi^2 = \sum_{i=1}^c \sum_{j=1}^f \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}} \text{ Con } (c-1) * (f-1) \text{ grados de libertad;}$$

Dónde:

c: número de columnas

f: número de filas

d) Región crítica



Con frecuencia se utiliza la probabilidad asociada al punto crítico, que viene a ser el valor de P, haciendo una comparación con el nivel de significancia que viene a ser $\alpha = 0,05$, de la siguiente forma:

e). **Regla Teórica de Decisión Estadística**

Si el Valor $p \geq 0.05$ aceptará la Hipótesis Nula (H_0).

Si el Valor $p < 0.05$ se Aceptará la Hipótesis Alternativa (H_a)

Cálculos:

Resumen del procesamiento de los casos

	Casos					
	Válidos		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Supervisión y control de manejos de ingresos por transporte * Conocimiento sobre concepto de rentabilidad	25	92,6%	2	7,4%	27	100,0%

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia

Tabla de contingencia Supervisión y control de manejos de ingresos por transporte * Conocimiento sobre concepto de rentabilidad

Recuento

		Conocimiento sobre concepto de rentabilidad						Total	
		Organizar bien la empresa	Conseguir objetivos y metas (resultados)	Planificar actividades empresariales	Incrementar ganancias en la empresa	Desconozco el término	Sólo alguna vez escuché ésta palabra		No sabe no opina
Supervisión y control de manejos de ingresos por transporte	Si	2	6	3	2	2	1	1	17
	No	1	1	1	2	1	1	1	8
Total		3	7	4	4	3	2	2	25

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	2,296 ^a	6	,891
Razón de verosimilitudes	2,375	6	,882
Asociación lineal por lineal	1,105	1	,293
N de casos válidos	25		

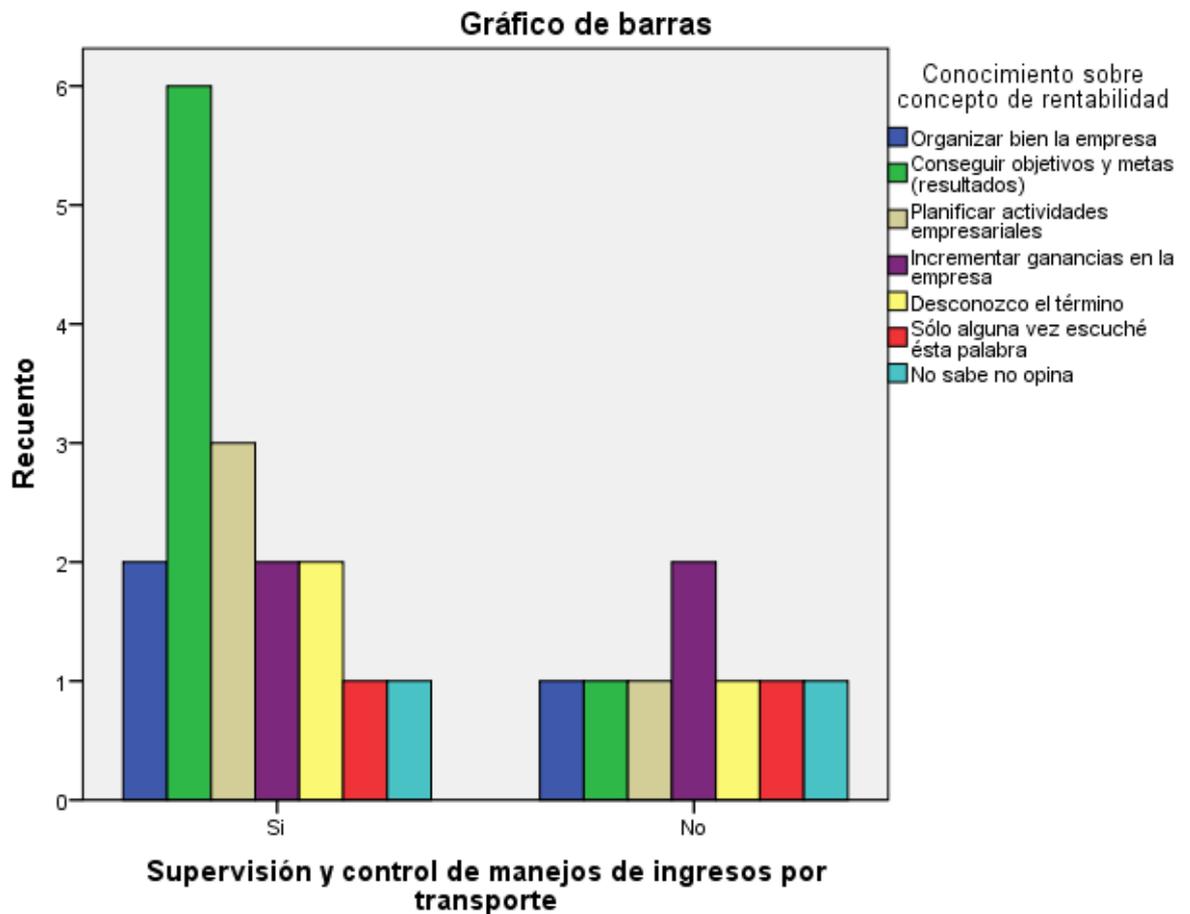
a. 14 casillas (100,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,64.

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia

Pruebas de chi-cuadrado

$$x^2 = 2.296 \quad gl = 6; \quad p = 0,891 \quad \alpha = 0,05$$



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz
 ELABORACIÓN: Propia

De los costos en recursos humanos a través de la supervisión y control de los ingresos, donde afirman que tienen el control de la supervisión, pero eso no se demuestra respecto a los conocimientos sobre rentabilidad que tienen., ello conlleva a manifestar que Los costos de recursos humanos inciden negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.

e) Decisión:

Como se puede observar cada cuadro presenta la prueba chi cuadrado, que indica si existe o no algún indicio de dependencia entre las variables analizadas, en nuestro caso en todas las pruebas para cada cuadro se ha encontrado un **p** valor mayor al nivel de significancia ($\alpha = 0,05$) lo que indica de acuerdo al paso d) de la prueba que se debe aceptar la hipótesis nula, en consecuencia, al 95% de confianza, existe evidencia estadística suficiente que permite indicar que los costos de recursos humanos inciden negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz

H₀: Los costos de recursos humanos inciden negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz

HIPÓTESIS GENERAL

“La determinación de costos influye positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019”

f) Hipótesis Estadística:

H₀: La determinación de costos influye negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019

H₁: La determinación de costos influye positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019

g) Nivel de significancia: $\alpha = 0,05$

h) Estadístico de Prueba:

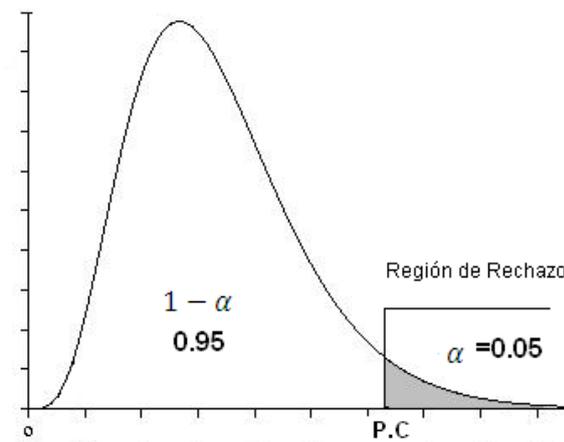
$$\chi^2 = \sum_{i=1}^c \sum_{j=1}^f \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}} \text{ Con } (c-1) * (f-1) \text{ grados de libertad;}$$

Dónde:

c: número de columnas

f: número de filas

i) Región crítica



Con frecuencia se utiliza la probabilidad asociada al punto crítico, que viene a ser el valor de P, haciendo una comparación con el nivel de significancia que viene a ser $\alpha = 0,05$, de la siguiente forma:

e). Regla Teórica de Decisión Estadística

Si el Valor $p \geq 0.05$ aceptará la Hipótesis Nula (H_0).

Si el Valor $p < 0.05$ se Aceptará la Hipótesis Alternativa (H_a)

f) Cálculos:

Resumen del procesamiento de los casos

Casos					
Válidos		Perdidos		Total	
N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje

Análisis de costos en negocio de transportes (veces por año) * Conocimiento sobre concepto de rentabilidad	27	100,0%	0	0,0%	27	100,0%
---	----	--------	---	------	----	--------

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia

Tabla de contingencia Análisis de costos en negocio de transportes (veces por año) * Conocimiento sobre concepto de rentabilidad

Recuento

	Conocimiento sobre concepto de rentabilidad							Total
	Organizar bien la empresa	Conseguir objetivos y metas (resultados)	Planificar actividades empresariales	Incrementar ganancias en la empresa	Desconozco el término	Sólo alguna vez escuché ésta palabra	No sabe no opina	
uno	3	1	2	2	2	0	3	13
Dos	0	2	0	1	0	0	0	3
Tres	0	1	1	0	0	1	0	3
Cuatro	0	1	1	0	0	1	0	3
Cinco	0	1	0	0	0	0	0	1
Seis	0	1	0	0	0	0	0	1
Siete	0	0	1	0	0	0	0	1
Más de siete al año	0	0	0	1	1	0	0	2
Total	3	7	5	4	3	2	3	27

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	35,820 ^a	42	,738
Razón de verosimilitudes	36,038	42	,729
Asociación lineal por lineal	,054	1	,816
N de casos válidos	27		

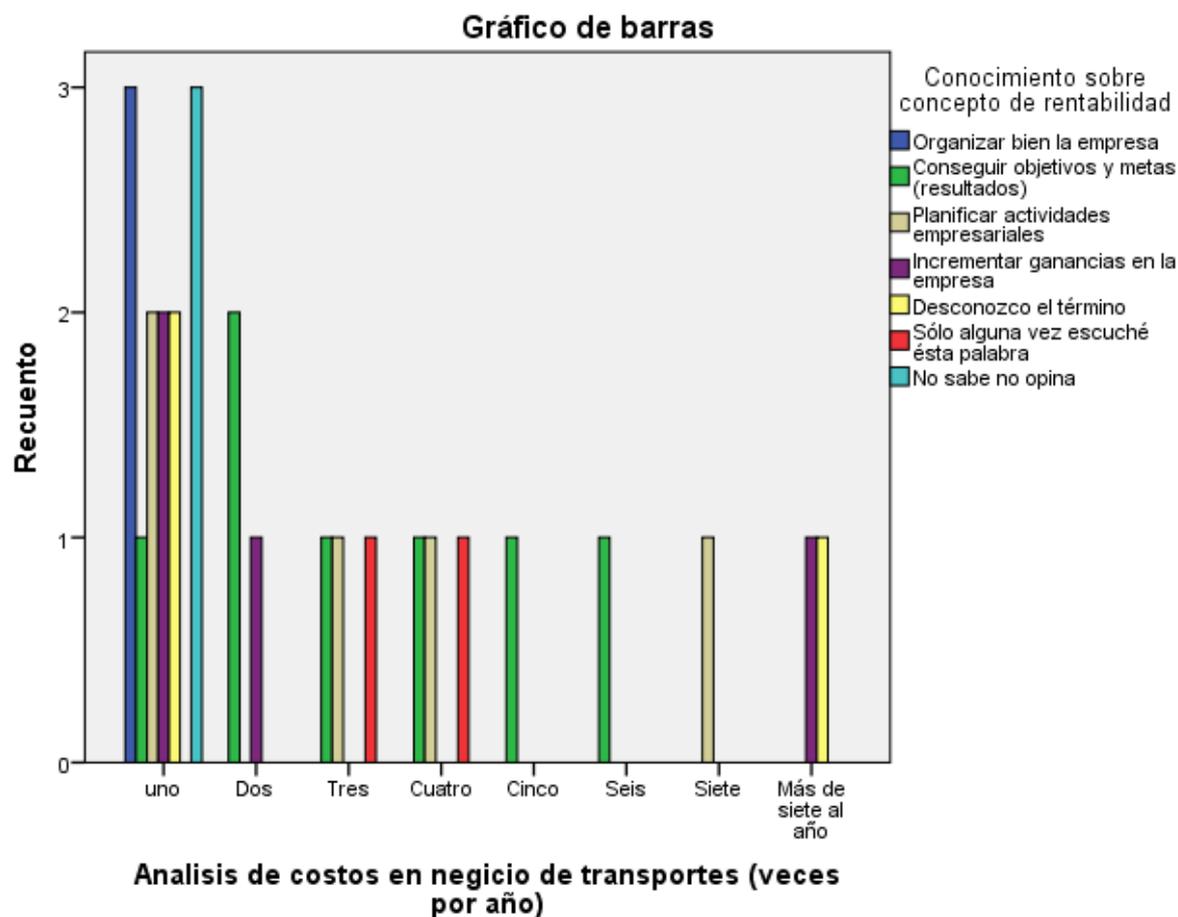
a. 56 casillas (100,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,07.

FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia

Pruebas de chi-cuadrado

$$x^2 = ; 35.820 \quad gl = 42; \quad p = ; 0,736 \quad \alpha = 0,05$$



FUENTE: Encuesta realizada a los responsables, gerentes o administradores de las Empresas de Transporte de pasajeros tipo combi de la ciudad de Huaraz

ELABORACIÓN: Propia

De los análisis de costos que tienen los responsables de las empresas se desprende que no tienen un control minucioso del manejo de costos debido a que la mayoría manifiesta que realiza un control anual cuando éste debe ser permanente, asociado al desconocimiento de rentabilidad que tienen los administradores se deduce que La determinación de costos influye

negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019

j) Decisión:

Como se puede observar cada cuadro presenta la prueba chi cuadrado, que indica si existe o no algún indicio de dependencia entre las variables analizadas, en nuestro caso en todas las pruebas para cada cuadro se ha encontrado un **p** valor mayor al nivel de significancia ($\alpha = 0,05$) lo que indica de acuerdo al paso d) de la prueba que se debe aceptar la hipótesis nula, en consecuencia, al 95% de confianza, existe evidencia estadística suficiente que permite indicar que la determinación de costos influye negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019.

H0: La determinación de costos influye negativamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019

CAPÍTULO VI

ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Durante el desarrollo de la tesis se realizó la evaluación de la determinación de costos en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros de la zona urbana de la ciudad de Huaraz. El propósito principal de este trabajo es el de ver cómo se desarrollan estas dos variables en la provincia de Huaraz. Algunos de los resultados se presentan a continuación:

Tal como manifiesta, Gonzáles (2009). Existe diferencia entre costo contable y costo económico, mientras que el primero se refiere a los gastos históricamente incluido la depreciación cuya información se registra en los asientos contables en el aspecto económico se refiere más a los costos explícitos y costo de oportunidad. Es en el último caso se encuentran especificado las actividades que por obligaciones tienen la empresa en algunos casos son fijos y en otros variables, similar a lo encontrado en la investigación debido a que los costos laborales son considerados como costo variable debido a que a mayor tiempo de servicio de transporte de pasajeros se requiere mayor empleo de mano de obra para los conductores y cobradores, cuando por temporadas bajas de demanda el personal que se emplea es menor inclusive reduciendo la mano de obra directa, esto se expresa en el cuadro N° 13 la determinación de costos realizan tan solo una vez al año e incluso otros conductores.

Por otro lado, como manifiesta Espinoza C. (2018): *“El propietario e la empresa es el que tienen el derecho de percibir sus honorarios al igual que otros trabajadores de la empresa.....”*. Es necesario reconocer que en las empresas de transporte público de pasajeros, también ocurre lo mismo, deben considerarse una

remuneración por el servicio que presta y no utilizar el dinero de los ingresos de la empresa para gastos familiares, ésta confusión hace que el dinero recaudado como ingreso por concepto de cobro de pasajes y otros contratos con la movilidad sean asignados íntegramente a gastos personales y no se distingue la verdadera rentabilidad que tiene la empresa de transporte, ocasionando una informalidad en los estados financieros y patrimoniales de la empresa, En el cuadro N° 30 indican que por no tener estímulos de rentabilidad por altos costos los conductores no se dedican a tiempo completo a dicha actividad aproximadamente el 44,4% no se dedican a la actividad empresarial de transporte completamente.

El costo económico considerado como factor en la remuneración, que es considerado como el mejor factor de empleo alternativo para el caso de las empresas de transporte es prioritario para que funcione la empresa en función al trabajo de conducir y cobrar por los servicios prestados.

Apaza M. (2007), define también la rentabilidad como alcanzar las metas trazadas en función a resultados, en la elaboración del cuestionario se incorporó un concepto de rentabilidad para los administradores de las empresas de transporte y notamos que no tienen mucho conocimiento del concepto de rentabilidad, ello conlleva a predecir que no realizan un cálculo serio y minucioso de los estados financieros que tienen la empresa para saber si tienen ganancia o tienen pérdidas. En el cuadro N° 27 sobre conocimiento de rentabilidad tan solo el 25,9% conocen de dicho concepto teniendo otras ideas la diferencia del 100%. Ello indica que no actúan adecuadamente en el análisis económico financiero.

CONCLUSIONES

A. SEGÚN LA HIPOTESIS GENERAL

La determinación de costos económicos tiene una influencia negativa en el nivel de rentabilidad de las empresas de transportes público de pasajeros de servicio urbano e interurbano en la provincia de Huaraz para el año 2019. Por causas de desconocimiento de los conceptos básicos económicos financieros y por la informalidad para el manejo administrativo de las empresas.

B. SEGÚN LAS HIPOTESIS ESPECIFICAS

- Los costos operativos tienen una incidencia negativa en el nivel de rentabilidad de las empresas de transportes público de pasajeros urbano e interurbano de pasajeros en la provincia de Huaraz. Porque muchos de los ingresos que tienen por concepto de servicio de transporte lo destinan no para la reinversión sino para gastos familiares y otros.
- Los costos laborales obtenidos tienen una incidencia negativa en el nivel de rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros urbano e interurbano en la provincia de Huaraz. Debido a que una gran parte de los conductores de vehículos no dedican el integro de su tiempo a la actividad.
- El bajo nivel de conocimiento de rentabilidad hace que no exista un control eficiente de los costos de producción en las empresas de transporte público de pasajeros urbano e interurbano en la provincia de Huaraz. Debido a que la administración lo realizan los mismos propietarios y no contratan profesionales que puedan apoyar ven la administración de las empresas de

transportes.

- Los ingresos generados por el servicio de transporte público se destinan en gran medida al consumo familiar, sin tener conocimiento de aspectos como reserva de depreciación o reserva para renovación de unidades, por lo que las unidades vehiculares ya pasaron su período de vida útil contablemente, de las empresas de transporte público de pasajeros urbano e interurbano en la provincia de Huaraz.

RECOMENDACIONES

- Los responsables de las empresas de transporte público de pasajeros urbano e interurbano deberán ser capacitados en gestión empresarial para poder manejar eficientemente el sistema de costos, rentabilidad y otros indicadores económico – financieros.
- Las empresas de transporte público de pasajeros urbano e interurbano de la ciudad de Huaraz, deberán contratar a especialistas, tales como administradores, contadores o economistas, que puedan administrar las empresas de transportes para su adecuado manejo económico – financiero.
- Los costos laborales deben ser medidos en tiempo de servicio para el transporte público, más no pagar un solo monto, debido a que las salidas vehiculares para el servicio lo realizan por turnos y se desperdicia mano de obra que luego incidirá en una mayor rentabilidad de la empresa.
- En las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros se requiere implementar con nuevos sistemas de tecnología de información y comunicación tales como software, gps, cámaras, entre otros dispositivos informáticos para mejorar el control y mejora en la generación de ingresos y reducción de costos alternativos que tuvieran las empresas.
- Deberán tener una mayor organización empresarial para el manejo de los recursos económicos y financieros que conlleve a un ordenamiento empresarial y también complementariamente por ordenamiento de la ciudad.

BIBLIOGRAFIA

- ▶ Aching (2006) “Matemáticas Financieras para Toma de Decisiones Empresariales” Edición Serie MYPES, Lima, Perú.
- ▶ Apaza (2006). “Gestión financiera empresarial” Universidad Católica San Pablo, edición Entrelineas. Lima, Perú.
- ▶ Bravo (2003) “Análisis de Rentabilidad Económica y Financiera” Material Didáctico N° 03. Ediciones ESAN. Lima, Perú.
- ▶ Fernández (2003) “Dinero, banca y mercados financieros”. Universidad del Pacifico – Centro de Investigación. Lima, Perú.
- ▶ Flores (2009). “Contabilidad Gerencial: Contabilidad de Gestión Empresarial, teoría y práctica”. Editorial Centro de Especialización en Contabilidad y Finanzas. Lima, Perú.
- ▶ Gonzáles (2008), Análisis de la Empresa a través de Información Económico – Financiera. Editorial Pirámide, Lima, Perú.
- ▶ Hernández & Hernández (2005) “Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión”. Editorial Ediciones Paraninfo Cuarta Edición. Madrid, España.
- ▶ Trejos (2003) “La Microempresa en el Perú a inicios del siglo XXI. Magnitud, importancia y características”. Instituto Peruano de Economía y Sociedad (IPES). Serie Desarrollo Económico Local. Lima, Perú.
- ▶ Ley N° 28015 “Ley De Promoción y Formalización de La Micro y Pequeña Empresa” Art. 2
- ▶ Rivero & Rodríguez (1999). “Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Huaraz”, Tesis para optar el Título Profesional de Contador Público Universidad de Ancash Santiago Antúnez de Mayolo”, Huaraz, Perú.

- ▶ Medina (2001). , “Formación-Gestión y Financiamiento de Negocios”. Editorial PYME. Primera edición. Lima, Perú.
- ▶ Mercado (2003), “Las Finanzas y el Análisis de los Estados Financieros. Lima, Perú.
- ▶ Meza (1999). “Medición del riesgo en la Evaluación del crédito a la Microempresa”. COPEME. Lima, Perú.
- ▶ Portocarrero & Byrne (2004). “Mercado y Gestión del microcrédito en el Perú”, Consorcio de Investigación Económica y Social, Grupo de Análisis para el Desarrollo, Centro Peruano de Estudios Sociales e Institutos de Estudios Peruanos. Lima, Perú.
- ▶ Fontaine (2008). “Evaluación Social de Proyectos”. Editorial Pearson Educación. Décima Edición. Estado de México, México.
- ▶ Rosenberg (1999) “Diccionario de Administración y Finanzas”. Editorial Oceano/Centrum, Barcelona, España.
- ▶ Villanueva & Heredia, “Morosidad de las Pymes y su incidencia en la rentabilidad de las instituciones micro financieras supervisadas por la SBS en la ciudad de Huaraz”. Tesis para Optar el Título Profesional de Contador Público. Universidad Nacional de Ancash Santiago Antúnez de Mayolo. Huaraz, Perú.
- ▶ Villarán (2018), “Riqueza Popular, Pasión y Gloria de la Pequeña Empresa”. Ediciones del Congreso de la República del Perú. Lima, Perú.
- ▶ Merino (2016), “Sistema de Costos y su Efecto en la Rentabilidad de la Empresa Ganadera Productos Lácteos del Norte S.A.C. del Distrito de Santiago de Cao, Año 2015”, Tesis para optar el título Profesional de Contador Público Colegiado, Facultad de Ciencias Empresariales de la Escuela Académico Profesional de Contabilidad. Universidad César Vallejo. Trujillo, Perú.

PÁGINAS WEB VISITADAS:

- ▶ <http://www.caritas.org.pe>
- ▶ <http://www.ucm/info>
- ▶ <http://www.gestiopolis>
- ▶ <http://www.google.com.pe/Mypes>
- ▶ <http://colombia.indymedia.org/news>
- ▶ <http://www.monografias.com>

Anexos

“UNIVERSIDAD NACIONAL SANTIAGO ANTUNEZ DE MAYOLO”

ENCUESTA N°

La presente forma parte de un trabajo de investigación. Se le agradece por anticipado la información verás que nos proporcione, cuyo resultado contribuirá a identificar como

.....
OBJETIVO GENERAL:

Determinar los costos y su influencia en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año, 2019.

I. DATOS GENERALES.

(Encuesta al jefe(a) de hogar)

1.1 Edad:

- a) 18 a 24 b) 25 a 34
c) 35 a 44 d) 45 a 64
e) 65 a más.

1.2 Sexo:

- a) Masculino
b) Femenino

1.3 Condición de convivencia:

- a) Soltero b) Casado
c) Viudo d) Separado(a)
e) No precisa

1.4 Cuenta con Documento Nacional de Identidad

- a) Si
b) No

1.5 Grado de Instrucción

- a) Sin estudios
b) Con solo Educación inicial
c) Primaria incompleta
d) Primaria completa
e) Secundaria incompleta
f) Secundaria completa
g) Superior

- 1.6 Ocupación Principal
- a) Agricultor
 - b) Amo(a) de Casa.
 - c) Albañil
 - d) Conductor de camionetas rurales
 - e) Carpintero
 - f) Cerrajero
 - g) Empresario
 - h) Ayudante de algún oficio
 - i) No trabaja
- II EMPRESA:
- 2.1 ¿Adquirió su camioneta rural con fines de.....?
- a) Trabajo
 - b) Uso familiar
 - c) Trabajo y uso familiar
- 2.2 La condición de su actividad es:
- a) formal
 - b) informal
- 2.3 Usted labora como conductor en la camioneta rural en las condición de.....
- a) Alquilado
 - b) Alquiler - venta
 - c) propio
 - d) Sociedad empresarial
 - e) Préstamo
 - f) Otro:
- 2.4. El dinero que recibe periódicamente de su negocio por el vehículo mayormente lo destina a:
- a) Alimentación
 - b) Vestido de la familia
 - c) Pasajes para traslados a otro lugar
 - d) reinversión en el negocio
 - e) Atención de los menores de edad
 - f) Gastos de fiestas patronales
 - g) Gasto en servicio de agua, luz
 - h) Gasto en compra de artefactos
 - i) Gasto en compra de Utensilios
 - j) Gasto en educación de mis hijos.
- 2.5. ¿Existe supervisión y control por el manejo de ingresos que Usted recibe por el negocio de transporte?
- a) Si
 - b) No

2.6 Si su respuesta es afirmativa. (Marque el más importante)

- a) Manejo familiar
- b) Manejo individual
- c) Manejo empresarial
- d) Manejo corporativo
- e) Manejo asociativo

III. COSTOS EMPRESARIALES.

3.1. ¿Cuántas veces por año realiza un análisis de costos en su negocio de transporte?

- a) Uno
- b) Dos
- c) Tres
- d) cuatro
- e) Cinco
- f) Seis.
- g) Siete.
- h) Más de siete al año

3.2 ¿Cómo aprendió del negocio de transporte?

- a) Por mi propia iniciativa. Solo
- b) En academia
- c) Instructor particular
- d) Apoyo de amigos
- e) Apoyo de familiares
- f) Apoyo empresarial

3.3 ¿Tiene conocimientos de mecánica?

- a) Totalmente
- b) Un poco
- c) Casi nada
- d) Nada

3.4. ¿Conoce de las reglas de tránsito?

- a) Totalmente
- b) Un poco
- c) Casi nada
- d) Nada

3.5. ¿Tiene capacitaciones periódicas?

- a) Si
- b) No
- c) A veces
- d) No sabe no opina

- 3.6 Si su respuesta es afirmativa. ¿Quién organiza dicha capacitación?
- a) La Empresa que pertenezco
 - b) La Municipalidad
 - c) El Ministerio de Transportes
 - d) Las Universidades
 - e) Otras instituciones
- 3.7. ¿Manejando su camioneta rural, ha tenido algunos accidentes? ¿Cómo?.
- a) Volcaduras
 - b) Choques leves.
 - c) Choques fuertes
 - d) Atropellos
 - e) Nunca he tenido
 - f) No sabe no opina
- 3.8. ¿Las rutas que usted circula con su camioneta rural.?
- a) Rutas conocidas
 - b) En todo Huaraz
 - c) Rutas exigidas por ordenanza Muni
 - d) Rutas exigidas por la empresa
 - e) Ruta exigida por los clientes
- 3.9. ¿Los paraderos que tiene es.....?
- a) Definido por la empresa
 - b) Definido por ordenanza municipal
 - c) Cualquier parte de la ciudad
 - d) Definido por mi persona
 - e) Definido por el dueño
 - f) Ninguna de las anteriores
- 3.10 ¿Con su camioneta rural, ha tenido algunos problemas? Indique:
- a) Deuda o financieros
 - b) Judiciales.
 - c) Tributarios
 - d) Papeletas por infracción municipal
 - e) Robo
 - f) Estafa
 - g) No sabe/no opina

IV. RENTABILIDAD

4.1. ¿Qué le motivo trabajar en el transporte de pasajeros?

- a) La necesidad de trabajar
- b) El gusto de conducir
- c) obligación familiar

4.2. ¿Cuántos tiempo está trabajando conduciendo camioneta rural?: (en años)

- a) Uno
- b) Dos
- c) Tres
- d) cuatro
- e) Cinco
- f) Seis.
- g) Siete.
- h) Más de siete años

4.3. ¿El tiempo que se dedica en conducir vehículo de transporte?

- a) De vez en cuando
- b) Permanente o diario.
- c) En horas punta
- d) En días de fiesta
- e) Por necesidad personal
- f) Otros:

4.4. El vehículo que usted conduce es:

- a) Propio
- b) Prestado
- c) Alquilado
- d) Propiedad familiar
- e) No sabe/ no opina

5.1. ¿Cómo conceptúa el término “rentabilidad”?

- a) Organizar bien la empresa
- b) Conseguir objetivos y metas (result
- c) Planificar actividades empresariales
- d) Incrementar ganancias de la empresa
- e) Desconozco el término
- f) Solo alguna vez escuche esta palabra
- g) No sabe/no opina

5.2 La antigüedad de la camioneta rural que conduce es de..... (en años)

- a) Uno
- b) Dos
- c) Tres
- d) cuatro
- e) Cinco
- f) Seis.
- g) Siete.
- h) Más de siete años

5.3 ¿Organiza y dirige su trabajo?

- a) Trabaja según las circunstancias
- b) Planea día a día
- c) realiza un plan con un mes de anticipación
- d) se plantea metas
- e) ninguna de las anteriores

5.4 ¿Cuántas horas trabaja al día?

- a) Uno
- b) Dos
- c) Tres
- d) cuatro
- e) Cinco
- f) Seis.
- g) Siete.
- h) Más de ocho horas

5.5 ¿Cómo juzgaría el servicio de colectivo en la ciudad de Huaraz?

- a) Excelente
- b) Muy buena.
- c) Buena
- d) Regular
- e) Mala
- f) Muy mala
- g) No sabe/no opina

5.6 ¿Qué aspectos considera que lo haría fracasar en su negocio?

- a) Nuevos competidores
- b) Deudas
- c) Nuevas ordenanzas municipales
- d) otros: Especifique:

- 5.7 Si renovara su vehículo, ¿cuál es el aspecto más importante que le beneficiaría?
- a) Garantiza mayor rentabilidad
 - b) Minimiza costos y genera más ingresos
 - c) Da calidad y prestigio al servicio
 - d) Mejora su imagen y prestigio.
 - e) Mejora su imagen financiera
- 5.8 Si tiene pérdidas en su negocio. ¿A qué puede deberse?
- a) Poca demanda del usuario
 - b) Falta de conocimientos empresariales
 - c) Falta de capacitación
 - d) Falta de experiencia laboral
 - e) Aumento en el precio del pasaje
- 5.9 ¿Sus ingresos por su trabajo en transporte de pasajeros es ?
- a) Excelente
 - b) Muy buena.
 - c) Buena
 - d) Regular
 - e) Mala
 - f) Muy mala
 - g) No sabe/no opina
- 5.10 ¿Se encuentra al día en sus impuestos y tributos?
- a) Si
 - b) No
 - c) A veces
 - d) No sabe no opina
- 5.11. Según su apreciación ¿Es rentable el negocio de transporte público?
- a) Si
 - b) No
 - c) A veces
 - d) No sabe no opina
- 5.12. ¿Cómo mejoraría su bienestar personal y familiar conduciendo camionetas rurales?
- a) Capacitándose en dicha actividad
 - b) Renovar un vehículo nuevo
 - c) Incrementando más horas de trabajo
 - d) Atendiendo bien al público usuario
 - e) Ninguna de las anteriores

IV INFORMACIÓN GENERAL (APLICADOR)

DNI

PROVINCIA

DISTRITO

CENTRO POBLADO

AREA: URBANA RURAL

Fecha de Aplicación/...../.....

GRACIAS POR SU PARTICIPACION

MATRIZ DE INVESTIGACIÓN

TÍTULO: "LA DETERMINACIÓN DE COSTOS Y SU INFLUENCIA EN LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE HUARAZ. AÑO 2019"

Bach. Ronald Ever CELMI MEDRANO

Bach. Ronny Dickinson FLORIAN GAVIDIA

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGIA	INSTRUMENTOS
<p>PROBLEMA PRINCIPAL</p> <p>¿Cómo la determinación de costos influye en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019?</p> <p>PROBLEMAS SECUNDARIOS</p> <p>→ ¿De qué manera los costos operativos inciden en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz?</p> <p>→ ¿Cómo los costos de recursos humanos inciden en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz?</p>	<p>General:</p> <p>Determinar los costos y su influencia en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año, 2019.</p> <p>Específicos:</p> <p>a. → Analizar los costos operativos y su influencia en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.</p> <p>b. → Determinar los costos de recursos humanos y su incidencia en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz.</p> <p>c. →</p>	<p>Principal:</p> <p>La determinación de costos influye positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz, año 2019.</p> <p>Hipótesis Específicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Los costos operativos inciden positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz. → Los costos de recursos humanos inciden positivamente en la rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros en la ciudad de Huaraz. 	<p>Independiente:</p> <p>Costos empresariales</p> <ul style="list-style-type: none"> → Costo Fijo. → Costo Variable. → Costo promedio → Costo Marginal → Costos inducidos <p>Dependiente:</p> <p>Rentabilidad Empresarial.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Tasa Interna de Retorno. → Beneficio/Costo. → Costo de Ventas/Ventas netas. → Utilidad Bruta/Ventas netas 	<p>Tipo de investigación:</p> <p>Investigación Aplicada</p> <p>Población y muestra:</p> <p>→ La unidad de análisis son los propietarios de las unidades de transporte público de pasajeros.</p> <p>N = Población → 621</p> <p>n = Muestra → 90</p> <p>Técnicas utilizadas:</p> <p>Tratando de recabar información descriptiva, los instrumentos que se utilizarán serán las encuestas, las entrevistas y la Observación que básicamente deben proporcionar información suficiente acerca de las condiciones existentes.</p>	<p>Fuentes documentales:</p> <ul style="list-style-type: none"> Información y documentación de instituciones y organismos del sector público. Información y documentación de instituciones y organismos del sector privado. Compendios estadísticos <p>Fuentes bibliográficas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Trabajos de investigación Libros especializados en gestión pública Tecnológicos: Compendios estadísticos y archivos en medios electrónicos. Otros: Revistas, artículos, boletines, etc.

