



“UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO”
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES.
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



TESIS

**“EL APALANCAMIENTO OPERATIVO Y LA RENTABILIDAD
ECONÓMICA DE LOS SOCIOS DE LA EMPRESA DE
TRANSPORTE NUEVA CHASKA SA, CUSCO PERIODO 2016”**

PRESENTADO POR:

Bach. Melo Quispe, Demis

Bach. Ttito Quispe, Yazira

**Para Optar al Título Profesional de
Contador Público**

ASESOR:

Mgt. Fernando Philco Prado

CUSCO – PERU

2018



Presentación

SEÑOR RECTOR DE LA UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO, SEÑOR DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES DE LA UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO.

Se pone a su consideración la presente tesis intitulada **“EL APALANCAMIENTO OPERATIVO Y LA RENTABILIDAD ECONÓMICA DE LOS SOCIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE NUEVA CHASKA SA, CUSCO PERIODO 2016”**.

Elaborado por los recurrentes.

El presente trabajo de investigación es presentado para optar el título profesional de Contador público. Ha sido realizado cumpliendo las exigencias que se disponen en el Reglamento específico de Grados y Títulos de la facultad de ciencias económicas, administrativas y contables de la UAC, mediante Resolución N°142-CU-2017-UAC y cumpliendo la aprobación de recomendaciones para el repositorio de la UAC y formato de autorización de depósito de tesis en el mencionado repositorio con Resolución N°357-CU-2017-UAC.

La propuesta académica, hace un análisis del apalancamiento operativo y los beneficios que este genera y la rentabilidad económica que los socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA. Con este trabajo de investigación se pretende proponer posibilidades distintas a las financieras para lograr obtener mayores índices de rentabilidad en las empresas de transporte, lo cual se podrá replicar en otros tipos de empresas, también contribuirá con conocimientos contables a los empresarios del rubro transporte a buscar alternativas para incrementar su rentabilidad.

Bach. Melo Quispe, Demis

Bach. Tito Quispe, Yazira



Agradecimiento

En primer lugar, agradecer a Dios todo poderoso por la vida.

A la Universidad Andina del Cusco por acogernos en su casa durante 5 años de estudio a la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables por abrirnos sus puertas y colaborar en todo momento con nosotros para llevar a cabo el trabajo de investigación.

A la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, por brindarnos su apoyo incondicional, en todos los aspectos.

Al CPC. Fernando Philco Prado, asesor del trabajo de investigación por su apoyo, paciencia, dedicación y valioso aporte en la orientación del presente trabajo de investigación.

A los docentes de la Universidad Andina del Cusco por sus enseñanzas, consejos y comprensión.

A todas aquellas personas que colaboraron en esta bonita experiencia académica.

Bach. Melo Quispe, Demis

Bach. Tito Quispe, Yazira



Dedicatoria

Dedico este trabajo a Dios por brindarme la vida a mis padres Camilo Melo Laura y Flora Quispe Puella, a Jimmy, Yanira y Carina por ser las personas que me levantan el ánimo, por sus consejos y brindarme el ejemplo de seguir creciendo como persona y profesional, por ello con toda la humildad de mi corazón mi agradecimiento eterno.

Bach. Melo Quispe, Demis

Dedico este trabajo a Dios, por darme la oportunidad de vivir y por estar conmigo en cada paso que doy, por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y compañía durante todo este periodo.

A mis padres Roberto Ttito Altamirano y Gregoria Quispe Quispe por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, en toda mi educación, tanto académica, como de la vida, a mis hermanos, cuñadas, sobrinos y al amor por su incondicional apoyo, todo este trabajo ha sido posible gracias a ellos.

Bach. Ttito Quispe, Yazira



Índice

Presentación.....	II
Agradecimiento	III
Dedicatoria.....	IV
Indice de Figuras	IX
Indice de Tablas.....	XII
Indice de Apéndices.....	XIV
Listado de Abreviaturas	XV
Resumen	XVI
Abstract.....	XVII
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 Planteamiento del Problema	1
1.2 Formulación del Problema.....	3
1.2.1 Problema General	3
1.2.2. Problemas Específicos	3
1.3. Objetivos de la Investigación	3
1.3.1. Objetivo General.....	3
1.3.2. Objetivos Específicos	4
1.4. Justificación de la Investigación.....	4
1.4.1. Relevancia Social	4
1.4.2. Implicancias Prácticas	4
1.4.3. Valor Teórico.....	5
1.4.4. Utilidad Metodológica.....	5
1.4.5. Viabilidad y Factibilidad	5
1.5. Delimitación de la Investigación	5



1.5.1. Delimitación Temporal.....	5
1.5.2. Delimitación Espacial.....	5
1.5.3. Delimitación Conceptual	6
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	7
2.1. Antecedentes de la Investigación	7
2.1.1. A Nivel Internacional	7
2.1.2. Antecedentes locales.....	8
2.2. Bases legales.....	9
2.2.1. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181	9
2.2.2. Texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito.....	13
2.3. Bases Teóricas	13
2.3.1. El Apalancamiento	13
2.3.1.1. Tipos de Apalancamiento	13
2.3.2. El Apalancamiento Operativo	15
2.3.2.1. Para qué sirve el Apalancamiento Operativo	15
2.3.3. Grado de Apalancamiento Operativo	16
2.3.4. Punto de Equilibrio Operativo.....	17
2.3.5. La Rentabilidad Económica	18
2.3.5.1. Inversión Inicial.....	19
2.3.5.2. Índice de Rentabilidad	20
2.3.6. Empresa de Transporte Nueva Chaska SA.....	20
2.3.6.1. Concesiones de transporte público en el Perú	21
2.3.6.2. Concesiones de Transporte Público en el Cusco.....	22
2.4. Marco conceptual	23
2.4.1. El Apalancamiento	23



2.4.2. El Apalancamiento Operativo	24
2.4.3. La Rentabilidad Económica	24
2.4.4. Utilidad	24
2.4.5. Estado de Situación Financiera.....	25
2.4.6. Transporte.....	25
2.4.7. Empresa de Transporte	25
2.4.8. Costos Variables	26
2.4.9. Costos Fijos	26
2.4.10. Sociedad Anónima.....	26
2.5. Formulación de hipótesis.....	27
2.5.1. Hipótesis General	27
2.5.2. Hipótesis Especifica	27
2.6. Variable	27
2.6.1. Variables.....	27
2.6.2. Conceptualización de las variables.....	27
2.6.3. Operacionalización de las variables	28
CAPÍTULO III: MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	29
3.1. Tipo de Investigación	29
3.2. Enfoque de Investigación	29
3.3. Diseño de investigación.....	29
3.4. Alcance de la Investigación.....	29
3.5. Población y muestra de la investigación	29
3.5.1. Población	29
3.5.2. Muestra	30
3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de Datos	30



3.6.1. Técnica..... 30

3.6.2. Instrumento..... 30

3.7. Procesamiento de datos 31

CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN 32

4.1. Análisis del instrumento – Encuesta..... 32

4.2. Análisis de Aplicación..... 53

4.2.1. Costos sin Apalancamiento Operativo 5 vueltas por día..... 55

4.2.2. Costos con Apalancamiento Operativo 6 vueltas por día..... 56

4.2.3. Determinación de Estructura de Costos..... 59

4.2.4. Sin Apalancamiento..... 64

4.2.5. Con Apalancamiento 65

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN 66

5.2. Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos 66

5.3. Limitaciones del estudio..... 69

5.4. Comparación critica con la literatura existente 70

5.5. Implicancias del estudio 71

CONCLUSIONES..... 72

RECOMENDACIONES 73

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA..... 74

ANEXOS 78

Anexo N°01. Matriz de consistencia 79

Anexo N°02. Matriz de instrumento para la recolección de datos 80

Anexo N°03. Instrumento de Recolección de Datos 85

Anexo N°04. Validación de Instrumentos 89



Índice de Figuras

Figura 1. Apalancamiento financiero.....14

Figura 2. Apalancamiento operativo.....14

Figura 3. Grado de Apalancamiento Operativo16

Figura 4. Rentabilidad Económica.....18

Figura 5. Índice de Rentabilidad.....20

Figura 6. Ficha informativa sobre la empresa.....21

Figura 7. Concesiones de Transporte Público en el Cusco23

Figura 8. Costo fijo de alquiler (garaje) de su unidad vehicular.....32

Figura 9. Costo fijo de Agua, luz e internet por día dentro de la empresa por socio.....33

Figura 10. Costo de operarios (conductor y cobranza)34

Figura 11. Costo fijo de salarios no variables y gastos administrativos por día dentro de la empresa por socio34

Figura 12. Costo fijo de depreciación anual de su unidad vehicular.....35

Figura 13. Costo variable de combustible por día de su unidad vehicular.....36

Figura 14. Costo variable de mantenimiento por día de su unidad vehicular.....36

Figura 15. Costo variable de lubricante por día de su unidad vehicular.....37

Figura 16. Costo variable de neumáticos por día de su unidad vehicular.....38

Figura 17. Ingresos diarios de su unidad vehicular.....38

Figura 18. Ingreso bruto por vuelta (subida y bajada) de su unidad vehicular.....39

Figura 19. Ingresos diarios brutos (ingreso total) por su unidad vehicular.....40

Figura 20. Ingreso neto diario por su unidad vehicular.....40

Figura 21. Conoce sus activos corrientes.....41

Figura 22. Conoce sus activos no corrientes.....41

Figura 23. Cuáles son sus activos no corrientes.....42



Figura 24. Costo variable de combustible de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día.....42

Figura 25. Costo variable de mantenimiento de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día.....43

Figura 26. Costo variable de lubricante de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día.....44

Figura 27. Costo variable de neumáticos de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día.....44

Figura 28. Pago mensual por ser socio dentro de la empresa.....45

Figura 29. Vueltas (subida y bajada) realiza al día su unidad vehicular.....46

Figura 30. Promedio de cuantos usuarios de tarifa entera lleva en una vuelta (subida y bajada)46

Figura 31. Promedio de cuantos usuarios de tarifa media lleva en una vuelta (subida y bajada)47

Figura 32. Promedio de cuantos usuarios de tarifa escolar lleva en una vuelta (subida y bajada)48

Figura 33. Régimen tributario.....48

Figura 34. Tributos paga como socio de la empresa.....49

Figura 35. A cuánto haciende el impuesto que paga de su unidad vehicular en forma mensual.....50

Figura 36. Cumple con el tiempo normal de subida y bajada que programa la empresa.....50

Figura 37. Conoce el apalancamiento operativo.....51

Figura 38. Conoce la naturaleza de los costos fijos y variables.....51

Figura 39. Cuál es el tiempo de frecuencia de salida (subida y/o bajada) de su unidad vehicular.....52



Figura 40. Tiempo de espera en el paradero inicial y final al concluir una vuelta de su unidad vehicular.....52

Figura 41. Aplicación del Apalancamiento Operativo.....57

Figura 42. Estado de situación financiera sin apalancamiento operativo.....64

Figura 43. Estado de situación financiera con apalancamiento operativo.....65

Figura 44. Ratio de rentabilidad económica sin apalancamiento operativo.....69

Figura 45. Ratio de rentabilidad económica con apalancamiento operativo.....69



Índice de Tablas

Tabla 1. Operacionalización de variables.....28

Tabla 2. Costos sin apalancamiento operativo 5 vueltas por día.....55

Tabla 3. Ingresos sin apalancamiento operativo 5 vueltas por día.....56

Tabla 4. Costos con apalancamiento operativo 6 vueltas por día56

Tabla 5. Ingresos con apalancamiento operativo 6 vueltas por día.....57

Tabla 6. Análisis comparativo.....58

Tabla 7. Costo fijo alquiler/garaje.....59

Tabla 8. Costo fijo servicios básicos.....59

Tabla 9. Gastos de administración y salarios no variables.....59

Tabla 10. Salario de conductor y cobrador.....60

Tabla 11. Aportes.....60

Tabla 12. Costos fijos de alimentación.....60

Tabla 13. Costo fijo de depreciación.....60

Tabla 14. Costo variable de combustible.....61

Tabla 15. Costo variable de mantenimiento.....61

Tabla 16. Costo variable de lubricante.....61

Tabla 17. Costo variable de neumático.....61

Tabla 18. Tributos (multas, permisos y otros)62

Tabla 19. Incentivo por vuelta.....62

Tabla 20. Resumen costos totales.....63

Tabla 21. Estructura de tiempos sin apalancamiento operativo.....66

Tabla 22. Estructura de tiempos con apalancamiento operativo.....67

Tabla 23. Padrón de socios de la E.T. Nueva Chaska.....94

Tabla 24. Aportaciones mes enero 2016.....127

Tabla 25. Gastos e Ingresos mes de enero 2016.....128



<i>Tabla 26.</i> Aportaciones mes febrero 2016.....	129
<i>Tabla 27.</i> Gastos e Ingresos mes de febrero 2016.....	130
<i>Tabla 28.</i> Aportaciones mes marzo 2016.....	131
<i>Tabla 29.</i> Gastos e Ingresos mes de marzo 2016.....	132
<i>Tabla 30.</i> Aportaciones mes abril 2016.....	133
<i>Tabla 31.</i> Gastos e Ingresos mes de abril 2016.....	134



Índice de Apéndices

Apéndice A. Padrón de Socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA.....	93
Apéndice B. Contrato de Concesión para la Prestación de Servicios de Transporte Urbano	94
Apéndice C. Aportaciones 2016.....	127
Apéndice D. Panel Fotográfico.....	135



Listado de Abreviaturas

Art.	Artículo
BaII (inglés)	Earnings Before Interest and Taxes (EBIT)
Cf	Costos fijos
CIU	Clasificación Internacional Industrial Uniforme
Cv	Costos variables
GAO	Grado de apalancamiento operativo
INDECOPI	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia de la Protección de la Propiedad Intelectual
INEI	Instituto Nacional de Estadística e Informática
MPC	Municipalidad Provincial del Cusco
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
ROI (inglés)	Return on Investment
RTI	Ruta de Transporte Interurbana
RTU	Ruta de Transporte Urbana
S.A	Sociedad Anónima
S.R.L	Sociedad de Responsabilidad Limitada
SUNAT	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria
UAII	Utilidad Antes de Impuestos o Intereses



Resumen

En el presente trabajo investigación intitulado “EL APALANCAMIENTO OPERATIVO Y LA RENTABILIDAD ECONÓMICA DE LOS SOCIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE NUEVA CHASKA SA, CUSCO PERIODO 2016”, tiene como objetivo el determinar el apalancamiento operativo y la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016.

El enfoque de la investigación es de tipo cuantitativo y el diseño descriptivo de nivel básico, este trabajo de investigación realizo el análisis de las variables del apalancamiento operativo y rentabilidad económica de los socios de la empresa de transporte nueva Chaska SA, periodo 2016.

El análisis estadístico de los resultados obtenidos permitió llegar a la siguiente conclusión: El apalancamiento operativo y la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016, presenta una situación poco satisfactoria para los empresarios, efectivamente, podemos observar que los niveles de ingresos por la prestación del servicio son promedio, más considerando que no realizan ningún tipo de apalancamiento operativo, pues sus vehículos tienen una antigüedad mayor a 3 años.

Palabras clave: apalancamiento operativo, rentabilidad económica, socios y empresa de transporte.



Abstract

In the present work entitled "THE OPERATIONAL LEVERAGE AND ECONOMIC PROFITABILITY OF THE PARTNERS OF THE TRANSPORTATION COMPANY NUEVA CHASKA SA, CUSCO PERIOD 2016", aims to determine the operating leverage and the economic profitability of the partners of the Company of Transport Nueva Chaska SA, Cusco period 2016.

The focus of the research is quantitative and the descriptive design at the basic level, this research work will analyze the variables of operational leverage and economic profitability of the partners of the new transport company Chaska SA, 2016 period.

The statistical analysis of the obtained results allowed to reach the following conclusion: The operative leverage and the economic profitability of the partners of the Company of Transport Nueva Chaska SA, Cusco period 2016, presents an unsatisfactory situation for the businessmen, indeed, we can observe that the income levels for the provision of the service are average, more considering that they do not realize any type of operative leverage, because their vehicles have an antiquity greater than 3 years.

Key words: operating leverage, economic profitability, partners, company and Transportation Company.



CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1.1 Planteamiento del Problema

El sector transporte en general constituye un sector estratégico para la economía nacional. Por ello, el Estado, como ente promotor, le ha otorgado una serie de incentivos y beneficios tributarios para promocionarlo, con la finalidad de que logre su desarrollo, y brinde así, un aporte más eficiente a la economía.

Modalidad del servicio de transporte público de personas realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización. Se presta bajo las modalidades de Servicio Estándar y Servicio Diferenciado, en vehículos que cumplan con lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Vehículos y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte. (Asesor Empresarial, 2011).

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en coordinación con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2012), publica a cerca del transporte público nacional, en donde indica que al 2012, circularon 93,860 ómnibus, unidades de transporte de pasajeros, a la fecha esta cantidad de ómnibus se ve incrementada exponencialmente.

En el departamento del Cusco, según él (INEI, 2012), existen en circulación 1, 240,563 unidades vehiculares de transporte en general, entre transporte público de pasajeros interprovincial, transporte público de pasajeros urbano, unidades vehiculares de característica privada, etc. La comuna administra cerca de 10 mil entre transporte público, taxis y vehículos que prestan servicios especiales. según (Meza, 2016)

El transporte urbano en la ciudad del cusco está regulado por la ley N° 27189, DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC y por el Plan Regulador de rutas que dio la



Municipalidad Provincial del Cusco, siendo implementado desde el año 2012 y reafirmada en año 2015, en los contratos de concesión para la prestación del servicio de transporte público con rutas urbanas e interurbanas de la provincia del Cusco, donde 38 empresas dedicadas al rubro de transporte publico ganaron las concesiones entre ellas se encuentra la empresa de transporte Nueva Chaska S.A. RTU – 28.

La empresa de Transporte Nueva Chaska SA, tiene un total de 51 socios que realizan el servicio de transporte con 51 ómnibus de categoría M3, Esta empresa de transporte incurre en diversos tipos de costos, entre variables y fijos, que le permiten desarrollar su servicio entre ellos renovación de unidades, mantenimiento de vehículos, combustibles, personal, etc. El servicio que prestan los ómnibus son brindados por los propietarios y personal, el tiempo de frecuencia es de 4 minutos por unidad lo que hace un promedio de 17 unidades que brindan el servicio de subida (San Jerónimo Pata Pata – Santiago Villa el Sol) y 17 unidades en el servicio de bajada, el tiempo de recorrido de cada unidad en cualquiera de estos tramos sea de subida o de bajada es de 65 minutos lo que hace un promedio de 130 minutos por vuelta (subida y bajada), cada unidad de transporté realiza en forma diaria un promedio de 5 vueltas, las cuales se realizan entre las 6:00 am a 9:00 pm, horario normal de funcionamiento de la empresa.

Al realizar el estudio a los socios de la empresa de transporte nueva Chaska SA se obtuvo que desconocen en su totalidad que es el apalancamiento operativo y no cuentan con una estructura de costos adecuada que pueda detallar sus costos y gastos, por tal razón los socios cuentan con una rentabilidad económica insatisfactoria.

El apalancamiento operativo, es un concepto contable que busca aumentar la rentabilidad modificando el equilibrio entre los costos variables y los costos fijos. Se define como el impacto que tienen éstos sobre los costos generales de la empresa, la sustitución de costos variables por costos fijos traerá como consecuencia que a mayores niveles de



producción menores sean los costos, este proceso logrará incrementar las utilidades de la empresa.

Realizar un análisis de los costos en los que incurre la empresa de transportes Nueva Chaska SA, así como también conocer el nivel de rentabilidad nos permitirá ver de forma objetiva como el apalancamiento operativo logrará resultados positivos en la rentabilidad y calidad de servicio de la empresa.

Por ende, no se aprovecha de forma adecuada los activos de la Empresa por lo cual se debe usar metodologías, técnicas y conocimientos contables, que nos permitan no solo describir la problemática, sino que también sugerir acciones para mejorar su rentabilidad e incrementar la calidad de servicio.

1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema General

¿Cuál es la situación del apalancamiento operativo y la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016?

1.2.2. Problemas Específicos

- a) ¿Cuál es la actual estructura de costos fijos y variables de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016?
- b) ¿Cómo es la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016?

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Determinar el apalancamiento operativo y la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016.



1.3.2. Objetivos Específicos

- a) Establecer la actual estructura de costos fijos y variables de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016.
- b) Determinar la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016.

1.4. Justificación de la Investigación

1.4.1. Relevancia Social

Este trabajo de investigación analiza a los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, como un caso particular y a partir de él se obtienen conclusiones generales, que se convierten en recomendaciones con las cuales se realizan el uso del apalancamiento operativo en otras empresas del rubro del transporte público.

Así mismo al mejorar la rentabilidad económica de los socios de la empresa de transporte desarrollaran temas como calidad de servicio y costo de este. Con lo que se podrá conseguir una mejora en la satisfacción del usuario.

1.4.2. Implicancias Prácticas

Esta investigación, busca conocer como es la estructura de costos, así como la rentabilidad económica de las empresas de transporte en la provincia del Cusco, específicamente de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, lo cual permite proponer como a través del apalancamiento operativo, los socios logren mayores índices de rentabilidad económica.



1.4.3. Valor Teórico

Esta investigación, es una referencia bibliográfica para futuros trabajos de investigación, esta referencia será considerada como antecedente de investigación.

1.4.4. Utilidad Metodológica

Esta investigación, es de tipo inductivo ya que, a través de la aplicación del apalancamiento operativo en casos específicos, como el de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, podremos obtener conclusiones que puedan ayudar a empresas del transporte público a nivel local y de manera más amplia ayudar al sector de transporte nacional.

1.4.5. Viabilidad y Factibilidad

Este trabajo de investigación es viable y factible porque se realizó siguiendo las pautas establecidas en las Resoluciones N°142 y N°357 de la Universidad Andina del Cusco, y la información brindada por los socios de la empresa de Transporte Nueva Chaska SA es confiable y real.

1.5. Delimitación de la Investigación

1.5.1. Delimitación Temporal

La investigación es referida al periodo 2016 por ende, analiza la rentabilidad económica y la estructura de costos de los socios de Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, analizando los ingresos y gastos de todo un ejercicio.

1.5.2. Delimitación Espacial

Se realiza la investigación a los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, empresa de transporte ubicada en el Distrito de San Jerónimo, Cusco.



1.5.3. Delimitación Conceptual

1.5.1.1 Apalancamiento Operativo

El apalancamiento operativo busca aumentar la rentabilidad modificando el equilibrio entre los costos variables y los costos fijos. Puede definirse como el impacto que tienen éstos sobre los costos generales de la empresa. Se refiere a la relación que existe entre las ventas y sus utilidades antes de intereses e impuestos. (Costas, 2016)

1.5.1.2 Rentabilidad Económica

La rentabilidad económica, también llamada ROI (Return on Investment) mide la capacidad que tienen los activos de una empresa para generar beneficios, sin tener en cuenta como han sido financiados. (MytripleA, 2018).



CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

2.1.1. A Nivel Internacional

Gonzalez Juárez Jacobo Moisés (2005), quien presento una investigación titulada, *El Apalancamiento Operativo y Financiero en una Empresa Comercial, año 2005. Para optar el título de Contador Público y Auditor, en la Universidad de San Carlos de Guatemala.*

Llegando a las siguientes conclusiones:

- a. Las transacciones de las empresas no se dan en un vacío financiero, por el contrario, toda operación gira en estrecho contacto con los diversos mercados e intermediarios financieros. Se debe tomar en consideración que independientemente del tamaño de una empresa, la misma necesita tener acceso a los mercados en mención, situación que logran por medio de los diferentes intermediarios, que son quienes se encargan de contactar a oferentes y demandantes de recursos monetarios, para la realización de los planes de crecimiento, expansión empresarial, así como de maximización de las utilidades de los inversionistas.
- b. El entorno financiero de las empresas se ve tremendamente influenciado, tanto por factores de carácter interno, como externo, situación que puede afectar de una forma positiva o bien negativa su curso normal de operaciones; en consecuencia, el Contador Público y Auditor, en su calidad de asesor financiero debe tener un claro conocimiento del sistema institucional en el cual opera la empresa, lo cual implica que se debe estar pendiente de las consecuencias en los diferentes niveles de la actividad económica y en los cambios de políticas económicas, en todo lo relacionado con sus áreas de decisión. Así mismo debe de estar al tanto de la



incidencia de políticas monetarias y fiscales; sobre la capacidad de la empresa para generar ingresos y proveerse de fondos.

Este antecedente, aporta a la presente investigación, pues tiene como sujeto de estudio el apalancamiento operativo, sujeto que también estudiaremos, ello nos permitirá analizar, las similitudes que presentan, pese a tener diferente ubicación geográfica.

2.1.2. Antecedentes locales

Roca Duran Christian & Cárdenas Mora Julissa Numen, quienes presentaron la investigación, con el tema: "Efectos en la Rentabilidad del Apalancamiento Operativo en la Empresa de Transporte Liebre S.R.L. periodo 2015". Para optar el título profesional de Contador Público, en la Universidad Andina del Cusco.

Con el planteamiento del problema: ¿Cómo influye el apalancamiento operativo en la adquisición de vehículos de mayor capacidad de pasajeros en la empresa de transporte Liebre SRL periodo 2015?

El objetivo principal establecer los efectos del apalancamiento operativo en la empresa de transporte Liebre S.R.L periodo 2015.

El tipo de investigación es descriptiva porque se ocupa de algunos rasgos relacionados con la estructura de costos fijos y variables en relación con el apalancamiento operativo de la empresa y transversal por que la medición de fenómeno de estudio se relaciona en una única ocasión para cada unidad de transporte mediante muestra con aplicación de entrevistas y trabajo de campo.

El diseño de investigación es no experimental debido a que no se realiza el cruce de variables.



La población está conformada por la empresa de transporte Liebre S.R.L. de la ciudad del cusco.

Este antecedente, aporta a la presente investigación, pues tiene como sujeto de estudio, la rentabilidad y el apalancamiento operativo que también estudiaremos, ello nos permitirá analizar, las similitudes que presenta también aportarán en su marco teórico y conceptual.

2.2. Bases legales

2.2.1. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181

En el Art. 1.- Del ámbito de aplicación; la presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

No se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente Ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos.

En el Art. 2.- De las definiciones

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por:

- a) Transporte Terrestre: desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.
- b) Servicio de Transporte. actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.
- c) Tránsito Terrestre: conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan.



- d) Vías Terrestres: infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.
- e) "Servicio complementario: actividad debidamente autorizada por la autoridad competente, necesaria para la realización de las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre. "

En el Art. 3.- Del objetivo de la acción estatal La acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre, se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

En el Art. 6.- De la internalización y corrección de costos; el estado procura que todos los agentes que intervienen en el transporte perciben y azuman de los costos totales a sus decisiones. Así mismo, promueve de la existencia de precios reales y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte y corrige mediante el cobro de tasas u otros mecánicos similares.

En el Art. 17.- De las competencias de las Municipalidades Provinciales; las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

Competencias normativas:

- a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.
- b) Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes.



- c) Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente.

Competencias de gestión:

- a) Implementar y administrar los registros que los reglamentos nacionales establezcan.
- b) Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que declaren saturadas; así como otorgar permisos o autorizaciones en áreas o vías no saturadas, de conformidad con los reglamentos nacionales respectivos.
- c) Dar en concesión la infraestructura vial nueva y existente, dentro de su jurisdicción, en el marco de lo establecido por la normatividad sobre la materia.
- d) Regular las tasas por el otorgamiento de permisos o autorizaciones de uso de infraestructura en áreas o vías no saturadas, de acuerdo con las normas previstas en el reglamento nacional respectivo.
- e) Cobrar a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que con motivo de la realización de obras interfieran la normal operación del tránsito, según lo dispuesto en el correspondiente reglamento nacional.
- f) Recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito.
- g) Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo.
- h) Construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.



Competencias de fiscalización:

- a) Supervisar, detectar infracciones e importar sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre.
- b) Fiscalizar las concesiones de infraestructura vial que otorgue la municipalidad provincial en su respectiva jurisdicción, en concordancia con los reglamentos nacionales.

En el Art. 18.- De las competencias de las Municipalidades Distritales; las Municipalidades Distritales ejercen las siguientes competencias:

- a) En materia de transporte: en general, las que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).
- b) En materia de tránsito: la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.
- c) En materia de vialidad: la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo. Asimismo, son competentes para construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

En el Art. 23.- Reglamento nacional del tránsito; contiene las normas para el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos y para peatones; las disposiciones sobre licencias de conducir a las que establecen las infracciones y las sanciones.



2.2.2. Texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito

DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC; en el marco de esta ley se han tomado como referencia artículos relevantes que sustentan el trabajo de investigación.

En el Art. 3.- Autoridades competentes; son Autoridades competentes en materia de tránsito terrestre:

- a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- b) Las Municipalidades Provinciales.
- c) Las Municipalidades Distritales.
- d) La Policía Nacional del Perú.
- e) El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI.

2.3. Bases Teóricas

2.3.1. El Apalancamiento

El apalancamiento es la capacidad que tiene la empresa de emplear activos o fondos de costos fijos con el objeto de maximizar las utilidades de los accionistas, el apalancamiento afecta:

- a) Rentabilidad, aumenta la utilidad disponible para los accionistas.
- b) Riesgo, se asocia a la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de pago.

(Higuerey, 2006)

2.3.1.1. Tipos de Apalancamiento

Cuando una empresa invierte en maquinaria está utilizando apalancamiento, cuando una persona utiliza un préstamo para comprarse una casa o cuando un inversor pide dinero prestado para invertir en bolsa están utilizando apalancamiento.

El primer caso se conoce es apalancamiento operativo mientras que los otros dos casos son financieros. Vamos a ver resumidamente en qué consiste cada uno de estos dos tipos:

- a) **Apalancamiento financiero:** Consiste en utilizar deuda para aumentar la cantidad de dinero que podemos destinar a una inversión. Es la relación entre capital propio y crédito utilizado en una operación financiera.

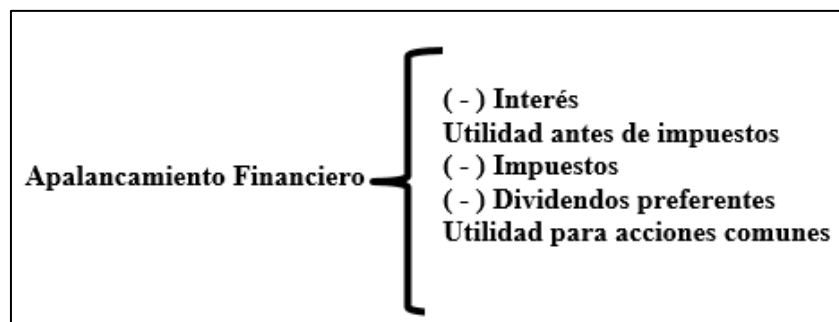


Figura 1. *Apalancamiento financiero*; Fuente: Sevilla (2013)

- b) **Apalancamiento operativo:** Consiste en utilizar costos fijos para obtener una mayor rentabilidad por unidad vendida. Es la relación entre costos fijos y costos variables utilizados por una empresa en la producción de bienes.

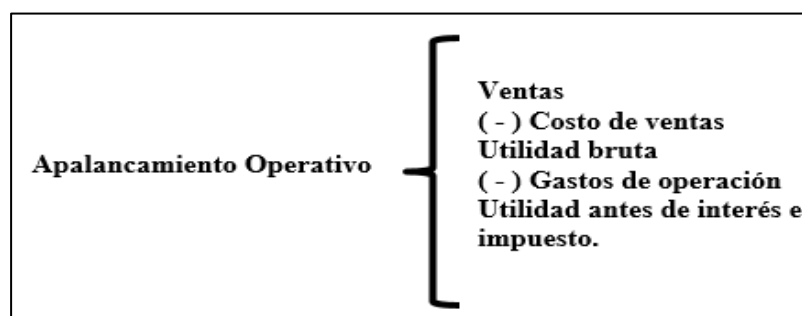


Figura 2. *Apalancamiento operativo*; Fuente: Sevilla (2013)

- c) **Apalancamiento Total:** El efecto combinado de los apalancamientos operativo y financiero sobre el riesgo de la empresa puede determinarse usando un marco de referencia semejante al empleado para el desarrollo de cada uno de los conceptos de apalancamiento. "Tal efecto combinado, puede definirse como la capacidad de la empresa para la utilización de costos fijos tanto operativos como



financieros maximizando así el efecto de los cambios en las ventas sobre las utilidades por acción." (Sevillas, 2013)

2.3.2. El Apalancamiento Operativo

El apalancamiento operativo consiste en utilizar costos fijos para obtener una mayor rentabilidad por unidad vendida. Dado que al aumentar la cantidad de bienes producidos los costos variables aumentarán a un menor ritmo y con ello también los costos totales (costos variables más costos fijos) aumentarán a un ritmo más lento, según vayamos aumentando la producción de bienes, resultando en un mayor beneficio por cada producto vendido.

Se conoce al apalancamiento operativo como la relación entre costes fijos y costes variables utilizados por una empresa en la producción de bienes. (Sevillas, 2013)

2.3.2.1. Para qué sirve el Apalancamiento Operativo

Gracias al apalancamiento operativo un negocio logra reducir los costos totales de producción una vez que se haya producido más de una determinada cantidad, es decir, a medida que el volumen de ventas en la empresa aumenta, cada nueva venta contribuye menos a los costos fijos y más a la rentabilidad.

Por tanto, el apalancamiento operativo permite a las empresas gozar de un mayor margen bruto (precio de venta menos costos variables) en cada venta. Podemos saber que una empresa tiene un alto grado de apalancamiento operativo si el margen bruto de sus ventas es muy elevado.

Cuantos más costos fijos se utilicen, mayor será el apalancamiento operativo. Un alto grado de apalancamiento operativo tiene un mayor riesgo para la empresa, ya que conlleva grandes desembolsos al inicio de una actividad. Si al final la venta

de bienes es menor de la esperada y debe producir menos productos de los que había pronosticado que iban a ser necesarios para superar el umbral de rentabilidad, los costes totales y las pérdidas derivadas de esa actividad serán mayores que si hubiera tenido un menor grado de apalancamiento operativo. (Sevillas, 2013)

2.3.3. Grado de Apalancamiento Operativo

El grado de apalancamiento operativo mide el cambio porcentual en el beneficio bruto operativo BAO de una empresa derivado de un cambio del 1% en la producción o ventas. El grado de apalancamiento operativo, puede calcularse tal:

$$GAO = \frac{I - CV}{I - CV - CF}$$

Figura 3. *Grado de Apalancamiento Operativo*; Fuente: Cardenas & Mora, (2015)

La interpretación de este resultado es que, la empresa puede incrementar en (GAO) su utilidad operativa por cada 1% que sea capaz de incrementar su nivel de operaciones.

Debido a que el apalancamiento operativo mide la utilidad antes de intereses e impuestos, el mismo se concibe como un cambio porcentual en las utilidades generadas en la operación excluyendo los cargos por financiamiento e impuestos. El grado de apalancamiento operativo que tiene una empresa, se puede medir a través del uso de la fórmula siguiente:

DONDE:

GAO = Grado de apalancamiento operativo

I = Ingresos

CF = Costos fijos



CV = Costos Variables

Los cambios que las empresas registran en los costos fijos de operación afectan de una forma significativa el apalancamiento operativo, ya que éste funciona como un amplificador tanto de las pérdidas como de las utilidades. Por lo tanto, debe de considerarse que cuanto más alto es el grado de apalancamiento operativo, mayor es el riesgo para las empresas, debido a que se requiere de una contribución marginal mayor que permita cubrir los costos fijos. (Cardenas & Mora, 2015)

2.3.4. Punto de Equilibrio Operativo

El análisis del punto de equilibrio es el punto muerto, en donde no se gana ni se pierde, es decir, tan solo se recupera la inversión o los costos incurridos, este ratio sirve para medir el grado de apalancamiento operativo de una compañía. Es el nivel de producción o nivel mínimo de ventas que es necesario para que la empresa sea capaz de cubrir sus costes fijos. Este punto o cantidad no significa necesariamente que la empresa gane dinero, ya que después de cubrir costes fijos hay que atender el resto de los gastos incluyendo los no financieros. Matemáticamente se define como el resultado de dividir el total de costes fijos por el precio de venta de producto menos los costes variables empleados para producirlo

Los elementos fundamentales del análisis del punto de equilibrio operativo son:

- a) Las unidades producidas y vendidas en el eje horizontal.
- b) Los ingresos y costos en el eje vertical.
- c) La función de costos operativos totales que son iguales a los costos fijos más los costos variables.

El punto de equilibrio operativo es un método utilizado para determinar el punto en que las ventas son exactamente iguales a los costos operativos, es decir, el punto en

que las operaciones de la empresa alcanzaran su punto de equilibrio. También muestra la magnitud de las utilidades o las pérdidas operativas de la empresa si las ventas aumentan o disminuyen por debajo de este punto. Este análisis trata solo de la porción superior del estado de resultados, es decir, la porción que va desde las ventas hasta el ingreso operativo neto, lo cual conocemos comúnmente como utilidades antes de intereses e impuestos. Esta porción del estado de resultados recibe el nombre de sección operativa, ya que contiene los ingresos y gastos relacionados con la producción normal y las operaciones de venta de la empresa. (Andersen, 1999)

2.3.5. La Rentabilidad Económica

La rentabilidad económica también llamada retorno de la inversión, mide la cantidad que tiene los activos de una empresa para generar beneficios, sin tener en cuenta como han sido financiados. (MytripleA, 2018)

La rentabilidad es la relación que existe entre la utilidad y la inversión necesaria para lograrla, ya que mide tanto la efectividad de la gerencia de una empresa, demostrada por las utilidades obtenidas de las ventas realizadas y la utilización de inversiones, su categoría y regularidad es la tendencia de las utilidades. Estas utilidades a su vez son la conclusión de una administración competente, una planeación integral de costos y gastos y en general de la observancia de cualquier medida tendiente a la obtención de utilidades.

Los beneficios que se tienen en cuenta para conocer la rentabilidad económica de una empresa son antes de haber descontado los intereses e impuestos correspondientes. La fórmula para calcular la rentabilidad económica es la siguiente:

$$\text{Rentabilidad económica (ROI)} = \frac{\text{UAI}}{\text{Activo Total}} \times 100$$

Figura 4. Rentabilidad Económica; Fuente: Faga & Ramos, (2007)



BAII o UAI: Beneficios o Utilidad antes de intereses e impuestos o beneficio bruto, es el beneficio que obtiene la empresa antes de descontar los gastos financieros, intereses e impuestos que tiene que pagar por desarrollar su actividad económica

Activo total: Se refiere a todos los activos con los que cuenta la empresa siempre y cuando sean capaces de generar una renta. (Faga & Ramos, 2007)

2.3.5.1. Inversión Inicial

Conocido como capital de trabajo es una inversión fundamental para el éxito o fracaso de un negocio, el proyecto puede considerar la inversión en todos los activos necesarios para poder funcionar adecuadamente, pero si no contempla la inversión en el capital necesario para financiar los desfases de caja durante su periodo. (Sapag, 2007)

Debemos entender por inversión la materialización de recursos financieros o capital para adquirir bienes, servicios, infraestructura o insumos destinados a la operación de un negocio; de cierta forma, se estaría disponiendo de recursos actuales propios o financiados.

La inversión inicial también es el capital de trabajo que forma parte de la provisión de gastos operativos que podrían ser buenos negocios si fracasan después de haber hecho la inversión inicial por estar limitados de recursos para poder seguir operando, hay que destacar que las utilidades no se presentan de inmediato en la mayoría de los negocios. (Guajardo & Andrade , 2008)

2.3.5.2. Índice de Rentabilidad

Los indicadores de rendimiento, denominados también de rentabilidad o lucratividad, sirven para medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades.

Desde el punto de vista del inversionista, lo más importante de utilizar estos indicadores es analizar la manera como se produce el retorno de los valores invertidos en la empresa. Rentabilidad neta del activo esta razón muestra la capacidad del activo para producir utilidades, independientemente de la forma como haya sido financiado, ya sea con deuda o patrimonio.

Margen bruto: este índice permite conocer la rentabilidad de las ventas frente al costo de ventas y la capacidad de la empresa para cubrir los gastos operativos y generar utilidades antes de deducciones e impuestos. (Brun, 2012)

$$\text{Margen bruto} = \frac{\text{Ventas} - \text{Costo de ventas}}{\text{Ventas}}$$

Figura 5. Índice de Rentabilidad; Fuente: Brun, (2012)

2.3.6. Empresa de Transporte Nueva Chaska SA.

EMPRESA DE TRANSPORTES NUEVA CHASKA SA es una empresa peruana localizada en CUSCO, CUSCO, SAN JERÓNIMO, inicio sus actividades económicas el 01/09/2002. Esta empresa fue inscrita el 26/08/2002 como una SOCIEDAD ANÓNIMA.

Tiene como nombre comercial E. T. NUEVA CHASKA SA, se encuentra registrada en la SUNAT con el RUC 20527092290.

Actualmente esta empresa es una SOCIEDAD ANÓNIMA y tiene como situación ACTIVA. LA EMPRESA DE TRANSPORTES NUEVA CHASKA SA registra como

domicilio legal AV. ROMERITOS NRO. S/N (CERCA CE FE Y ALEGRIA N°21) en
CUSCO / CUSCO / SAN JERÓNIMO.

FICHA INFORMATIVA SOBRE LA EMPRESA:

Nombre Comercial E.T. NUEVA CHASKA SA
Estado ACTIVO
Sector Económico de Desempeño OTRAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE
CIIU 63037
Fecha de Inscripción 01/09/2002
Tipo de Sociedad SOCIEDAD ANÓNIMA
Dirección AV. ROMERITOS NRO. /S/N (CERCA CE FE Y ALEGRIA N°21) CUSCO / CUSCO / SAN JERÓNIMO
Teléfono 277659

Figura 6. *Ficha informativa sobre la empresa;* Fuente: Elaboración propia

2.3.6.1. Concesiones de transporte público en el Perú

La concesión del transporte público se entiende como el proceso mediante el cual el gobierno local transfiere la prestación del servicio de transporte público a un agente privado, el cual se encargará de prestar dicho servicio por un tiempo determinado y de acuerdo con los requerimientos establecidos en el marco regulatorio y en el contrato de concesión. En este proceso se pueden distinguir cuatro etapas.

En la primera etapa, denominada determinación de necesidad de concesión se determina la necesidad de establecer una nueva ruta de transporte público, mediante un análisis de la oferta-demanda en la zona donde se desea implementar la nueva ruta. En esta etapa participan agentes públicos y privados, ya que puede ser tanto el agente público como el agente privado quien se encargue de realizar los estudios



técnicos necesarios para determinar si se necesita una nueva ruta de transporte público.

En la segunda etapa de convocatoria/solicitud de concesión se busca al agente que se encargará de prestar el servicio de transporte público en la ruta a concesionar. Esta etapa puede desarrollarse de dos formas: por convocatoria o por solicitud. Se realiza una convocatoria cuando la concesión se otorgará mediante una licitación pública.

En la tercera etapa de asignación de concesión se decide qué empresa recibirá la concesión mediante la evaluación de las propuestas o solicitudes presentadas por los agentes privados, y definiendo las características de la ruta de transporte público a concesionar (frecuencia, tarifa, cantidad y tipo de vehículos, trayecto de la ruta, horario, etc.).

En la cuarta etapa, implementación de la concesión, se comienza a prestar el servicio de transporte público en la ruta concesionada. Incluye el control y la vigilancia del funcionamiento del transporte público para garantizar que se cumple con las reglas y los requerimientos establecidos en el contrato de concesión y en la regulación del transporte público (Leyes y Reglamentos, 2012).

2.3.6.2. Concesiones de Transporte Público en el Cusco

El contrato de concesión para la prestación del servicio de transporte público en rutas urbanas e interurbanas en la provincia del cusco se licito por 10 años, las rutas fueron concesionadas como se detalla:



1. RTI 01 Empresa de Transportes Saylla
2. RTI 02 Empresa de Transportes Santa Cruz
3. RTI 04 Empresa de Transportes Pachacutec
4. RTI 05 Empresa de Transportes Leon de San Jeronimo
5. RTI 06 Empresa de Transportes Señor del Huerto
6. RTI 07 Empresa de Transportes Nuevo Mirador
7. RTI 08 Empresa de Transportes Cristo Blanco
8. RTI 09 Empresa de Transportes los Leones
9. RTI 10 Empresa de Transportes Señor del Cabildo
10. RTU 01 Empresa de Transportes Patron de San Jeronimo
11. RTU 02 Empresa de Transportes Satelite
12. RTU 04 Empresa de Transportes El Dorado
13. RTU 05 Empresa de Transportes Pegaso Express
14. RTU 07 Empresa de Transportes Inka Express
15. RTU 08 Empresa de Transportes Wimpillay
16. RTU 09 Empresa de Transportes Liebre
17. RTU 10 Empresa de Transportes Columbia
18. RTU 11 A Empresa de Transportes Inversiones Nuevo Amanecer
19. RTU 11 B Empresa de Transportes Luis Vallejo Santoni
20. RTU 12 Empresa de Transportes Multiservicios Imperial
21. RTU 13 Empresa de Transportes Tupac Amaru II
22. RTU 14 Empresa de Transportes El Chasky
23. RTU 15 Empresa de Transportes Inversiones Rapidos
24. RTU 16 Empresa de Transportes Servicio Rapido
25. RTU 17 Empresa de Transportes Ttio la Florida
26. RTU 18 Empresa de Transportes Correcaminos
27. RTU 19 Empresa de Transportes C4M
28. RTU 20 Empresa de Transportes Arco Iris
29. RTU 21 Empresa de Transportes Huancaro
30. RTU 22 Empresa de Transportes Servicio Andino
31. RTU 23 Empresa de Transportes Batman
32. RTU 24 Empresa de Transportes Servicios Expreso Santiago
33. RTU 25 Empresa de Transportes Yllary Qosqo
34. RTU 26 Empresa de Transportes San Sebastian
35. RTU 27 Empresa de Transportes Expreso el Zorro
36. RTU 28 Empresa de Transportes Nueva Chaska
37. RTU 29 Empresa de Transportes Horizonte
38. RTU 30 Empresa de Transportes Doradino

Figura 7. *Concesiones de Transporte Público en el Cusco;*

Fuente: ([www.quiminet.com/empresas de transportes](http://www.quiminet.com/empresas-de-transportes), 2012)

2.4. Marco conceptual

2.4.1. El Apalancamiento

El apalancamiento, en términos financieros, se refiere a la deuda o el préstamo de fondos para financiar la compra de los activos de la empresa. Los dueños de negocios pueden utilizar ya sea deuda o capital para financiar o comprar activos de la compañía.

(Lara Tenorio, 2010)



2.4.2. El Apalancamiento Operativo

El apalancamiento operativo es la sustitución de costos variables por costos fijos que trae como consecuencia que, a mayores niveles de producción, menor el costo por unidad. (Lara Tenorio, 2010)

2.4.3. La Rentabilidad Económica

La Rentabilidad Económica es el rendimiento promedio obtenido por todas las inversiones de la empresa. También se puede definir como la rentabilidad del activo, o el beneficio que éstos han generado por cada sol invertido en la empresa. Es un indicador que refleja muy bien el desempeño económico de la empresa. (Faga & Ramos, 2007)

2.4.4. Utilidad

Se denomina utilidad a la capacidad que algo tiene para generar beneficio. También puede referir a las ganancias que un negocio, empresa o activo determinado genera a lo largo de un período de tiempo. En el primer caso, la utilidad se debe principalmente a la capacidad que tiene un determinado elemento de cubrir o paliar una necesidad que las personas tienen; en este sentido, la utilidad sería la capacidad que un elemento, aspecto o circunstancia tiene para que se genere la solución de un problema. En el segundo, caso, la utilidad guarda relación con las diferencias entre ingresos y egresos pecuniarios en una determinada actividad económica; en este sentido, la utilidad puede entenderse como un flujo de caja positivo. No obstante, ambas concepciones tienen elementos en común que las hacen conectarse. (Faga & Ramos, 2007)



2.4.5. Estado de Situación Financiera

Es un estado que nos da a conocer la situación económica y financiera de la empresa contemplando desde el punto de vista del empresario o dueño, pone en manifiesto el resultado económico y financiero que muestra razonablemente el activo, pasivo y patrimonio de una entidad económica a una fecha determinada.

Toda entidad sea cual fuera su actividad o giro, cuenta con ciertos recursos, así como también efectúan operaciones que de una u otra forma los afectan a ambos ya sea al activo o al pasivo del patrimonio. (Zeballos Z., 2013)

2.4.6. Transporte

El transporte se refiere al movimiento de un producto de un lugar a otro en su recorrido desde el principio de la cadena de suministro hasta el cliente. (Chopra & Meindl, 2013)

2.4.7. Empresa de Transporte

El transporte se refiere al traslado de personas o bienes de un sitio a otro. La empresa de transportes incluye toda la infraestructura que se necesita para realizar el movimiento de personas o productos a su destino.

El transporte implica progreso para las sociedades de cualquier lugar del mundo, siendo un factor importante para la economía, ya que se encarga del traslado de maquinaria, materiales, productos, personas, animales y todo aquello que una sociedad requiere para vivir. El transporte genera intercambio de todo tipo, esto ha logrado que la transportación y la comunicación sean los canales principales para el desarrollo de las sociedades. (www.quiminet.com/empresas de transportes, 2012)



2.4.8. Costos Variables

Los costos variables son los gastos que cambian en función del nivel de actividad y de producción de bienes y servicios de una empresa en concreto. A los costos variables también se les conoce como nivel de unidad producida, precisamente porque son costos que irán cambiando al alza o a la baja en función del número de unidades que se produzcan. (Thompson, 2015).

2.4.9. Costos Fijos

Los que permanecen constantes dentro de un periodo determinado, sin importar si cambia el volumen; por ejemplo, los sueldos, la depreciación en línea recta, alquiler del edificio. (Acosta, 2014)

2.4.10. Sociedad Anónima

La sociedad anónima ordinaria es un tipo de persona jurídica de derecho privado, de naturaleza comercial o mercantil, cualquiera sea su objeto social, con responsabilidad limitada; es decir, los socios no responden personalmente por las deudas sociales. Se constituye simultáneamente en un solo acto por los socios fundadores o en forma sucesiva mediante oferta a terceros.

La sociedad anónima ordinaria puede adoptar cualquier denominación, pero debe figurar necesariamente la indicación sociedad anónima o las siglas S.A. (Martinez, 2016)



2.5. Formulación de hipótesis

2.5.1. Hipótesis General

El apalancamiento operativo y la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016, presenta una situación poco satisfactoria para los empresarios.

2.5.2. Hipótesis Específica

- a) La actual estructura de costos fijos y variables de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco - periodo 2016, es de tipo convencional.
- b) Los socios de la empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco - periodo 2016, presentan una rentabilidad económica insatisfactoria.

2.6. Variable

2.6.1. Variables

- a) VARIABLE 1: Apalancamiento Operativo
- b) VARIABLE 2: Rentabilidad Económica

2.6.2. Conceptualización de las variables

VARIABLE 1: **Apalancamiento Operativo**

El apalancamiento operativo es la sustitución de los costos variables por los costos fijos de una determinada empresa, el resultado de esta operación concluirá con una mayor producción y disminución de costos.

VARIABLE 2: **Rentabilidad Económica**

La Rentabilidad Económica es el resultado obtenido por todas las inversiones de la empresa, el beneficio que éstos han generado por cada sol invertido en la empresa. Es un indicador que refleja muy bien el desempeño económico de la empresa

2.6.3. Operacionalización de las variables

VARIABLES	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
VARIABLE 1. Apalancamiento Operativo	El apalancamiento operativo es la sustitución de costos variables por costos fijos que trae como consecuencia que, a mayores niveles de producción, menor el costo por unidad producida. (Lara Tenorio, 2010)	Costos fijos	<ul style="list-style-type: none"> • Alquiler (garaje) • Costo fijo de Agua, luz e internet. • Costo de conductor y Cobrador • Salarios no variables y Gastos de administración • Gastos de alimentación • Depreciación
		Costos variables	<ul style="list-style-type: none"> • Combustible del vehículo • Reparación y mantenimiento • Lubricantes • Neumáticos
VARIABLE 2. Rentabilidad Económica	La rentabilidad económica, también llamada ROI (Return on Investment) mide la capacidad que tienen los activos de una empresa para generar beneficios, sin tener en cuenta como han sido financiados. (MytripleA, 2018)	Beneficio Económico (Utilidad)	<ul style="list-style-type: none"> • Utilidad bruta • Utilidad de operación • Utilidad antes de impuestos • Utilidad del ejercicio
		Activo Total (Inversión)	<ul style="list-style-type: none"> • Activo corriente • Activo No Corriente

Tabla 1. Operacionalización de variables; Fuente: Elaboración propia.



CAPÍTULO III: MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de Investigación

La investigación es descriptiva de nivel básico, porque realiza el análisis de las propiedades y características de las variables, que son el apalancamiento operativo y rentabilidad económica de los socios de la empresa de transporte nueva Chaska SA, periodo 2016.

3.2. Enfoque de Investigación

Este trabajo de investigación se desarrolla bajo un enfoque cuantitativo, que consiste en aplicar los conocimientos teóricos en el análisis de una situación real actual, y con esto encontrar la solución al problema.

3.3. Diseño de investigación

La investigación tiene un diseño No experimental, porque se observa a los fenómenos tal cual se presentan para luego analizarlos.

3.4. Alcance de la Investigación

Es Descriptiva, porque analiza específicamente las cualidades y características de las variables del trabajo de investigación.

3.5. Población y muestra de la investigación

3.5.1. Población

La población de estudio está compuesta por los 51 socios de la empresa de Transporte Nueva Chaska SA. Cusco periodo 2016.



$N = 51$ socios a la empresa de Transporte Nueva Chaska S.A.

3.5.2. Muestra

La muestra es censal y está representada por los 51 socios de la empresa de Transporte Nueva Chaska SA. Cusco periodo – 2016, el muestreo es de tipo no probabilístico con la técnica, por conveniencia.

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de Datos

3.6.1. Técnica

Como fuente principal se utilizó la técnica de recolección documentaria, que sirve para la recolección de datos a través del traslado de la información de fuentes que maneja la empresa de Transporte Nueva Chaska SA.

Como fuente complementaria se utilizó la técnica Encuesta, que sirve para la recolección de datos con el cual se interrogará de manera escrita a los socios, con el fin de obtener la información necesaria para la investigación.

3.6.2. Instrumento

Se utilizó la documentación contable, que es un instrumento de recolección de información de fuentes directas a través de fichas de recolección de datos de los documentos que maneja la empresa como: actas de la empresa, acuerdos, padrones, listas, contratos, etc.

Se utilizó el cuestionario, que es el instrumento de la técnica encuesta, el cuestionario es un conjunto de preguntas diseñadas para generar los datos necesarios, con el propósito de alcanzar los objetivos del proyecto de investigación. El cuestionario permite estandarizar y uniformar el proceso de recopilación de datos.



3.7. Procesamiento de datos

Análisis Cuantitativo. Es aquel que se basa en los números para investigar, analizar y comprobar información y datos; este intenta especificar y delimitar la asociación o correlación, además de la fuerza de las variables, la generalización y objetivación de cada uno de los resultados obtenidos, es decir que los cuestionarios deberán tener resultados que sean posibles de cuantificar.

Se utiliza, los programas, Microsoft Word, Microsoft Excel y el SPSS Versión 23.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

El resultado de las encuestas realizadas a los socios de la empresa de transporte Chaska SA, nos brindan las siguientes Figuras, que son ordenados de la siguiente manera:

Parte I: Resultados sin Apalancamiento Operativo, 5 vueltas; (Figura N°8 – N°23, Figura N°28 – 40)

1. Figura N°8 – N°12 costos fijos
2. Figura N°13 – N°16 costos variables
3. Figura N°17 – N°20 Ingresos
4. Figura N°21 – N°23 Activos
5. Figura N°28 – N°40 Datos Adicionales

Parte II: Resultados con Apalancamiento Operativo, 6 vueltas; (Figuras N°8 – N°12, Figura N°24 – 27)

1. Figura N°8 – N°12 costos fijos
2. Figura N°24 – N°27 costos variables

4.1. Análisis del instrumento – Encuesta

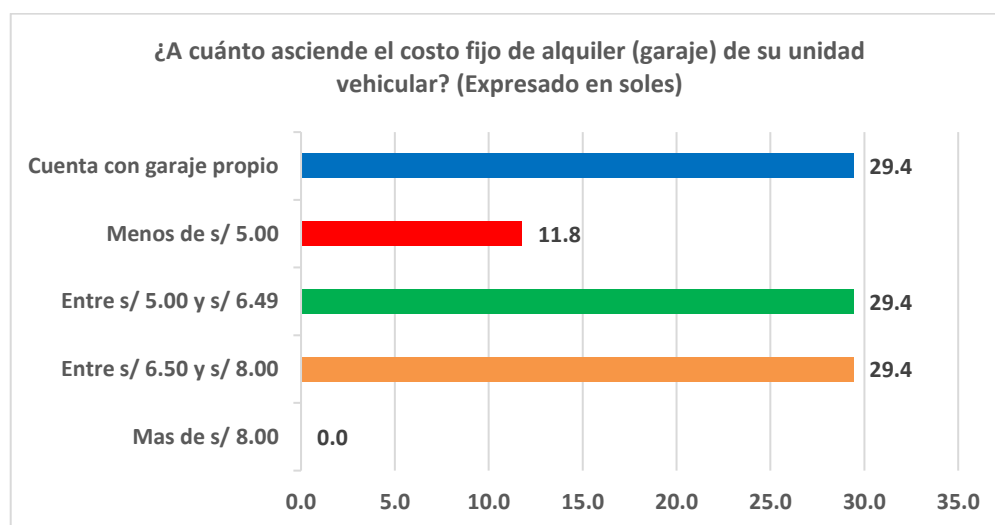


Figura 8. Costo fijo de alquiler (garaje) de su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, el 29.4% de los encuestados respondió que cuentan con garaje propio, ENTRE S/ 5.00 Y S/ 6.49, y ENTRE S/ 6.50 Y S/ 8.00; coincidieron en 29.4% de la población encuestada, por otro lado, el 11.8% de los encuestados respondieron que MENOS DE S/ 5.00 es lo que asciende su costo fijo de alquiler de garaje para su unidad vehicular.

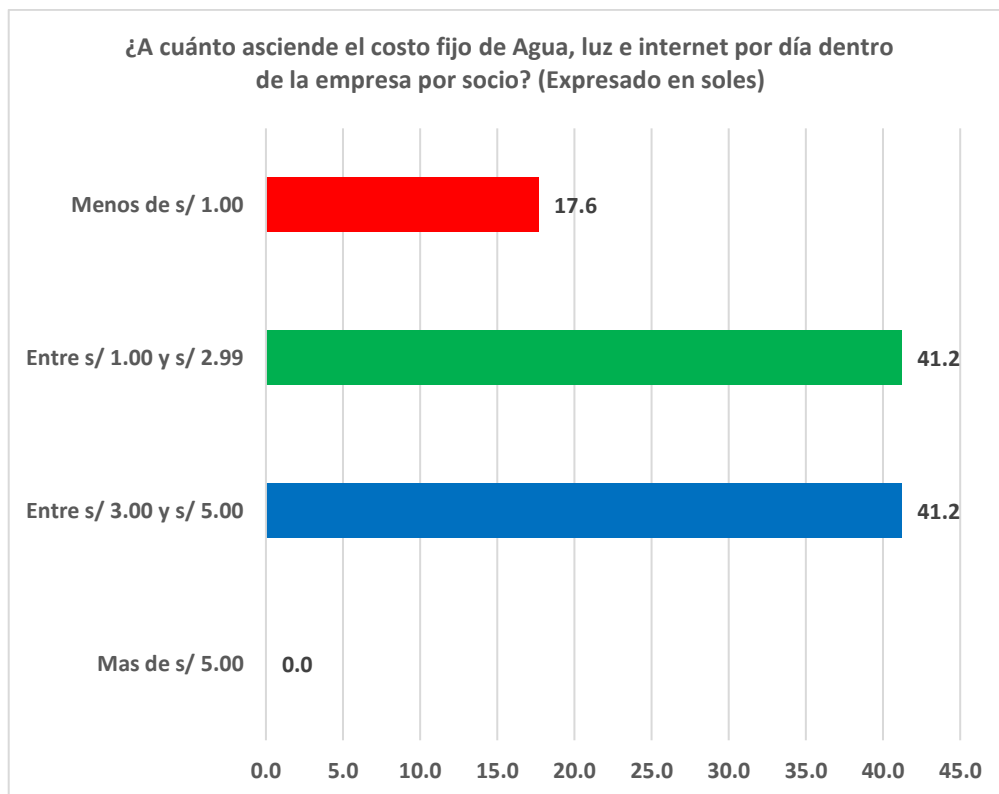


Figura 9. Costo fijo de Agua, luz e internet por día dentro de la empresa; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que un 41.2% de los encuestados respondieron que ENTRE S/ 1.00 Y S/ 2.99 y ENTRE S/ 3.00 Y S/ 5.00, como monto a la cual asciende el costo fijo de Agua, luz e internet por día dentro de la empresa respectivamente, por otro lado, el 17.6% de los encuestados respondieron que MENOS DE S/ 1.00 para el monto al cual asciende el costo fijo de Agua, luz e internet por día dentro de la empresa.

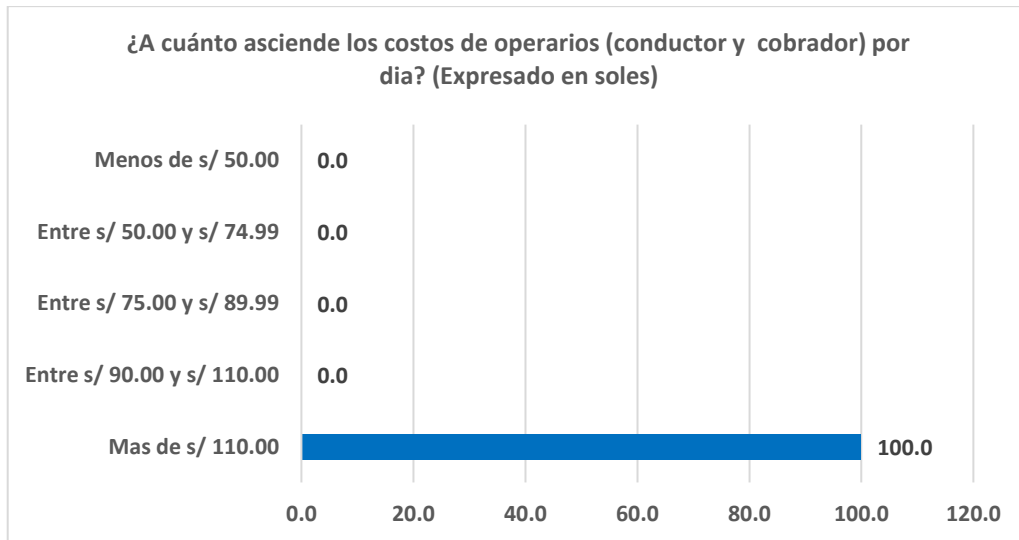


Figura 10. Costo de operarios (conductor y cobrador); Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, coincidió en responder que su costo de operarios (conductor y cobrador) por día asciende a MAS DE S/ 110.00 soles, entre las respuestas más repetidas se obtuvo una información promedio del pago al conductor que asciende a s/. 70.00 soles y a los cobradores se les paga un monto promedio de s/. 45.00 soles al día; además de que estos montos no incluyen los s/. 30.00 soles de alimentación diaria.

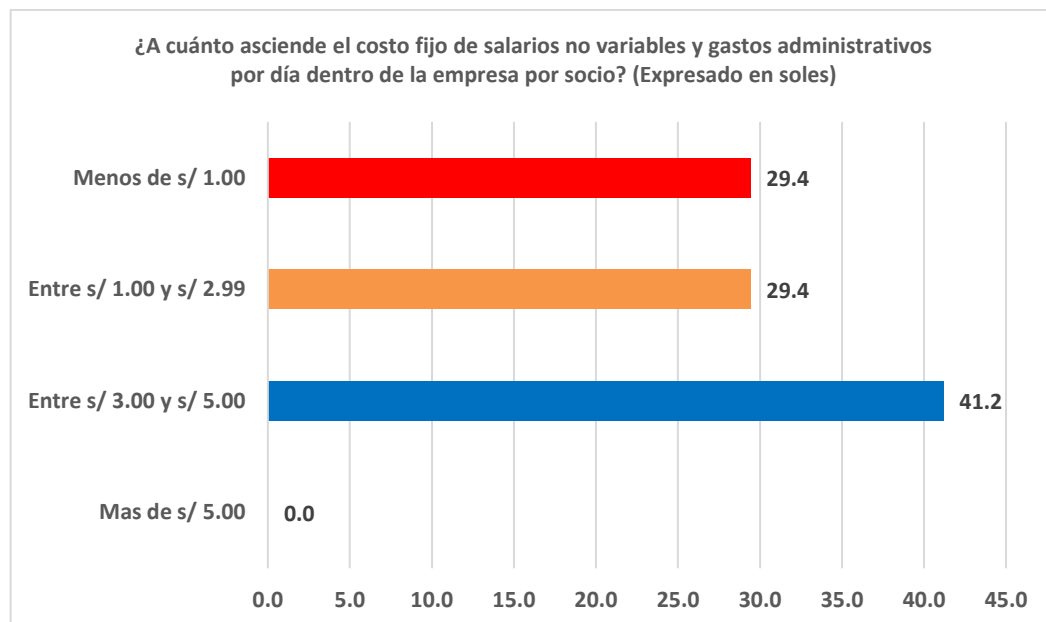


Figura 11. Costo fijo de salarios no variables y gastos administrativos por día dentro de la empresa por socio; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska S.A. el 41.2% de encuestados respondieron que su costo fijo de salarios no variables y gastos administrativos por día dentro de la empresa por socio asciende ENTRE S/ 3.00 Y S/ 5.00, por otro lado, se obtuvo un 29.4% de la población encuestada respondieron MENOS DE S/ 1.00 y ENTRE S/ 1.00 Y S/ 2.99, como monto a la cual asciende el costo fijo de salarios no variables y gastos administrativos por día dentro de la empresa por socio.

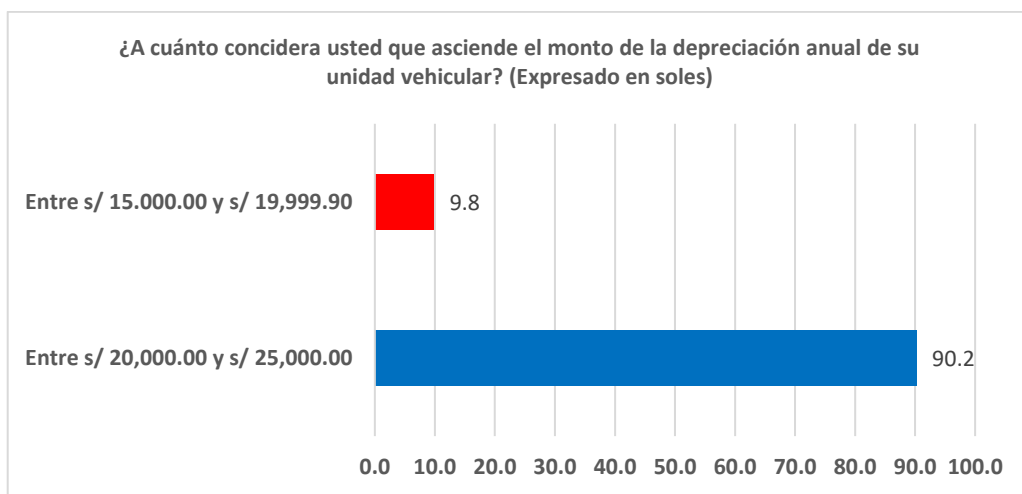


Figura 12. Costo fijo de depreciación anual de su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 90.2% de los encuestados respondieron que el costo fijo de depreciación anual de su unidad vehicular asciende ENTRE S/ 20,000.00 Y S/ 25,000.00; por otro lado, el 9.8% de la población encuestada respondió que esta está ENTRE S/ 15,000.00 Y S/ 19,999.90.

Además, podemos mencionar que deprecian de manera inadecuada su unidad vehicular deberían depreciar en un 20% anual al costo de adquisición, las respuestas más repetidas para este ítem fueron de S/ 20,000.00 y S/ 22,660.00 soles promedio al año.

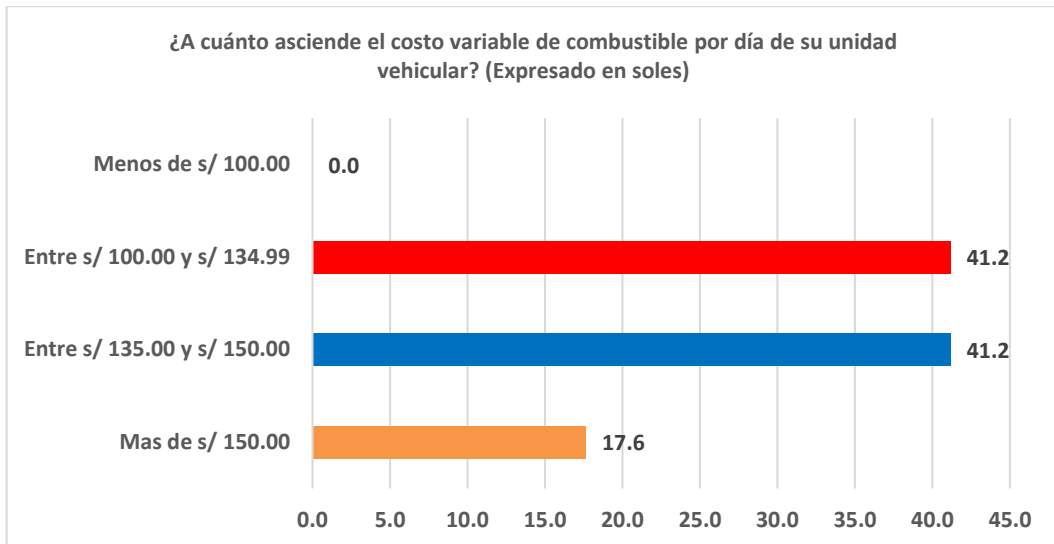


Figura 13. Costo variable de combustible por día de su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 41.2% de los entrevistados coincidieron en responder sobre en cuánto asciende su costo variable de combustible por día de su unidad vehicular ENTRE S/ 100.00 Y S/ 134.99 y ENTRE S/ 135.00 Y S/ 150.00 respectivamente para cada una de las respuestas; por otro lado, el 17.6% de la población encuestada respondieron que MAS DE S/ 150.00, para el monto al cual asciende su costo variable de combustible por día de su unidad vehicular.

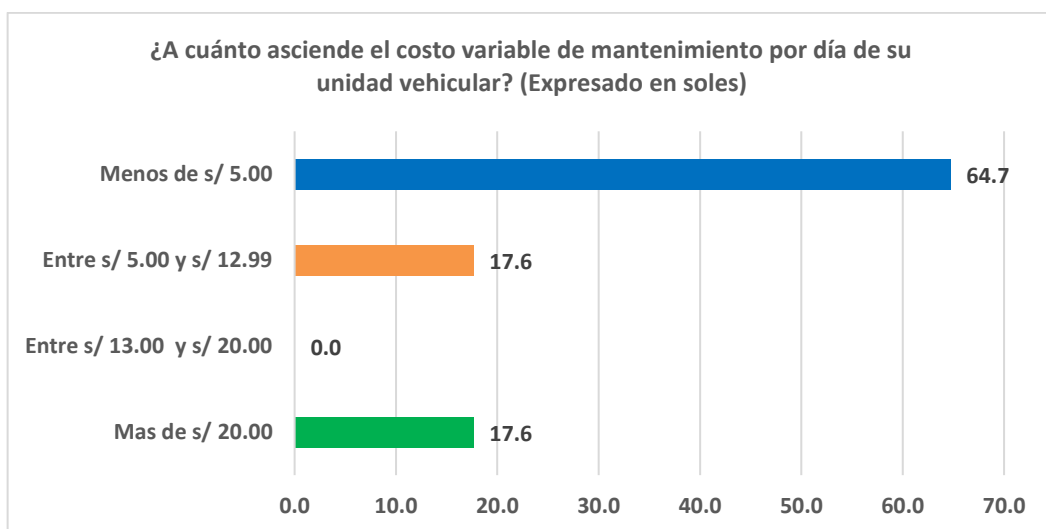


Figura 14. Costo variable de mantenimiento por día de su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 64.7% de los encuestados coincidieron en responder que el costo variable de mantenimiento por día de su unidad vehicular asciende a MENOS DE S/ 5.00; por otro lado, el 17.6% de la población encuestada respondieron ENTRE S/ 5.00 Y S/ 12.99 y MAS DE S/ 20.00 respectivamente para cada uno de ellas, con respecto a lo que asciende su costo variable de mantenimiento por día de su unidad vehicular.

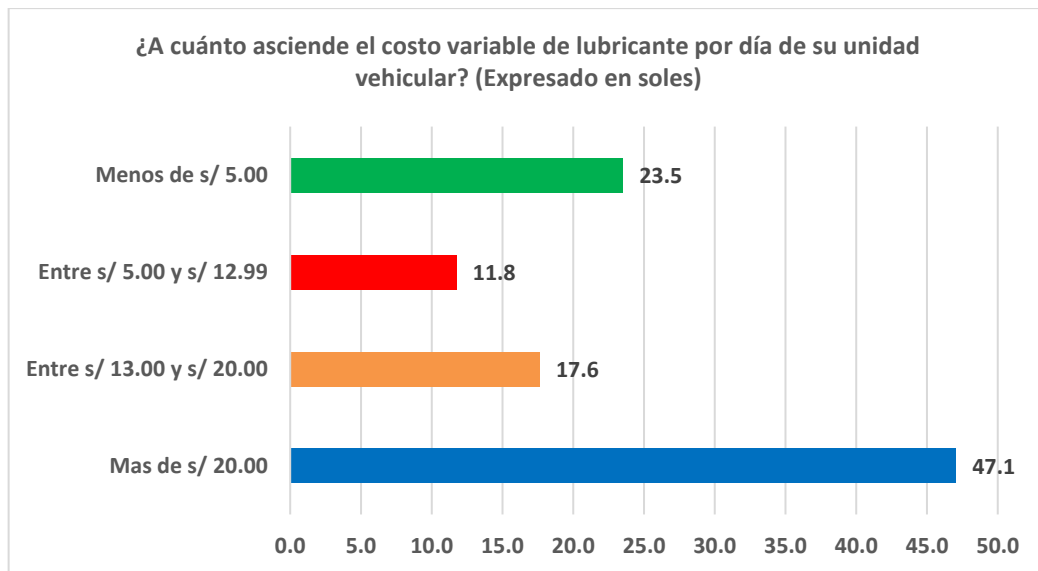


Figura 15. Costo variable de lubricante por día de su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 47.1% de respuestas coincidieron que el costo variable de lubricantes por día de su unidad vehicular asciende a MAS S/ 20.00, mientras que el 23.5% de los encuestados respondieron que su costo variable asciende a MENOS DE S/ 5.00, así mismo se tiene un 17.6% de la población responde que sus costos variables por lubricantes ascienden ENTRE S/ 13.00 Y S/ 20.00, por otro lado, se obtuvo un 11.8% de respuestas en relación al costo variable de lubricantes por día de su unidad vehicular que asciende ENTRE S/ 5.00 Y S/ 12.99.

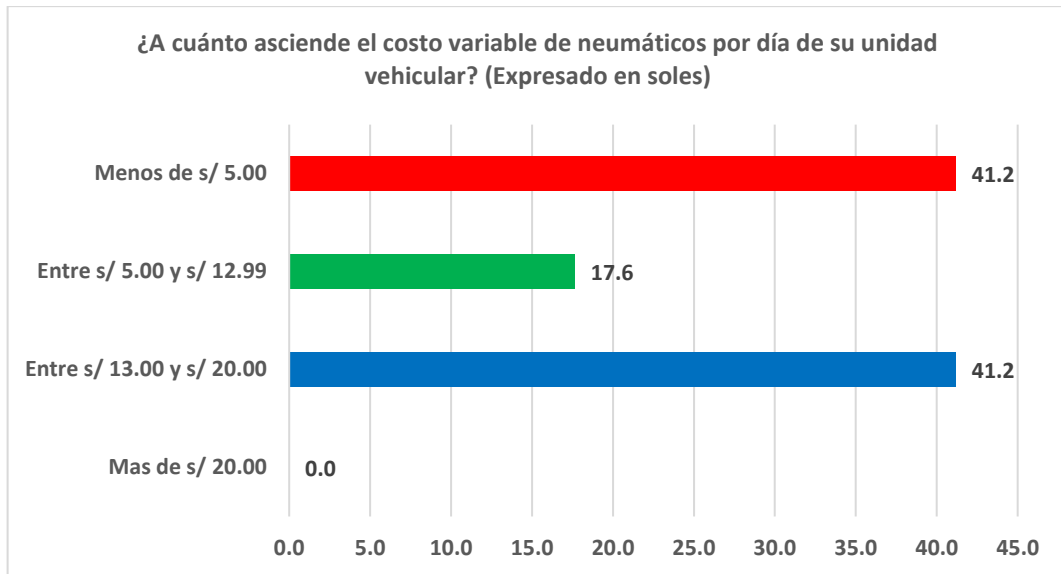


Figura 16. Costo variable de neumáticos por día de su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 41.2% de los encuestados respondieron que el costo variable de neumáticos por día de su unidad vehicular asciende a MENOS DE S/ 5.00 y ENTRE S/ 13.00 Y S/ 20.00 respectivamente para cada una de las respuestas, por otro lado, el 17.6% de la población encuestada coinciden en que el costo variable de neumáticos por día de su unidad vehicular asciende ENTRE S/ 5.00 Y S/ 12.99.

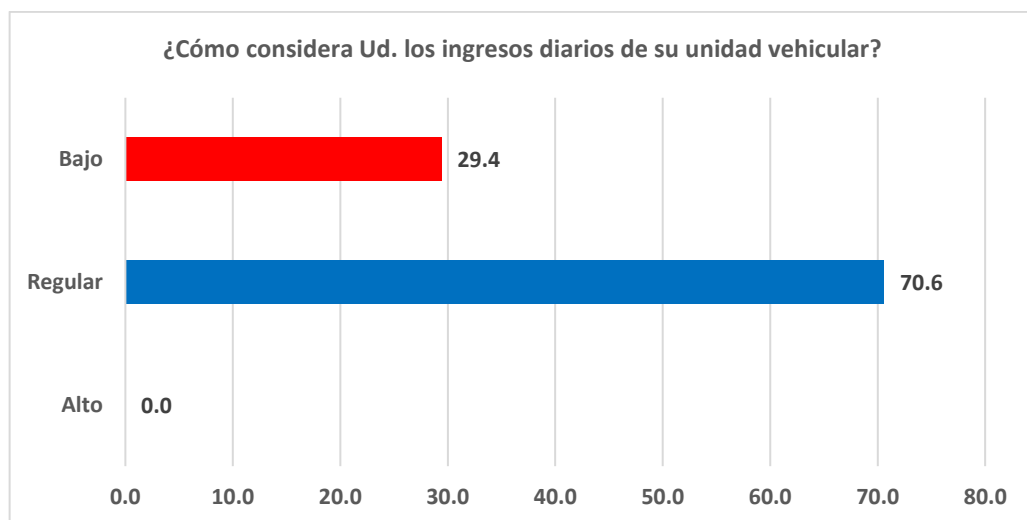


Figura 17. Ingresos diarios de su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 70.6% de los encuestados respondieron coincidentemente que consideran que sus ingresos diarios de su unidad vehicular son REGULARES; por otro lado, el 29.4% de los encuestados respondieron que sus ingresos diarios de su unidad vehicular son BAJOS.

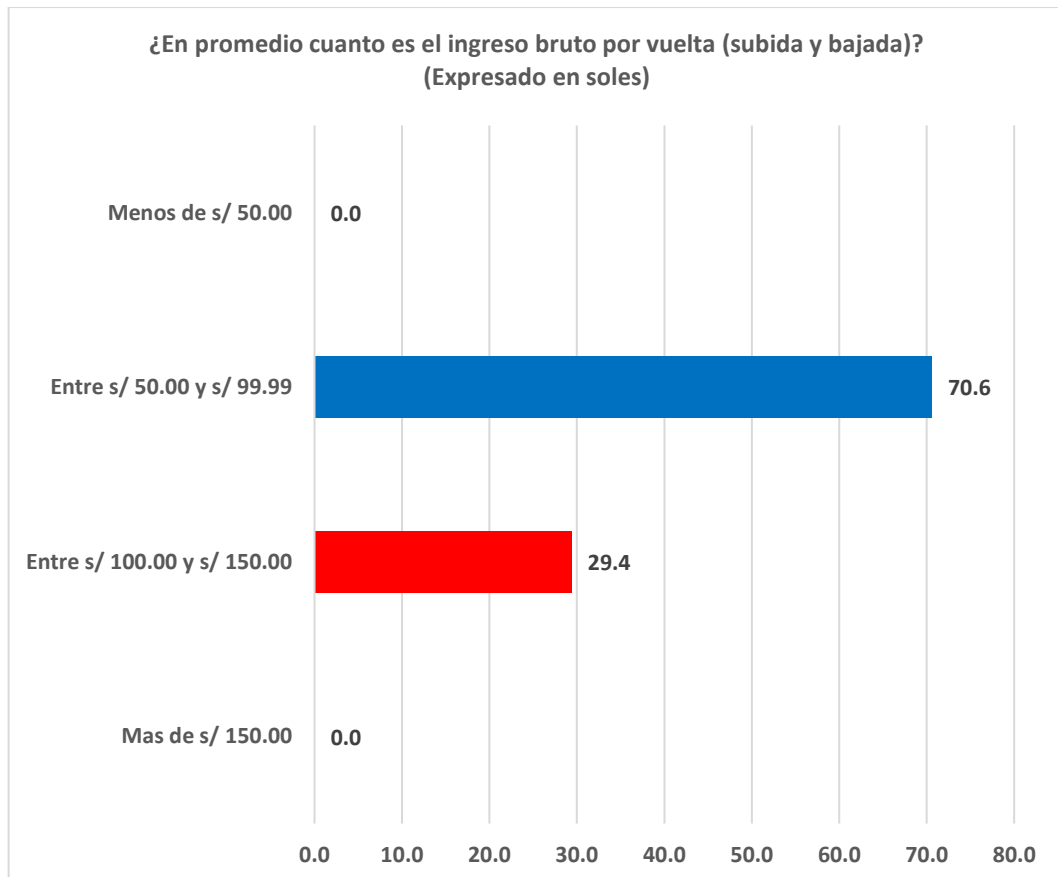


Figura 18. Ingreso bruto por vuelta (subida y bajada); Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 70.6% de los encuestados respondieron que el ingreso bruto por vuelta (subida y bajada) les genera un ingreso promedio ENTRE S/ 50.00 Y S/ 99.99 soles; por otro lado, el 29.4% de los encuestados respondieron que su ingreso bruto promedio por vuelta esta ENTRE S/ 100.00 Y S/ 150.00 soles.

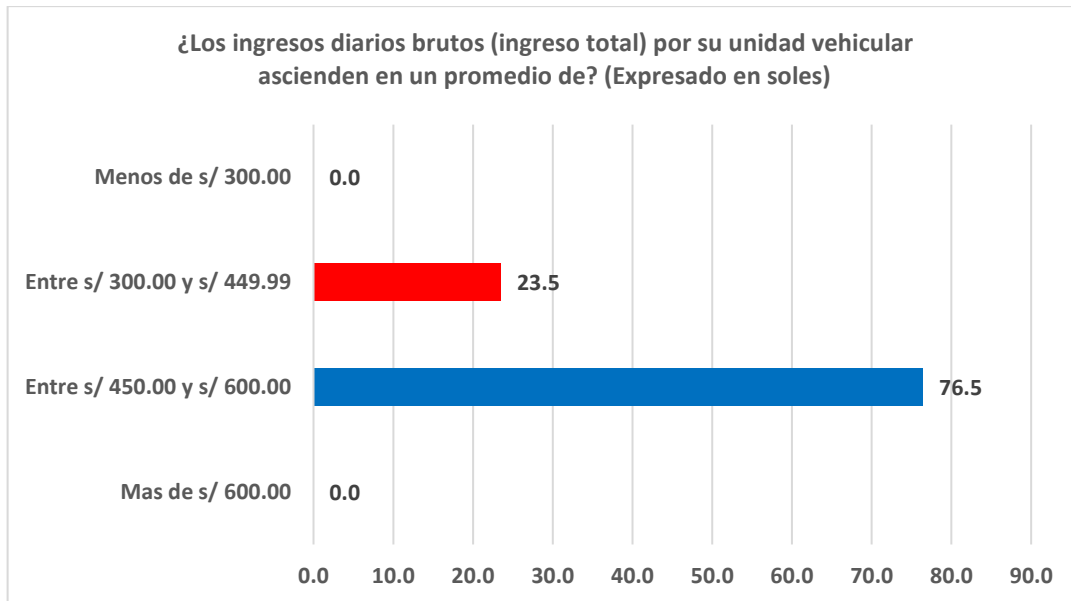


Figura 19. Ingresos diarios brutos (ingreso total) por su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 76.5% de respuestas coinciden en que el ingreso diario bruto (ingreso total) por su unidad vehicular asciende en un promedio ENTRE S/ 450.00 Y S/ 600.00 soles; por otro lado, el 23.5% de los encuestados respondieron que su ingreso diario bruto promedio por su unidad vehicular asciende ENTRE S/ 300.00 Y S/ 449.99 soles.

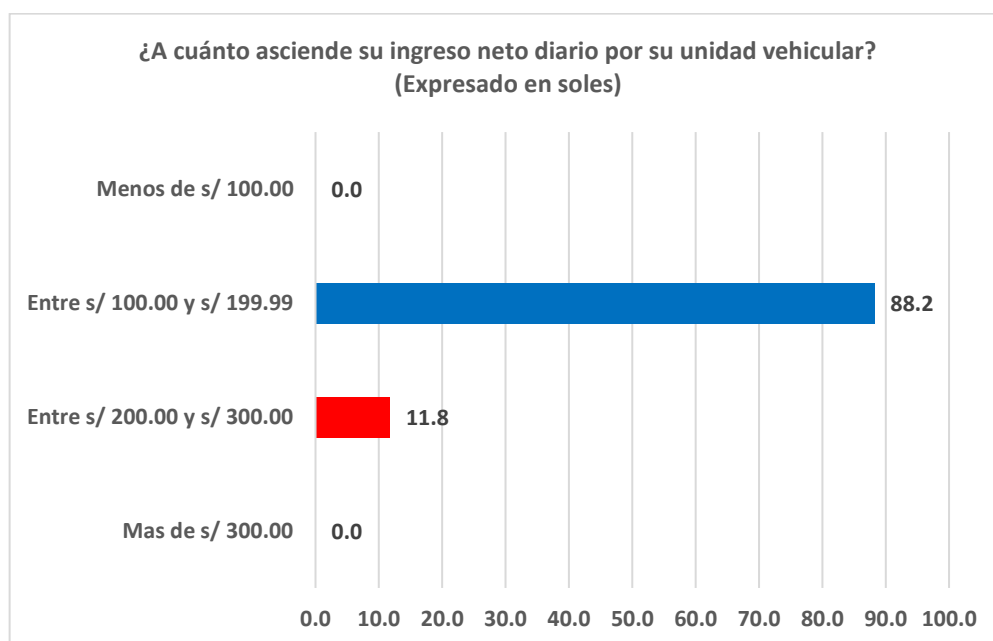


Figura 20. Ingreso neto diario por su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 88.2% de respuestas coinciden en que el ingreso neto diario por su unidad vehicular asciende a un promedio ENTRE S/ 100.00 Y S/ 199.99 soles; por otro lado, el 11.8% de los encuestados respondieron que su ingreso diario neto diario promedio por su unidad vehicular asciende ENTRE S/ 200.00 Y S/ 300.00 soles.

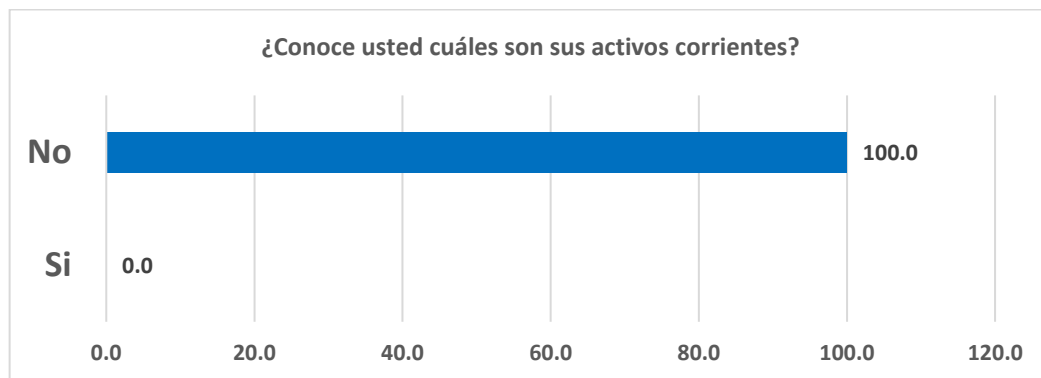


Figura 21. Conoce sus activos corrientes; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, respondieron con un contundente 100% que NO conocen cuáles son sus activos corrientes.

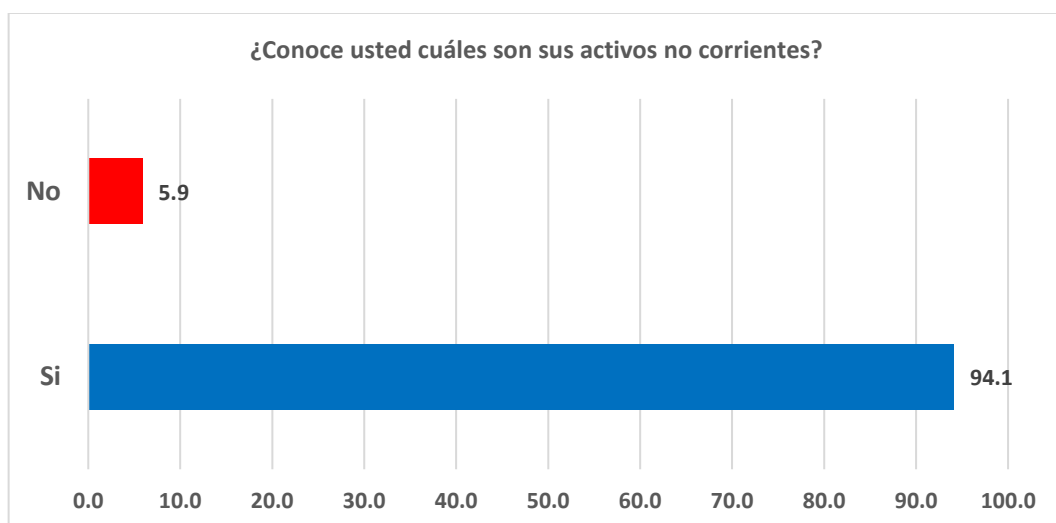


Figura 22. Conoce sus activos no corrientes; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 94.1% de encuestados respondieron que, SI conocen sus activos no corrientes; por otro lado, el 5.9% de los encuestados respondieron que NO conocen sus activos no corrientes.

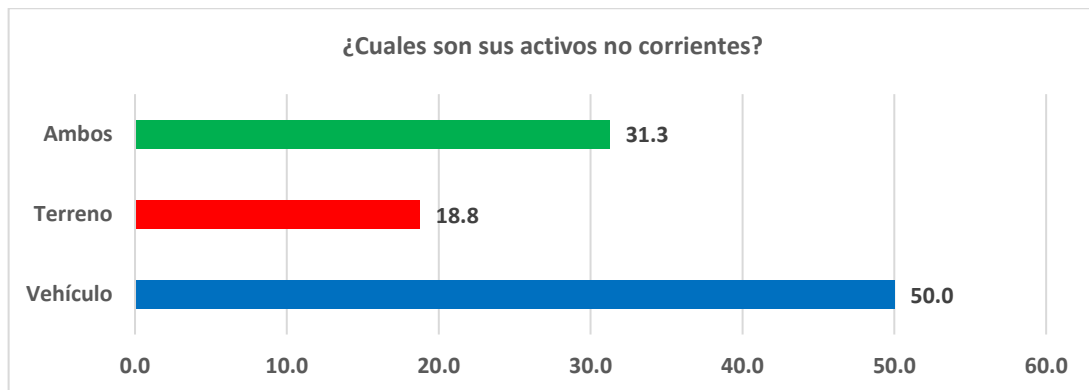


Figura 23. *Cuáles son sus activos no corrientes;* Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que de los 48 socios que si conocen sus activos no corrientes el 50.0% respondieron que su UNIDAD VEHICULAR es su activo no corriente, mientras que el 31.3% de los encuestados respondieron AMBOS refiriéndose a que los activos no corrientes de la empresa son sus unidades vehiculares y terrenos que pertenecen a la empresa, por otro lado, el 18.8% de los encuestados respondieron TERRENO como activo no corriente.

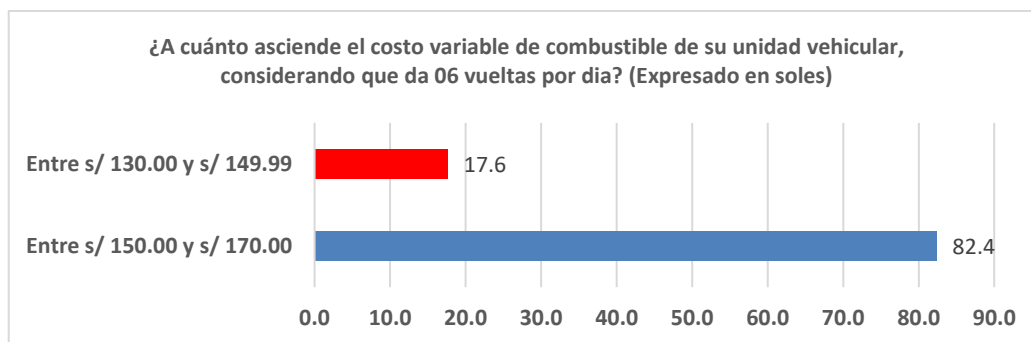


Figura 24. *Costo variable de combustible de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día;* Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 82.4% de la población encuestada respondió que el costo variable de combustible de su unidad vehicular considerando que da 06 vueltas al día es de ENTRE S/ 150.00 Y S/ 170.00, por otro lado, el 17.6% de los entrevistados respondieron que ENTRE S/ 130.00 Y S/ 149.99.

Además, podemos mencionar que las respuestas más repetidas para este ítem fueron de S/ 167.00 y S/ 169.00 soles promedio al día.

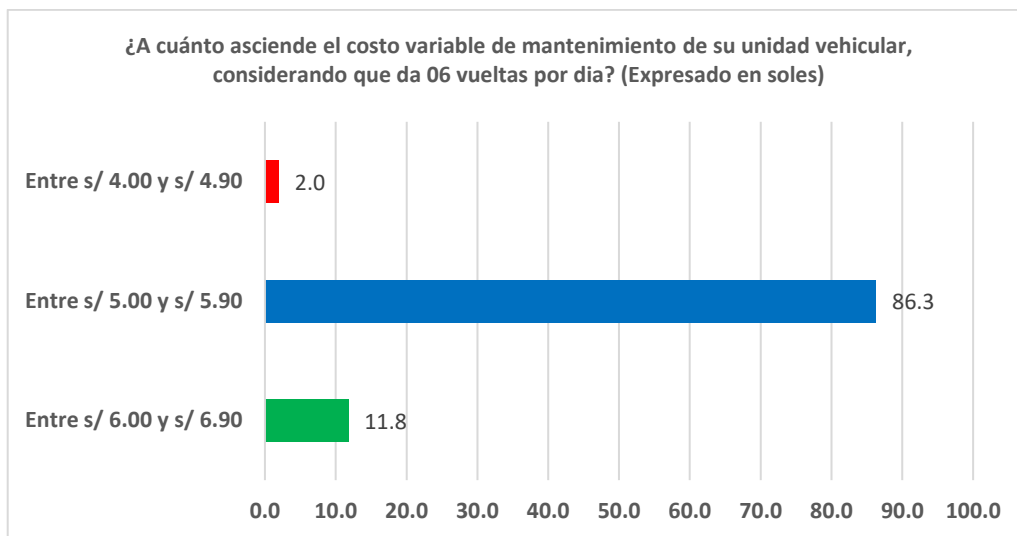


Figura 25. Costo variable de mantenimiento de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 86.3% de encuestados coinciden que el costo variable de mantenimiento de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día asciende ENTRE S/ 5.00 Y S/ 5.90, también se obtuvo que el 11.8% de la población encuestada respondió que ENTRE S/ 6.00 Y S/ 6.90; por otro lado, se obtuvo que el 2.0% de la población respondió que ENTRE S/ 4.00 Y S/ 4.90.

Además, podemos mencionar que las respuestas más repetidas para este ítem fueron de S/ 5.00 y S/ 5.70 soles promedio al día.

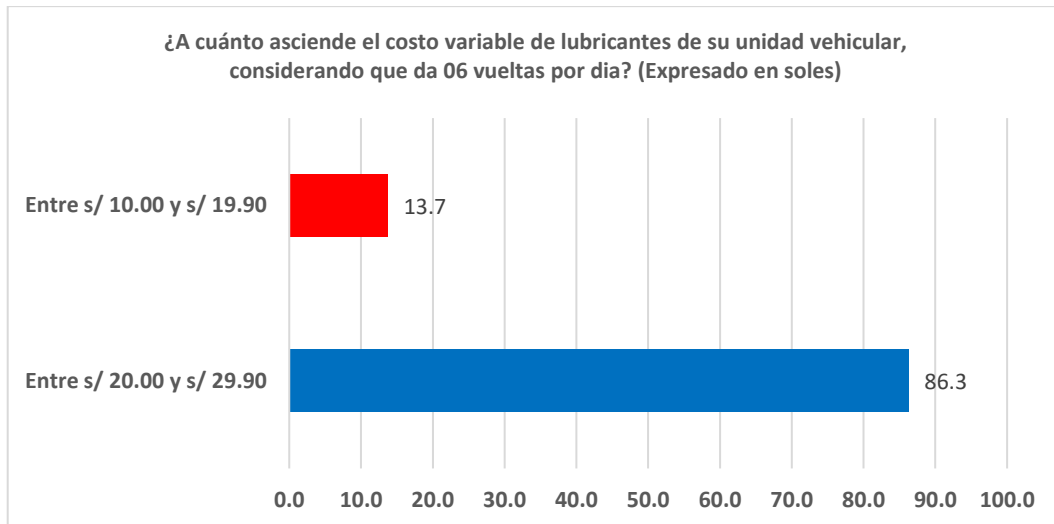


Figura 26. Costo variable de lubricante de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de socios de la empresa de Transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 86.3% de encuestados coinciden que el costo variable de lubricantes de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día asciende ENTRE S/ 20.00 Y S/ 29.90; por otro lado, se obtuvo que el 13.7% de la población respondió que ENTRE S/ 10.00 Y S/ 19.90.

Además, podemos mencionar que las respuestas más repetidas para este ítem fueron de S/ 25.00 soles promedio al día.

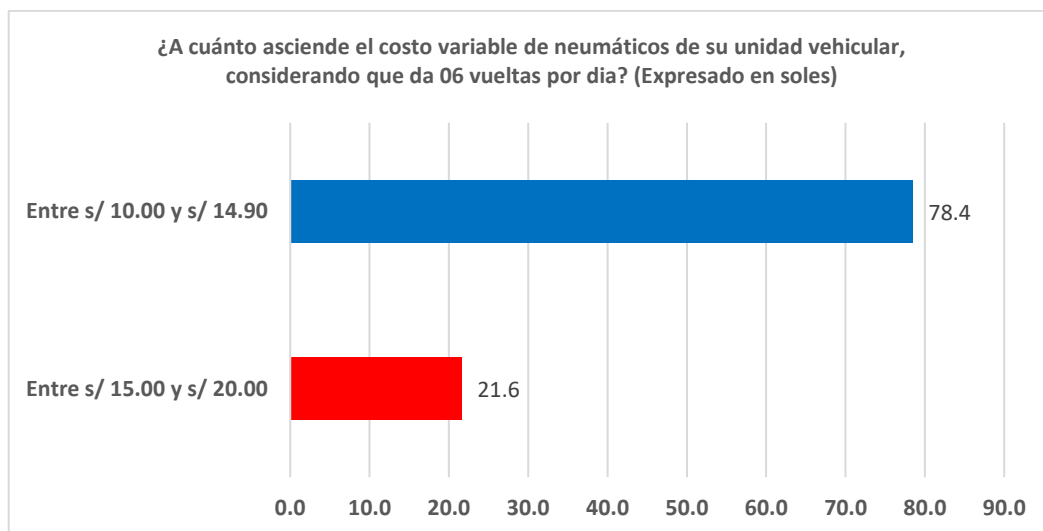


Figura 27. Costo variable de neumáticos de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 78.4% de encuestados coinciden que el costo variable de neumáticos de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día asciende ENTRE S/ 10.00 Y S/ 14.90; por otro lado, se obtuvo que el 21.6% de la población respondió que ENTRE S/ 15.00 Y S/ 20.00.

Además, podemos mencionar que las respuestas más repetidas para este ítem fueron entre S/ 11.00 y S/ 13.00 soles promedio al día.

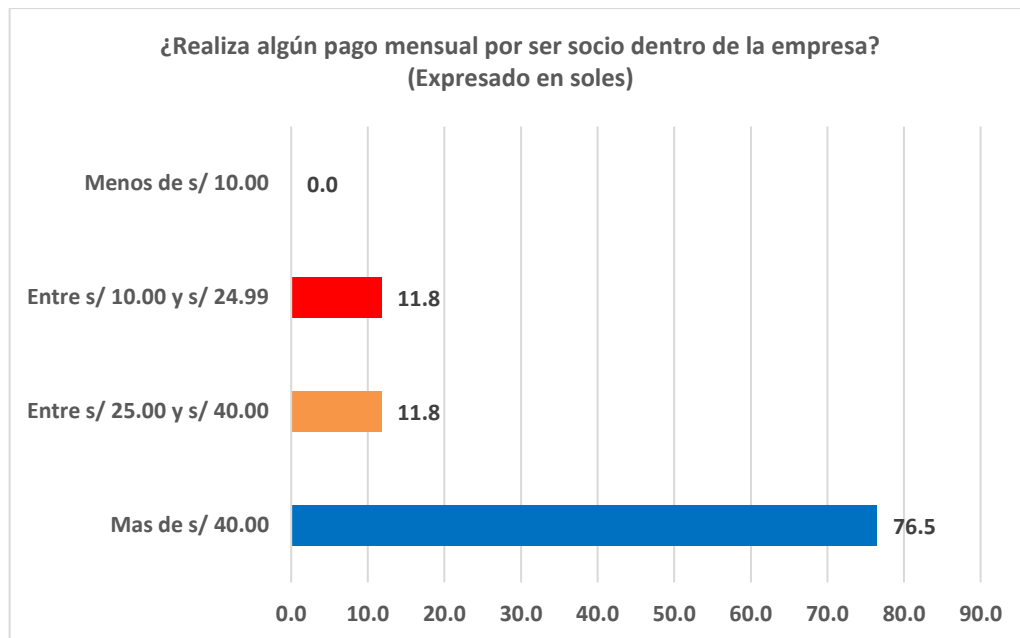


Figura 28. Pago mensual por ser socio dentro de la empresa; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 76.5% de encuestados coinciden en que el pago mensual por ser socio dentro de la empresa asciende a MAS DE S/ 40.00 soles, mientras que el 11.8% de los encuestados respondieron que el pago mensual asciende ENTRE S/ 25.00 Y S/ 40.00 soles; por otro lado, se tiene un 11.8% de encuestas que coinciden en que el pago mensual por ser socio dentro de la empresa asciende ENTRE S/ 10.00 Y S/ 24.99 soles.

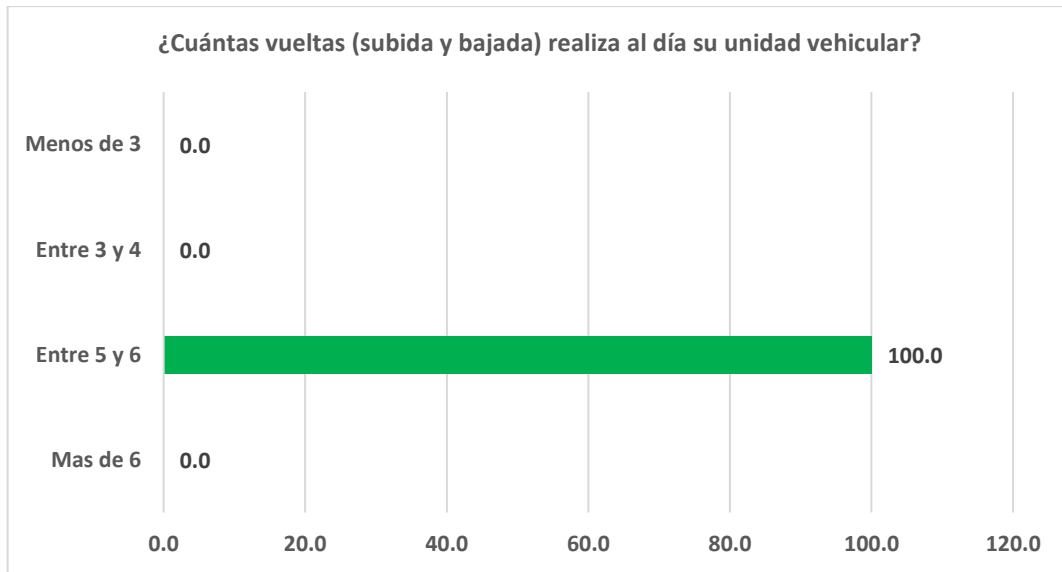


Figura 29. Vueltas (subida y bajada) realiza al día su unidad vehicular; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, el 100% de la población encuestada respondieron que realizan ENTRE 5 Y 6 vueltas (subida y bajada) en un día normal de trabajo.

Excluyendo de esta información las vueltas que pueden perder en días que son castigados con una vuelta o con tiempo en la rotación de los turnos.

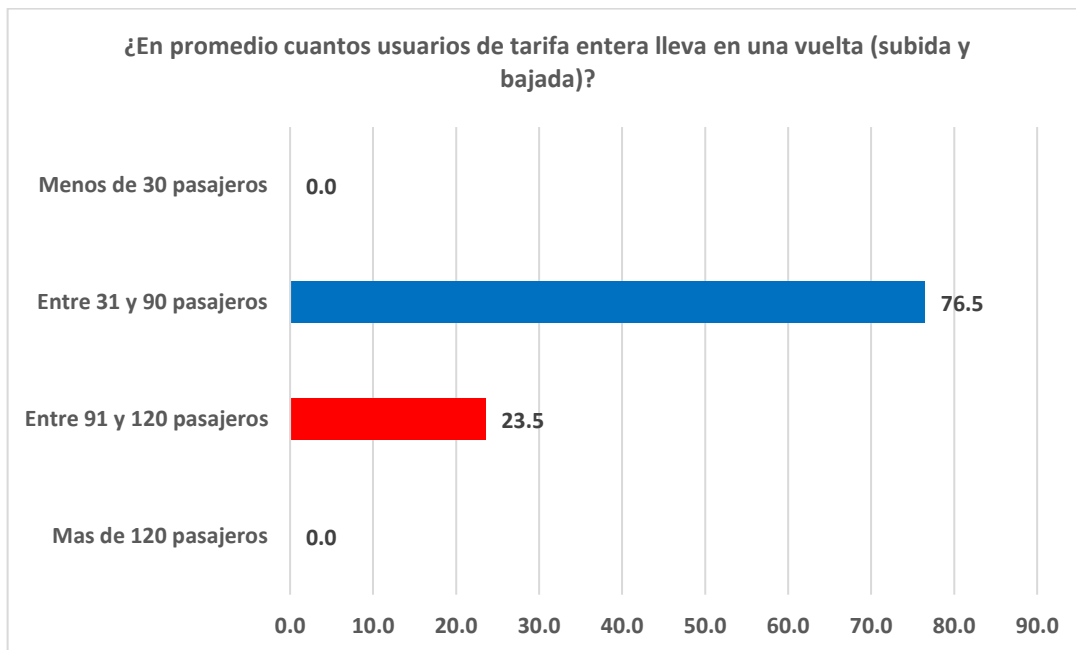


Figura 30. Promedio de cuantos usuarios de tarifa entera lleva en una vuelta (subida y bajada); Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 76.5% de encuestados coinciden en que el promedio de usuarios de tarifa entera que lleva en una vuelta (subida y bajada) está ENTRE 31 Y 90 PASAJEROS; por otro lado, el 23.5% de los encuestados respondieron que el promedio de usuarios de tarifa entera que lleva esta ENTRE 91 Y 120 PASAJEROS.

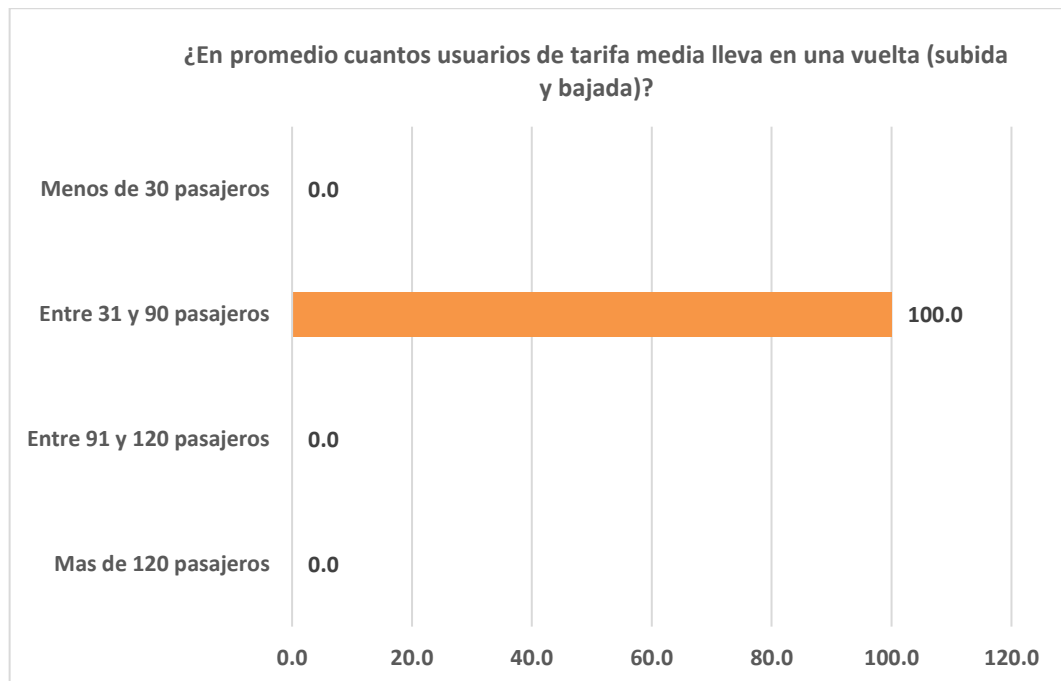


Figura 31. Promedio de cuantos usuarios de tarifa media lleva en una vuelta (subida y bajada);
Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, coinciden de manera unánime con un 100% de respuestas en que el promedio de usuarios de tarifa media que lleva en una vuelta (subida y bajada) está ENTRE 31 Y 90 PASAJEROS.

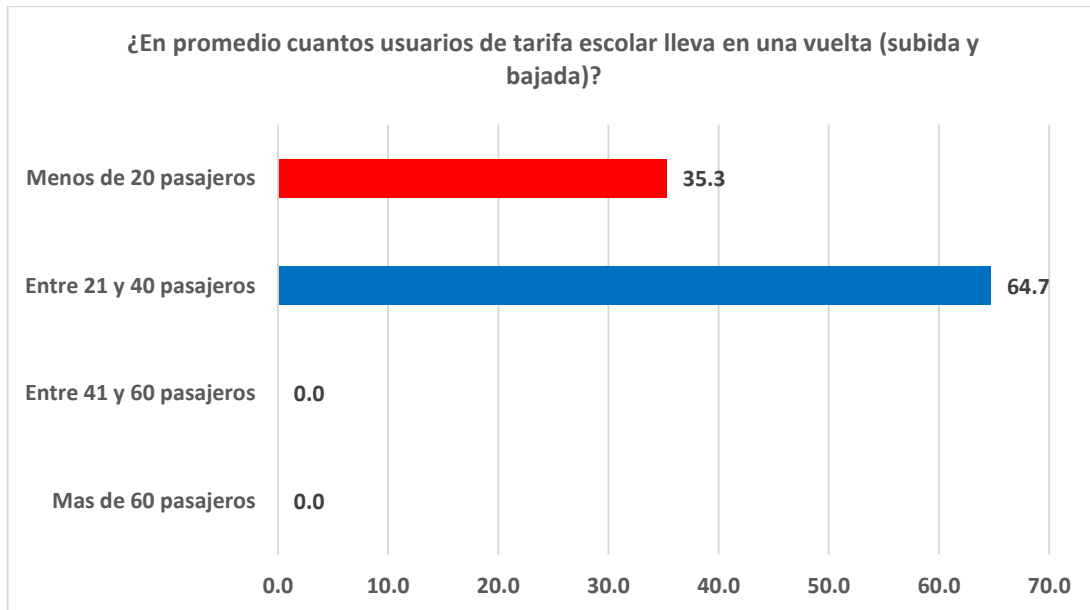


Figura 32. Promedio de cuantos usuarios de tarifa escolar lleva en una vuelta (subida y bajada); Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 64.7% de los encuestados coinciden en que el promedio de usuarios de tarifa escolar que lleva en una vuelta (subida y bajada) está ENTRE 21 Y 40 PASAJEROS; por otro lado, el 35.3% de la población encuestada respondieron que el promedio de usuarios de tarifa escolar que lleva en una vuelta (subida y bajada) es de MENOS de 20 PASAJEROS.

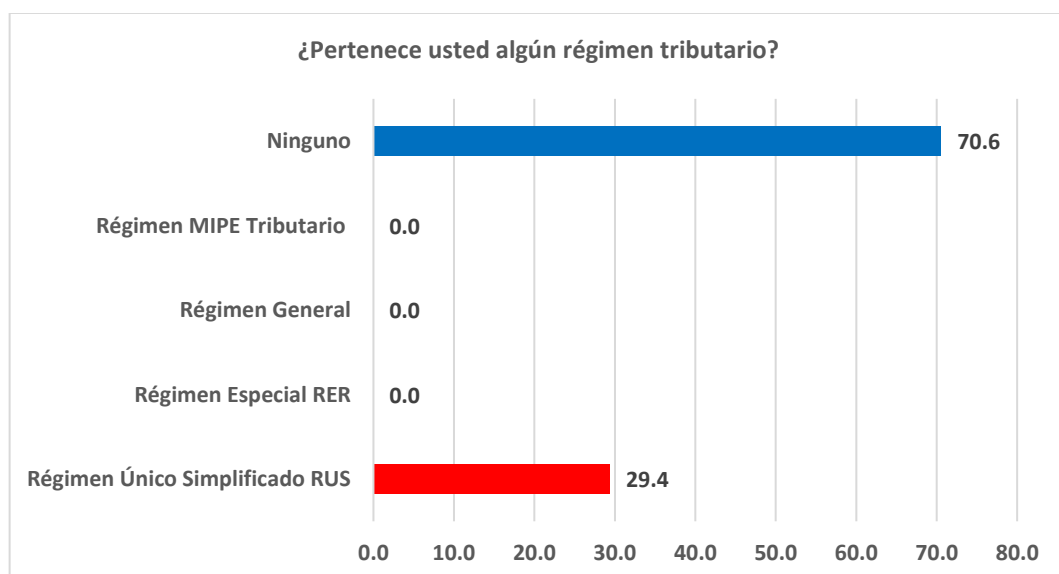


Figura 33. Régimen tributario; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 70.6% de los encuestados respondieron que no pertenecen a ningún régimen tributario por que respondieron que NINGUNO; por otro lado, el 29.4% de los encuestados respondieron que pertenecen al RÉGIMEN ÚNICO SIMPLIFICADO RUS.

Cabe resaltar que si los socios pertenecen al RUS son por motivos personales (historial financiero o como acceso a préstamos financieros), ya que este tipo de actividad se encuentra exonerada de pago de tributación y la empresa como tal es la que si pertenece al régimen general.

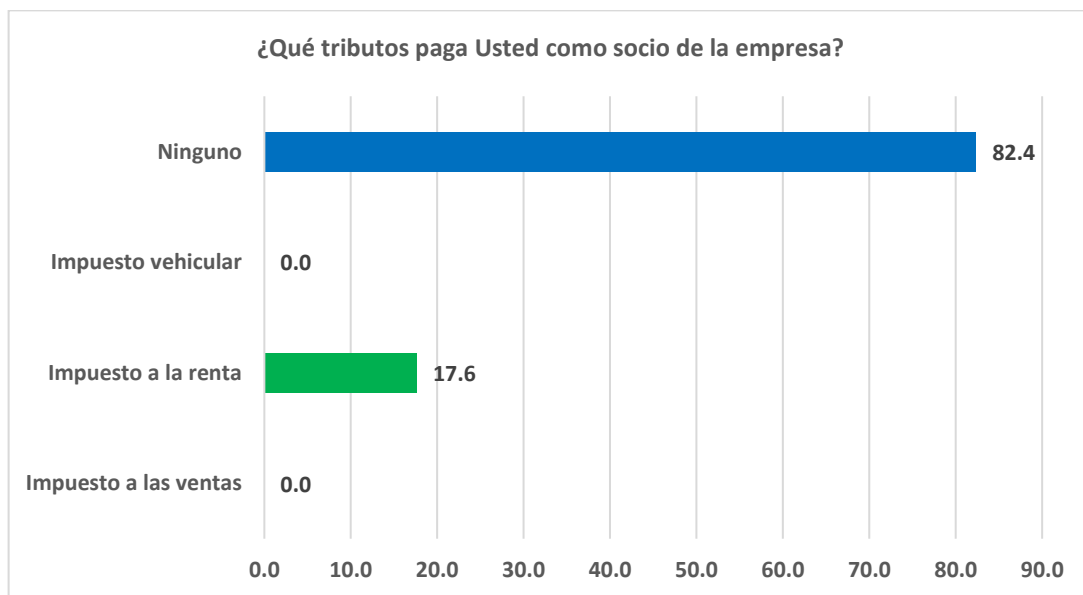


Figura 34. Tributos paga como socio de la empresa; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 82.4% de los socios respondieron NINGUNO ya que no pagan tributos como socios ni de manera personal, por otro lado, el 17.6% de los encuestados respondieron que pagan IMPUESTO A LA RENTA, lo que no se puede especificar que, si es por ser socios o por personas naturales, contrastando esta respuesta con los resultados de la FIGURA 33.

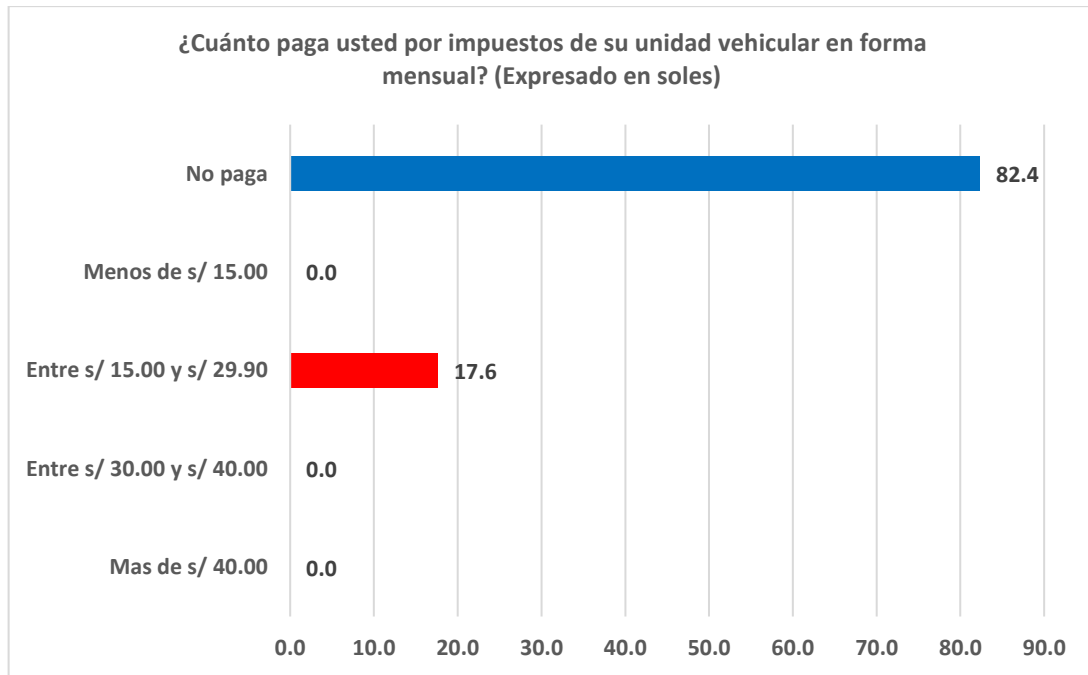


Figura 35. A cuánto hace el impuesto que paga de su unidad vehicular en forma mensual; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 82.4% de los socios respondieron que NO PAGAN ningún impuesto por su unidad vehicular; por otro lado, el 17.6% de los encuestados, que es un pequeño grupo pagan ENTRE S/ 15.00 Y S/ 29.90, que es el pago que se realiza cuando se pertenece al RUS, confirmando que solo pagan un monto de s/ 20.00 soles al mes.

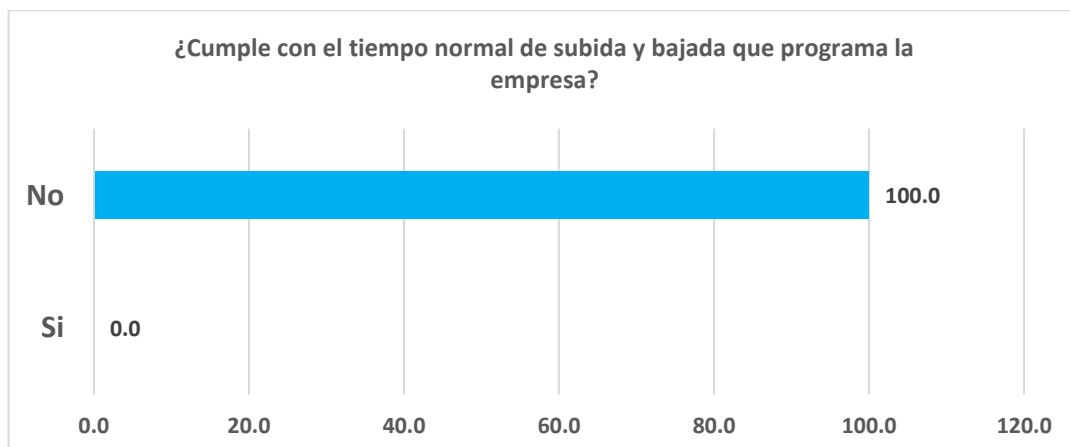


Figura 36. Cumple con el tiempo normal de subida y bajada que programa la empresa; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, respondieron con un contundente 100% que NO cumplen con el tiempo expedido por la empresa para una vuelta de subida y bajada, refiriéndose a que siempre completan sus vueltas haciendo uso del tiempo de retraso permisible.

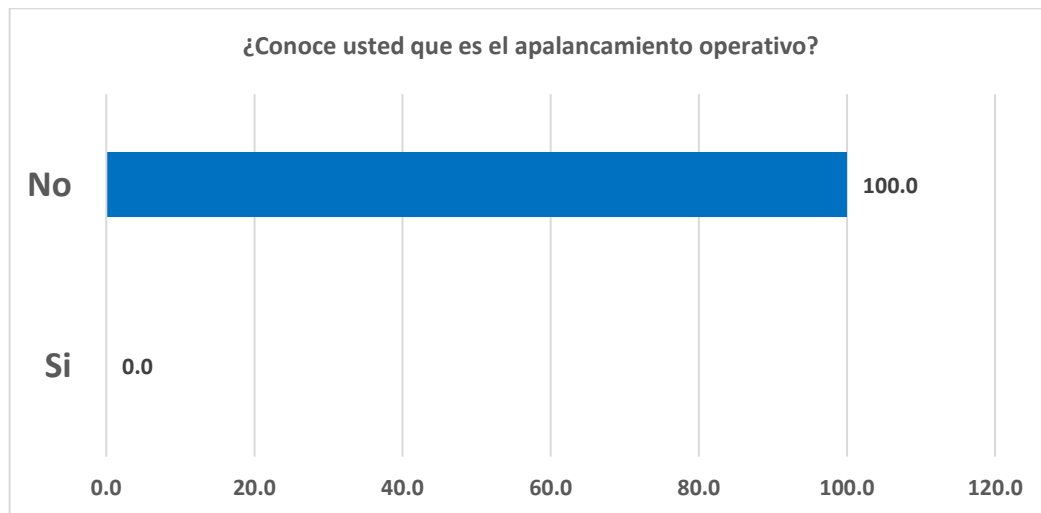


Figura 37. Conoce el apalancamiento operativo; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, respondieron con un contundente 100% que NO conocen que es el apalancamiento operativo.

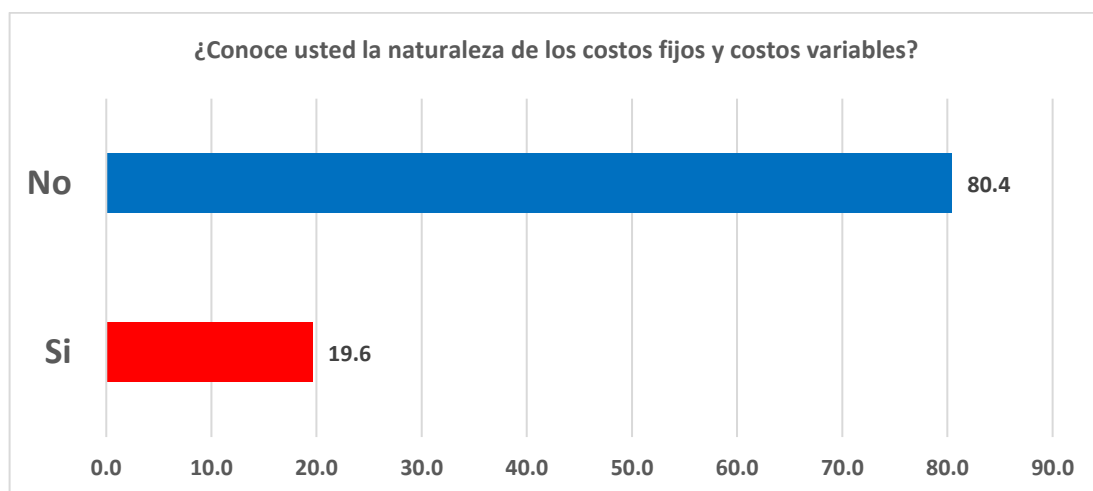


Figura 38. Conoce la naturaleza de los costos fijos y costos variables; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de la población encuestada de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 80.4% de los encuestados respondieron que, NO conocen la naturaleza de sus costos fijos y costos variables; por otro lado, el 19.6% de los encuestados respondieron que SI conocen sus costos fijos y variables.

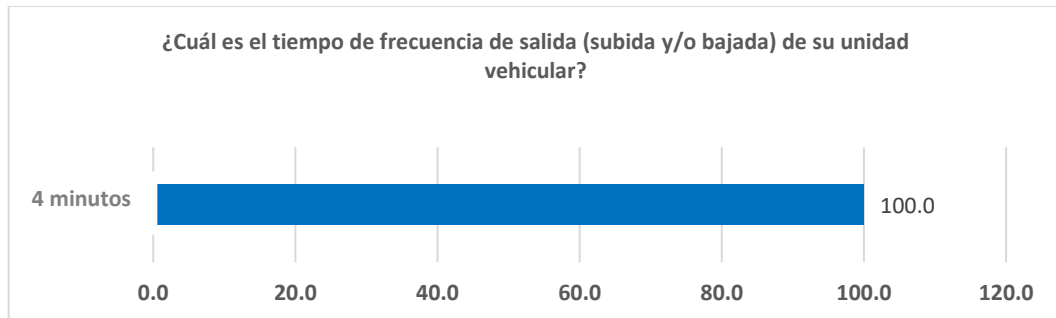


Figura 39. *Cuál es el tiempo de frecuencia de salida (subida y/o bajada) de su unidad vehicular;* Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Del total de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 100% de la población encuestada respondió que son 4 MINUTOS el tiempo de frecuencia de salida (subida y/o bajada) de su unidad vehicular y que este tiempo se hace respetar no solo por la administración de la empresa sino también por los mismos conductores y socios.

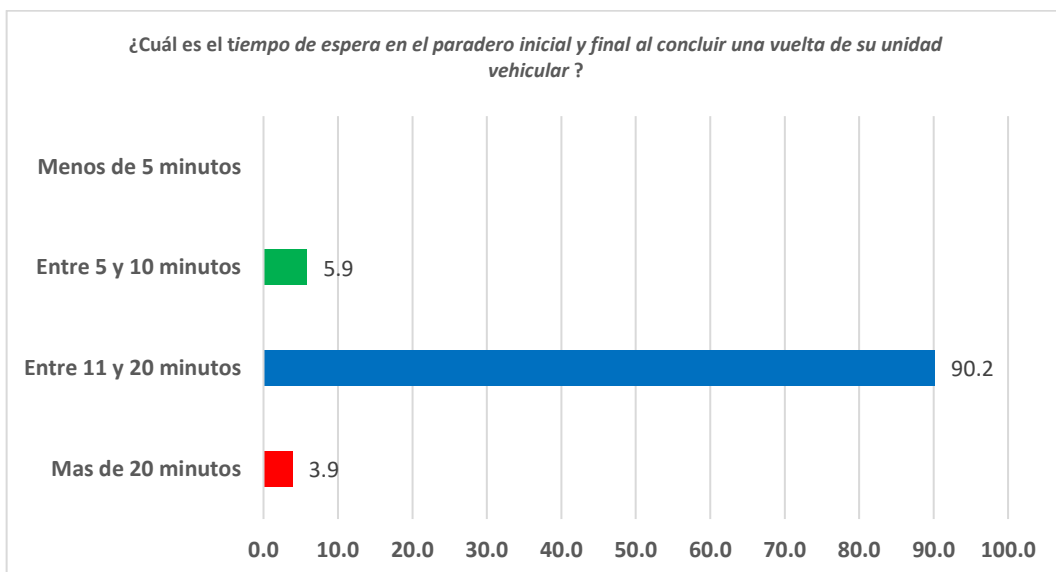


Figura 40. *Tiempo de espera al finalizar una subida y/o bajada;* Fuente: Elaboración propia.



Interpretación: Del total de socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA, se obtuvo que el 90.2% de la población encuestada respondió que el tiempo de espera en el paradero inicial y final al concluir una vuelta de su unidad vehicular esta ENTRE 11 Y 20 MINUTOS, mientras que el 5.9% de los encuestados respondieron que es de ENTRE 5 Y 10 MINUTOS; por otro lado, el 3.9% de la población encuestada respondió que es de MAS DE 20 MINUTOS.

Por otra parte, podemos considerar el tiempo promedio de 15 minutos por la cantidad de respuestas obtenidas directamente referidas a este tiempo promedio.

4.2. Análisis de Aplicación

La empresa de transporte Nueva Chaska Sociedad Anónima, constituida en 21 de diciembre del 2001, en la Oficina Registral Inka, actualmente Registros Públicos sede Cusco, con 51 socios fundadores inscritos, siendo los socios mayoritarios los señores Luis Huamán Guevara, con 19,250 acciones y Fortunato Condori Yucra, con 15,770 acciones.

La empresa inicio con un capital social de S/. 36,100.00 nuevos soles, equivalente a 36,100 acciones y su objeto fue literalmente “el transporte urbano interprovincial e interdepartamental de pasajeros, así como al transporte turístico, comercial, etc., contando con todo tipo de vehículos, igualmente, podrá dedicarse al transporte de carga en todas las modalidades. - A la compra y venta, importación de repuestos, autopartes. - A la compraventa de combustibles, contando con local de servicio; además mecánico. - y cualquiera otra actividad anexa o conexas que acuerde la Junta de socios y que este permita por las leyes, comprendiéndose en el objeto de los negocios conexos o complementarios que permitan el cumplimiento de los fines sociales”, su domicilio legal es Av. Romerito s/n del distrito de San Jerónimo, provincia y departamento del Cusco.



El 02 de agosto del 2011, se realizó un aumento del capital, lo que generó modificación total de los estatutos; sin embargo, se ratificó al gerente y directorio. Que, en esta modificación, el capital se incrementó a S/. 269,178.00 nuevos soles. El gerente general actualmente es el señor Julian Teniente Ayma, peruano de nacimiento, identificado con DNI 24360646.

La empresa de transporte Nueva Chaska Sociedad Anónima, en la SUNAT, muestra la siguiente información:

1. **Numero de Ruc:** 20527092290
2. **Tipo de contribuyente:** Sociedad Anónima
3. **Régimen tributario:** Régimen General del impuesto a la renta
4. **Fecha de inscripción:** 26/08/2002
5. **Fecha de inicio de actividades:** 01/09/2002
6. **Actividades económicas:** 63037 – Otras actividades de transporte
7. **Comprobantes de pago c/aut. de impresión:** Factura y Boleta de venta
8. **Número de trabajadores y/o prestadores de servicio inscritos:** 1 trabajador.

Analizaremos dos situaciones hipotéticas a través del Estado de situación financiera, uno sin apalancamiento y otro caso con apalancamiento operativo. Supongamos que:

El socio de la empresa de transporte Nueva Chaska Sociedad Anónima, señor Julian Teniente Ayma, en la actualidad cuenta con 1 vehículo propio, totalmente saneado con un tiempo de antigüedad de 1 año, por el cual se le realiza la estructura de costos en el cual incurre en la prestación del servicio de transporte urbano.

4.2.1. Costos sin Apalancamiento Operativo 5 vueltas por día.

N°	Descripción	Costo por Día S/.	N° de Días Trabajados	Costo Mensual S/.	N° de Socios	Mensual S/.
COSTOS FIJOS						
1	Alquiler garaje	4.50	28	126.00	51	6,426.00
2	Costo fijo de Agua, luz e internet	2.50	28	70.00	51	3,570.00
3	Gastos de Administración y salarios no variables	4.00	28	112.00	51	5,712.00
4	salario conductor y cobranza	115.00	28	3,220.00	51	164,220.00
5	Aporte diario	4.83	28	135.24	51	6,897.24
6	Alimentación	30.00	28	840.00	51	42,840.00
7	Depreciación	63.46	28	1,777.00	51	90,627.00
TOTAL C. FIJOS		217.79		6,098.24		311,010.24
COSTOS VARIABLES						
1	Combustible	140.00	28	3,920.00	51	199,920.00
2	Mantenimiento	4.50	28	126.00	51	6,426.00
3	Lubricantes	21.00	28	588.00	51	29,988.00
4	Neumáticos	10.00	28	280.00	51	14,280.00
5	Tributos (Multas, permiso de circulación)	1.63	28	45.64	51	2,327.64
TOTAL C. VARIABLES		177.13		4,959.64		252,941.64
COSTOS TOTALES		394.92		11,057.88		563,951.88

Tabla 2. Costos sin apalancamiento operativo 5 vueltas por día; Fuente: Elaboración propia.

La tabla de costos sin apalancamiento operativo en relación a 5 vueltas diarias, divide los costos por su naturaleza en fijos y variables, obteniendo los costos promedios por día multiplicando por 28 (28 días trabajados y 2 días de mantenimiento y descanso al mes), indican el costo total mensual de los fijos y variables, realizando la sumatoria nos muestra el costo total mensual.

INGRESOS

N°	Descripción	Ingresos S/.	N° de Días	Total ingreso mensual por socio S/.	N° de Socios	Ingreso Mensual S/.
1	Ingresos por vuelta	105	-	-	-	-
2	Utilidad bruta diaria por 5 vueltas	525	28	14,700.00	51	749,700.00
3	Utilidad neta diaria por 5 vueltas	130.08	28	3,642.12	51	185,748.12

Tabla 3. Ingresos sin apalancamiento operativo 5 vueltas por día; Fuente: Elaboración propia.

Los ingresos sin apalancamiento operativo en relación a 5 vueltas diarias, es en promedio a S/105.00 por vuelta y S/525.00 por 5 vueltas equivalente a un ingreso mensual de S/14,700.00, deduciendo los costos totales se tiene una utilidad neta diaria de S/130.08 y una utilidad neta mensual de S/3,642.12

4.2.2. Costos con Apalancamiento Operativo 6 vueltas por día

N°	Descripción	Costo por Día	N° de Días Trabajados	Costo Mensual	N° de Socios	Mensual
COSTOS FIJOS						
1	Alquiler garaje	4.50	28	126.00	51	6,426.00
2	Costo fijo de Agua, luz e internet	2.50	28	70.00	51	3,570.00
3	Gastos de Administración y salarios no variables	4.00	28	112.00	51	5,712.00
4	salario conductor y cobranza	115.00	28	3,220.00	51	164,220.00
5	Aporte diario	4.83	28	135.24	51	6,897.24
6	Alimentación	30.00	28	840.00	51	42,840.00
7	Depreciación	63.46	28	1,777.00	51	90,627.00
TOTAL C. FIJOS		217.79		6,098.24		311,010.24
COSTOS VARIABLES						
1	Combustible	168.00	28	4,704.00	51	239,904.00
2	Mantenimiento	5.40	28	151.20	51	7,711.20
3	Lubricantes	25.00	28	700.00	51	35,700.00
4	Neumáticos	12.00	28	336.00	51	17,136.00
5	Tributos (Multas, permiso de circulación)	1.63	28	45.64	51	2,327.64
6	Incentivo por una vuelta	20	28	560.00	51	28,560.00
TOTAL C. VARIABLES		232.03		6,496.84		331,338.84
COSTOS TOTALES		449.82		12,595.08		642,349.08

Tabla 4. Costos con apalancamiento operativo 6 vueltas por día; Fuente: Elaboración propia.



La tabla de costos con apalancamiento operativo en relación a 6 vueltas diarias, divide los costos por su naturaleza en fijos y variables, obteniendo los costos promedios por día multiplicando por 28 (28 días trabajados y 2 días de mantenimiento y descanso al mes), indican el costo total mensual de los fijos y variables, realizando la sumatoria nos muestra el costo total mensual.

INGRESOS

N°	Descripción	Ingresos S/.	N° de Días	Total ingreso mensual por socio S/.	N° de Socios	Ingreso Mensual S/.
1	Ingresos por vuelta	105	-	-	-	-
2	Utilidad bruta diaria por 6 vueltas	630	28	17,640.00	51	899,640.00
3	Utilidad neta diaria por 6 vueltas	180.18	28	5,044.92	51	257,290.92

Tabla 5. *Ingresos con apalancamiento operativo 6 vueltas por día;* Fuente: Elaboración propia.

Los ingresos con apalancamiento operativo en relación a 6 vueltas diarias, es en promedio a S/105.00 por vuelta y S/630.00 por 6 vueltas equivalente a un ingreso mensual de S/17,640.00, deduciendo los costos totales se tiene una utilidad neta diaria de S/180.18 y una utilidad neta mensual de S/5,044.92

Con la información obtenida dentro de la empresa de transporte Nueva Chaska Sociedad Anónima, al realizar el estudio se llegó a los resultados con y sin apalancamiento operativo el cual demuestra un incremento en la utilidad anual obtenida de 43,705.44 a 60,539.04 el negocio tiene un alto grado de apalancamiento operativo.

ANÁLISIS COMPARATIVO

	SIN APALANCAMIENTO OPERATIVO (5 VUELTAS)	CON APALANCAMIENTO OPERATIVO (6 VUELTAS)	DIFERENCIA
INGRESOS ANUALES	176,400.00	211,680.00	35,280.00
COSTOS FIJOS	73,178.88	73,178.88	0.00
COSTOS VARIABLES	59,515.68	77,962.08	18,446.40
TOTAL	132,694.56	151,140.96	18,446.40
UTILIDAD ANUAL	43,705.44	60,539.04	16,833.60
UTILIDAD MENSUAL	3,642.12	5,044.92	1,402.80

Tabla 6. Análisis comparativo; Fuente: Elaboración propia.



INCREMENTO SIGNIFICATIVO DE LA UTILIDAD

El incremento del apalancamiento con respecto al sin apalancamiento es de 16,833.60 soles en forma anual.

$$GAO = \frac{I - CV}{I - CV - CF}$$

CON APALANCAMIENTO

GAO= 133,717.92
/ 60,539.04

GAO= 2.21

Figura 41. Aplicación del Apalancamiento Operativo; Fuente: Elaboración propia.

Se interpreta que, por la cantidad de pasajeros en 516, 355 y 132 de tarifas Entera, Medio y Escolar respectivamente, la utilidad anual se incrementara en 2.21 con respecto al de sin apalancamiento operativo. Es decir, se tendrá un incremento en el ingreso mensual de S/1,402.80 incremento de sus ingresos anuales de S/16,833.60.

4.2.3. Determinación de Estructura de Costos.

Costos Fijos:

COSTO FIJO (ALQUILER/GARAJE)	
COSTO DIARIO	S/. 4.50
COSTO MENSUAL	S/. 126.00

Tabla 7. *costo fijo(alquiler/garaje)*; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo fijo de alquiler/garaje por cada unidad vehicular es de S/. 4.50 por día, y por 28 días trabajados al mes equivale a S/. 126.00 costo fijo mensual por socio.

COSTO FIJO SERVICIO BASICO(AGUA,LUZ E INTERNET)		
	COSTO DIARIO	COSTO MENSUAL
AGUA	S/. 0.70	S/. 19.60
LUZ	S/. 0.80	S/. 22.40
INTERNET	S/. 1.00	S/. 28.00
COSTO TOTAL MENSUAL	S/. 2.50	S/. 70.00

Tabla 8. *costo fijo servicios básicos*; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo fijo de servicios básicos por día es de; agua S/. 0.70, luz S/. 0.80 e internet S/. 1.00 multiplicados por los días de trabajo equivalen a costo total mensual de S/. 70.00 por socio.

COSTO FIJO DE GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y SALARIOS NO VARIABLES		
	COSTO DIARIO	COSTO MENSUAL
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN (CONTROLADORES)	S/. 1.50	S/. 42.00
SALARIOS NO VARIABLES (DIETA DE GERENTE Y OTROS)	S/. 2.50	S/.70.00
COSTO TOTAL MENSUAL	S/. 4.00	S/. 112.00

Tabla 9. *costo fijo de gastos de administración y salarios no variables*; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo fijo de gastos de administración por día es de S/. 1.50 por socio y salarios no variables por día es de S/. 2.50 por socio, multiplicado por los días de trabajo equivalen a un costo total mensual de S/. 112.00 por socio.



SALARIO DE CONDUCTOR Y COBRADOR		
	COSTO DIARIO	COSTO MENSUAL
CONDUCTOR	S/. 70.00	S/. 1,960.00
COBRADOR	S/. 45.00	S/. 1,260.00
COSTO TOTAL MENSUAL	S/. 115.00	S/. 3,220.00

Tabla 10. Salario de conductor y cobrador; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El salario de conductor y cobrador por día es de S/. 115.00 por socio, multiplicado por los días de trabajo equivalen a costo total mensual de S/. 3,220.00 por socio.

COSTO FIJO DE APORTE	
COSTO DIARIO	S/. 4.83
COSTO MENSUAL	S/. 135.24

Tabla 11. Costo fijo de aporte; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo fijo de aporte diario por día es de S/. 4.83 por socio y el aporte mensual es de S/. 135.24 por socio.

COSTO FIJO DE ALIMENTACIÓN(DESAYUNO,ALMUERZO Y CENA)		
	COSTO DIARIO	COSTO MENSUAL
CONDUCTOR	S/. 15.00	S/. 420.00
COBRADOR	S/. 15.00	S/. 420.00
COSTO TOTAL MENSUAL		S/. 840.00

Tabla 12. Costo fijo de alimentación; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo fijo de alimentación por día de conductor y cobrador es de S/. 30.0 por socio y multiplicado por los días de trabajo equivalen a un costo total mensual de S/. 840.00 por socio.

COSTO FIJO DE DEPRECIACIÓN	
COSTO DIARIO	S/. 63.46
COSTO MENSUAL	S/. 1,777.00

Tabla 13. Costo fijo de depreciación; Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo fijo de depreciación por día es de S/. 63.46 por socio, equivale a un costo total mensual de S/. 1,777.00.

**Costos Variables**

COSTO VARIABLE DE COMBUSTIBLE	
COSTO DIARIO	S/. 168.00
COSTO MENSUAL	S/. 4,704.00

Tabla 14. *Costo variable de combustible* Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo variable de combustible por día es de S/. 168.00 por unidad vehicular, equivalente a un costo total mensual de S/. 4,704.00.

COSTO VARIABLE DE MANTENIMIENTO	
COSTO DIARIO	S/. 5.40
COSTO MENSUAL	S/. 151.20

Tabla 15. *Costo variable de mantenimiento* Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo variable de mantenimiento por día es de S/. 5.40 por unidad vehicular, equivalente a un costo total mensual de S/. 151.20.

COSTO VARIABLE DE LUBRICANTE	
COSTO DIARIO	S/. 25.00
COSTO MENSUAL	S/. 700.00

Tabla 16. *Costo variable de lubricante* Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo variable de lubricante por día es de S/. 25.00 por unidad vehicular, equivalente a un costo total mensual de S/. 700.00.

COSTO VARIABLE DE NEUMATICO	
COSTO DIARIO	S/. 12.00
COSTO MENSUAL	S/. 336.00

Tabla 17. *Costo variable de neumático* Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo variable de neumático por día es de S/. 12.00 por unidad vehicular, equivalente a un costo total mensual de S/. 336.00.



TRIBUTOS (MULTAS, PERMISOS Y OTROS)	
COSTO DIARIO	S/. 1.63
COSTO MENSUAL	S/. 45.64

Tabla 18. *Tributos (multas, permisos y otros)* Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El costo variable de tributos por día es de S/. 1.63 por unidad vehicular, equivalente a un costo total mensual de S/. 45.64.

INCENTIVO POR VUELTA		
	COSTO DIARIO	COSTO MENSUAL
CONDUCTOR	S/. 10.00	S/. 280.00
COBRADOR	S/. 10.00	S/. 280.00
COSTO TOTAL MENSUAL		S/. 560.00

Tabla 19. *Incentivo por vuelta* Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: El incentivo por una vuelta adicional por día es de S/. 20.00 por unidad vehicular, equivalente a un adicional mensual de S/. 560.00.



RESUMEN DE COSTOS TOTALES			
COSTOS FIJOS	COSTO DIARIO	COSTO MENSUAL	N° DE TABLA
	S/.	S/.	
Alquiler garaje	4.50	126.00	Tabla 7
Costo fijo de Agua, luz e internet	2.50	70.00	Tabla 8
Gastos de Administración y salarios no variables	4.00	112.00	Tabla 9
salario conductor y cobranza	115.00	3220.00	Tabla 10
Aporte diario	4.83	135.24	Tabla 11
Alimentación	30.00	840.00	Tabla 12
Depreciación	63.46	1777.00	Tabla 13
TOTAL C. FIJOS	217.79	6098.24	
COSTOS VARIABLES			
Combustible	168.00	4704.00	Tabla 14
Mantenimiento	5.40	151.20	Tabla 15
Lubricantes	25.00	700.00	Tabla 16
Neumáticos	12.00	336.00	Tabla 17
Tributos (Multas, permiso de circulación)	1.63	45.64	Tabla 18
Incentivo por una vuelta	20.00	560.00	Tabla 19
TOTAL C. VARIABLES	232.03	6496.84	
COSTOS TOTALES	449.82	12595.08	

Tabla 20. Resumen de costos totales Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Por cada monto de costo fijo y variable multiplicado por 28 días (días promedio trabajados), obtenemos el costo total mensual ya sea fijo o variable indicando a que tabla pertenece respectivamente cada uno.

Estos cambios también generarían modificaciones en sus estados financieros (Estado de Situación Financiera), pudiendo lucir de la siguiente manera.



4.2.4. Sin Apalancamiento

EMPRESA DE TRANSPORTES NUEVA CHASKA SA.			
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA			
JULIAN TENIENTE AYMA			
Del 01 de Enero al 31 de Diciembre del 2016			
(En nuevos soles)			
ACTIVO		PASIVO	
ACTIVO CORRIENTE			
Efectivo y Equivalente de Efectivo	43,705.44	Tributos, Contribuciones	
Cuentas Por cobrar a Socios, Accionistas		Cuentas Por Pagar Comerciales	
Total Activo Corriente	43,705.44	Total Pasivo Corriente	
		TOTAL PASIVO	
ACTIVO NO CORRIENTE		PATRIMONIO	
Inmuebles, Maquinaria y Equipo	224,500.00	Capital	203,166.67
Depreciación, Amort. Y Agot. Acumulado	21,333.33	Utilidad Del Ejercicio	43,705.44
Total Activo no Corriente	203,166.67	Total Patrimonio	246,872.11
TOTAL ACTIVO	246,872.11	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	246,872.11

Figura 42. Estado de situación financiera sin apalancamiento operativo; Fuente: Elaboración propia.

4.2.5. Con Apalancamiento

EMPRESA DE TRANSPORTES NUEVA CHASKA SA.			
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA			
JULIAN TENIENTE AYMA			
Del 01 de Enero al 31 de Diciembre del 2016			
(En nuevos soles)			
ACTIVO		PASIVO	
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE
Efectivo y Equivalente de Efectivo	60,539.04	Tributos, Contribuciones	
Cuentas Por cobrar a Socios, Accionistas		Cuentas Por Pagar Comerciales	
Total Activo Corriente	60,539.04	Total Pasivo Corriente	
		Pasivo no Corriente	
ACTIVO NO CORRIENTE		Obligaciones Financieras	
Inmuebles, Maquinaria y Equipo	224,500.00	Total Pasivo no Corriente	-
Depreciación, Amort. Acumulado	21,333.33	TOTAL PASIVO	-
Total Activo no Corriente	203,166.67		
		PATRIMONIO	
		Capital	203,166.67
		Utilidad Del Ejercicio	60,539.04
		Total Patrimonio	263,705.71
TOTAL ACTIVO	263,705.71	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	263,705.71

Figura 43. Estado de situación financiera con apalancamiento operativo; Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN**5.2. Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos**

A. Esta investigación, se realizó a los 51 socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, de esta forma se obtuvo los hallazgos más relevantes y significativos donde se utilizó la técnica de encuesta la cual tiene como instrumento al cuestionario para determinar el apalancamiento operativo y rentabilidad económica, donde se evaluó los niveles de ingresos y egresos de la actividad de transporte público urbano. De esta información se denota que la utilidad bruta por vuelta de una unidad vehicular es de S/.105.00 soles, haciendo una utilidad bruta diaria de S/.525.00 soles considerando que al día realizan 5 vueltas. El ingreso mensual por socio es de S/. 14,700.00 soles, de igual forma se obtuvo que el tiempo promedio al recorrer una vuelta (subida y bajada) es de dos horas y diez minutos (130 minutos) en 5 vueltas es de 10.83 horas, el promedio de demora al finalizar una vuelta (subida y bajada) es de 50 minutos, por ende, en el transcurso del día cada unidad vehicular pierde 4.17 horas de tal modo que cada unidad en el día realiza su trabajo en 15 horas en un horario de atención al usuario urbano de 6:00 am a 9:00 pm. La frecuencia de salida de una unidad vehicular a otra en la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, es de 4 minutos, respecto a los días que la unidad vehicular desempeña su trabajo es de 28 días al mes, dos días se realiza el mantenimiento en sus diferentes formas.

ESTRUCTURA DE TIEMPOS

	MINUTOS	HORAS	5 VUELTAS
TIEMPO PROMEDIO RECORRIDO DE VUELTA	130	2.17	10.83
TIEMPO PROMEDIO DEMORA AL FINALIZAR UNA VUELTA	50	0.83	4.17
TIEMPO TOTAL	180	3.00	15.00

Tabla 21. Estructura de tiempos sin apalancamiento; Fuente: Elaboración propia.

La información obtenida respecto a la aplicación del apalancamiento operativo efectuando 6 vueltas diarias indica que la estructura de tiempos quedara modificada a consecuencia de la optimización del tiempo de frecuencia de 4 a 3 minutos, disminuyendo el tiempo promedio de demora incidiendo también en la programación adecuada de los días de descanso para las unidades vehiculares estos días son utilizados para el mantenimiento en sus diferentes formas, la estructura de tiempos es la siguiente:

ESTRUCTURA DE TIEMPOS

	MINUTOS	HORAS	6 VUELTAS
TIEMPO PROMEDIO RECORRIDO DE VUELTA	130	2.17	13.00
TIEMPO PROMEDIO DEMORA AL FINALIZAR UNA VUELTA	30	0.50	3.00
TIEMPO TOTAL	160	2.67	16.00

Tabla 22. Estructura de tiempos con apalancamiento; Fuente: Elaboración propia.

- B. Con respecto al apalancamiento operativo y la estructura de costos (Problema específico 1) en el servicio que brindan los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, los hallazgos más relevantes y significativos son que los socios en su totalidad no conocen que es el apalancamiento operativo por ende no optimizan sus ingresos con el activo que poseen, modificando el número de vueltas de 5 a 6 incrementan su utilidad anual de 43,705.44 a 60,539.04 soles.
- Con respecto a la estructura de costos (Problema específico 1). Los socios llevan el control de sus ingresos y gastos de manera independiente en sus cuadernillos de control diario en la cual desglosan sus gastos diarios, en esta investigación se realizó la recolección de información de la cual se obtuvo datos promedios, entre los costos fijos y variables más relevantes del servicio de transporte, tenemos los referidos a combustible diario por unidad vehicular, siendo un promedio de S/. 140.00 en 5 vueltas (FIGURA N°13) y 168.00 soles en 6 vueltas (FIGURA N°24)



este representa el costo variable más elevado, en el caso de los costos de personal, es un promedio de S/145.00 por día, entre la remuneración del chofer (S/.70.00 soles), de cobranza (S/. 45.00 soles) (FIGURA N°10) alimentación correspondiente a S/30.00 soles en 5 vueltas, incrementando a 6 vueltas se dará un incentivo de 20 soles (conductor y cobrador) diario adicional a lo ya mencionado, otro hallazgo significativo es acerca de la depreciación que cada socio realiza a su unidad vehicular la cual no es adecuada, esta es realizada según el cálculo de cada socio dependiendo del año de antigüedad (FIGURA N° 12), el costo de mantenimiento y reparación por día es de S/. 4.50 soles, el costo de lubricantes es de S/. 21.00 soles diarios, el costo de neumáticos por día es de S/. 10.00 soles, el costo de alquiler de garaje correspondiente a S/. 4.50 Soles por día, los gastos de administración son S/4.00 soles, los costos de servicios básicos corresponden a S/2.50 soles, a ello se debe incrementar el aporte mensual que realizan los socios que es de S/4.83 soles promedio al día, referente a las multas y permisos tenemos un promedio de 48.90 en forma mensual Haciendo un total de S/. 11,057.88 soles de egresos promedio mensual y Logrando una utilidad neta mensual de S/. 3,642.12 Soles y una utilidad neta diaria de S/. 130.08 soles.

Las tarifas de pasajes urbanos dentro de la ruta fluctúan entre S/. 0.80 soles adultos, S/. 0.50 soles universitarios, S/. 0.50 soles medio y S/. 0.30 soles escolar.

Por vuelta un vehículo de transporte urbano Nuevo Chaska, traslada un promedio de 135 pasajeros, haciendo un promedio diario de 630 pasajeros, información de vital importancia para conocer la demanda y el ingreso promedio al día.

- C. Con respecto a la rentabilidad económica (Problema específico 2), en la actualidad la empresa Chaska SA, tiene una rentabilidad económica de:

SIN APALANCAMIENTO OPERATIVO

$$\text{Rentabilidad económica (ROI)} = \frac{\text{UAI}}{\text{Activo Total}} \times 100$$

Figura 44. Ratio de rentabilidad económica sin apalancamiento operativo; Fuente: (Faga & Ramos, 2007).

UAI= UAII S/. 43,705.44

Activo total=S/. 246,872.11

Haciendo una rentabilidad económica promedio de 17.70 se interpreta que por cada 100 soles invertidos cada socio obtiene un beneficio de S/.17.70 soles.

CON APALANCAMIENTO OPERATIVO

$$\text{Rentabilidad económica (ROI)} = \frac{\text{UAI}}{\text{Activo Total}} \times 100$$

Figura 45. Ratio de rentabilidad económica con apalancamiento operativo; Fuente: (Faga & Ramos, 2007).

UAI= UAII S/. 60,539.04

Activo total=S/. 263,705.71

Haciendo una rentabilidad económica promedio de 22.96 se interpreta que por cada 100 soles invertidos cada socio obtiene un beneficio de S/.22.96 soles.

5.3. Limitaciones del estudio

- A. El recurso económico, represento una limitación puesto dependemos económicamente de nuestros padres, lo que conlleva que el presente trabajo demore más de lo planeado en el proyecto de investigación.
- B. Una limitación importante también es la confiabilidad y veracidad de los datos, que nos proporcionaron los encuestados, en este caso los 51 socios de la Empresa



de Transporte Nueva Chaska SA. Sin embargo, por el nivel de coincidencias, podríamos considerar que la probabilidad de la veracidad de información es altamente positiva.

- C. El diseño de investigación que se aplicó es no experimental, lo que limitara establecer una relación causa-efecto; por lo que el trabajo de investigación se centrara en describir los hechos hallados con el instrumento.
- D. La duración o periodo del tiempo en el que centramos nuestra investigación es también una limitante porque tendremos que hacer un uso adecuado de este, durante la ejecución de nuestra investigación, ya que los socios, disponen de poco tiempo para absolver la encuesta, aplicándola solo las madrugadas promedio 5:00 am, o en los controles, finalizando las vueltas.

5.4. Comparación crítica con la literatura existente

- A. El apalancamiento operativo, variable que estudiamos en el presente proyecto de investigación, también fue analizada en otras investigaciones caso el trabajo de investigación de Gonzales Juárez, que presento un trabajo intitulado Apalancamiento Operativo y Financiero en una Empresa Comercial, año 2005, el cual concluye que se debe tomar en consideración que independientemente del tamaño de una empresa, la misma necesita tener acceso a los mercados en mención, situación que logran por medio de los diferentes intermediarios, que son quienes se encargan de contactar a ofertantes y demandantes de recursos monetarios, para la realización de los planes de crecimiento, expansión empresarial, así como de maximización de las utilidades de los inversionistas, estos oferentes pueden ser financieros o bancarios así como también empresas comerciales que les ayuden en su inversión. En este caso en específico, se puede



notar como los resultados del apalancamiento operativo y financiero permitirían a los socios de la empresa incrementar la rentabilidad producto del servicio de transporte urbano.

- B. La rentabilidad, es la segunda variable de estudio, la cual vimos en diversos trabajos de investigación, el trabajo que nos generó mayor aporte fue el trabajo de Cardenas y Mora, con el trabajo intitulado Efectos en la Rentabilidad del Apalancamiento Operativo en la Empresa de Transporte Liebre S.R.L. periodo 2015. Para optar el Título de Contador Público, en la Universidad Andina del Cusco, el cual concluyo que la influencia del apalancamiento operativo en la adquisición de vehículos de mayor capacidad de pasajeros en la empresa de transporte Liebre SRL es significativa y directa en la rentabilidad de la empresa. Este es el caso de estudio de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, que por diversos cambios normativos podría tener la necesidad de cambiar su flota vehicular, lo cual le generaría también resultados positivos en su rentabilidad.

5.5. Implicancias del estudio

- A. El presente trabajo de investigación busca mostrar la relación entre las variables apalancamiento operativo y rentabilidad económica, para lo cual analizó el sujeto de estudio “Socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA”, las implicancias de esta investigación generan aportes positivos para la toma de decisiones de los socios que conforman la empresa, los cuales verán en el apalancamiento operativo una forma de mejorar la rentabilidad económica.
- B. Otra implicancia de este estudio es que se propone un instrumento económico, que permite tener cambios positivos en la situación económica y financiera de los socios de la empresa, lo que provocara el estudio y análisis de otros instrumentos.



Conclusiones

Primero: El apalancamiento operativo y la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016, presenta una situación poco satisfactoria para los empresarios por el desconocimiento y no aplicar el apalancamiento operativo como se puede observar en la (FIGURA N°37) Y (FIGURAS N°17, N°18, N°19, N°20), que nos muestran los niveles de ingresos por la prestación del servicio urbano en promedio.

Segundo: La actual estructura de costos fijos y variables de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco - periodo 2016, es inadecuada y desconocen la clasificación correcta de los costos fijos y variables según su naturaleza como se observa en la (FIGURA N°38), al determinar la clasificación los costos fijos representan el 55.1% como se observa en las (FIGURAS N°8 A LA N°12), mientras que los costos variables representan el 44.9% como se observa en las (FIGURAS N°13 A LA N°16 Y FIGURAS N°24 A LA N°27).

Tercero: Los socios de la empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco - periodo 2016, presentan una rentabilidad económica insatisfactoria, según la información de las (FIGURAS N°17, N°18, N°19 y N°20), podemos observar que el ingreso total por vuelta de las unidades vehiculares por día llega a S/105.00 soles diarios (FIGURAS N°18), el monto que perciben luego de costos y gastos, es poco más de S/.130.00 por día (5 vueltas). Que representan una utilidad insatisfactoria para los socios de la empresa.



Recomendaciones

Primero: Se recomienda a los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco aplicar el apalancamiento operativo mediante la optimización de la frecuencia de salida de vehículos y la correcta asignación de días de descanso de las unidades vehiculares, permitiendo que no exista la conglomeración de vehículos en los terminales y la disminución de la flota vehicular por día, lo cual llevara a maximizar su rentabilidad económica y lograr mejores niveles de utilidad.

Segundo: Se recomienda a los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco utilizar el modelo de estructura de costos aplicando el apalancamiento operativo, permitiendo una correcta clasificación de costos fijos y variables, y de esta manera demostrar sus correctos costos y gastos, y tener un mejor control de sus ingresos y egresos.

Tercero: Se recomienda a los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco, incrementar el número de vueltas de 5 a 6 por día mediante la optimización de la frecuencia de salida de 4 a 3 minutos lo cual conlleva a una disminución de horas de espera, lo que generaría mayores niveles de rentabilidad económica.

**Referencia Bibliográfica**

1. Abril, T. y Alcivar, G. (2007). *“Análisis de los factores económicos que influye en la producción, comercialización y rentabilidad del plátano en la zona de Quevedo”*. Director: SAMBRANO Marco, Universidad Técnica Estatal de Quevedo (UTEQ), Escuela de Gestión Administrativa de Empresas Agropecuarias. Quevedo - Los Ríos.
2. Acosta, A. J. (2014). *Apuntes de Contabilidad de Costos*. Recuperado el 29 de 06 de 2005, de <http://www.perucontable.com/>
3. Alberca Ludeña, J. y Rodríguez León, G. (s.f.). (2012). *Incremento de rentabilidad en la empresa El Carrete*. Carrera de Finanzas. Quito: UCE.
4. Andersen, A. (1999). *Diccionario de Economía y de Negocios*. España: Espasas.
5. Asesor Empresarial. (2011). EMPRESAS DE TRANSPORTE. *ASESOR EMPRESARIAL*, 3.
6. Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación, administración, economía, humanidades y ciencias sociales. Tercera edición*. Colombia: Prentice Hall.
7. Brun, J. (2012). *Matemática Financiera y Estadística Básica*. Barcelona España: Segunda Edición. Barcelona.
8. Cardenas Mora & Roca Duran. (2015). *Efectos en la Rentabilidad del Apalancamiento Operativo en la Empresa de Transporte Liebre S.R.L. periodo 2015*. Cusco: UAC.
9. Carpintero, S. (1998). *Los Programas de Apoyo a las Microempresas en América Latina: El Microcrédito como la gran Esperanza del Siglo XXI*. (Deusto ed.). Bilbao.
10. Chopra, & Meindl. (2013). *Administración de la cadena de suministro*. Pearson.
11. Costas, J. (2016). *EAE BUSINESS SCHOOL*. Recuperado el 25 de 09 de 2017, de <http://www.eaprogramas.es/empresa-familiar/que-es-el-apalancamiento-operativo>
12. Coulter, M. (2008). *Administración* (5ta Edición ed.). México: Pearson - UNED.



13. Definicion MX. (8 de Mayo de 2017). *Definicion*. Recuperado el 22 de Agosto de 2017, de <https://definicion.mx/derecho/>
14. Faga, H., & Ramos, M. (2007). *Rentabilidad*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Ediciones Granica S.A
15. Fleitman, J. (s.f.). (2000), *Negocios Exitosos*. Guatemala y Mexico D.F.: Mc Graw Hill.
16. Gonzalez Juárez, J. (2005). *El Apalancamiento Operativo y Financiero en una Empresa Comercial*. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala.
17. Guajardo, G., & Andrade , N. (2008). *Contabilidad Financiera*. (Quinta ed.). Mexico, D. F: McGraw-Hill Interamericana
18. Hernandez Sampieri, R., Fernadez Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). *Metodologia de la Investigación*. México: Quinta Edición.
19. Higuerey, G. A. (2006). *Apalancamiento*. Trujillo: Universidad de los Andes.
20. Hoedeman, F. (1996). *El libro Blanco de la Micro Empresa en El Salvador*, El Salvador.
21. Idalberto, C. (1993). *Iniciación a la Organización y Técnica Comercial*. Ecuador: MCGRAW-HILL.
22. INEI, I. N. (2012). *TRANSPORTES Y COMUNICACIONES*. Obtenido de Transporte: <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/transport-and-communications/>
23. Laquinhuanaco Loza, F. (2009). "*Análisis de Costos de Produccion de los Servicios de Salud en el Departamento de Odontoestomatología, Hospital de Apoyo Departamental del Cusco, 2007*". Cusco: Universidad de San Antonio Abad del Cusco.
24. Lara Tenorio, A. (2010). *El Apalancamiento*. Décima edición contabilidad de costos. Grupo: ContaPerú.



25. Ley 28015 "*Ley de Promoción y formalización de la micro y pequeña empresa*". Art. 2°. (2003).
26. McGraw, H. (2014). *Fundamentos de Finanzas Corporativas*. 5ta Edición. España, Editorial: S.A. MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA DE ESPAÑA
27. Meza, h. (9 de Mayo de 2016). Parque automotor de la ciudad de Cusco aumentó en 328% los últimos 10 años. *La Republica* , pág. Economía.
28. MytripleA. (18 de 04 de 2018). Obtenido de www.mytriplea.com/diccionario-financiero/rentabilidad-economica/
29. Nevado, D. (2007). *Rentabilidad Productiva*. España Madrid. Edita especial directivos.
30. Pallares, Z., Romero, D., & Herrera, M. (2005). *Hacer Empresa: Un Reto*. España: Cuarta Edición: Fondo Editorial Nueva Empresa.
31. Rios Sanchez, K. (2014). *Gestión de procesos y rentabilidad en las empresas de Courieren Lima Metropolitana, 2012-2013*. Lima: Universidad San Martín de Porres.
32. Rivero, F., Avila, M., & Quintana, L. (2001). *La Promoción Integral de la Microempresa: Guía de Mercadeo para las Organizaciones Promotoras*. España: Popular.
33. Romero, R. (1997). *Marketing*. Lima - Peru: Palmir EIRL.
34. Rosenberg, J. (s.f.). *Diccionario de Administración y Finanzas*. Barcelona, Editorial: OCEANO
35. Ruiz, C. (2004). *Dimensión Territorial del Desarrollo Económico de México*. México: Popular.
36. Sapag, N. (2007). *Proyectos de Inversión Formulación y Evaluación*. Mexico: Primera Edición.
37. Váquiro, J. (2010). *Apalancamiento*. Pymes Futuro. Tomado de <http://pymesfuturo.com>



38. [www.quiminet.com/empresas de transportes](http://www.quiminet.com/empresas_de_transportes). (2012). Obtenido de [www.quiminet.com/empresas de transportes](http://www.quiminet.com/empresas_de_transportes).
39. Zapata, P. (2007). *Rentabilidad*. Herramienta para la toma de decisiones, Lima - Peru: Facultad De Ciencias De Gestion Escuela De Contabilidad.
40. Zeballos Z., E. (2013). *Contabilidad General*. Arequipa: Juve E.I.R.L.



ANEXOS



Anexo N°01. Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGIA
<p>GENERAL:</p> <p>¿Cuál es la situación del apalancamiento operativo y la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016?</p>	<p>GENERAL:</p> <p>Determinar el apalancamiento operativo y la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016.</p>	<p>GENERAL:</p> <p>El apalancamiento operativo y la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016, presenta una situación poco satisfactoria para los empresarios.</p>	<p>VARIABLE 1. APALANCAMIENTO OPERATIVO</p> <p>Costos fijos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alquiler(garaje) - Costo fijo de Agua, luz e internet. - Costo de conductor u operario y cobrador - Salarios no variables y Gastos de Administración - Gastos de Alimentación - Depreciación <p>Costos variables</p> <ul style="list-style-type: none"> - Combustible del vehículo - Reparación y mantenimiento - Lubricantes - Neumáticos <p>VARIABLE 2. RENTABILIDAD ECONÓMICA</p> <p>Beneficio Económico (Utilidad)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilidad bruta - Utilidad de operación - Utilidad antes de impuestos - Utilidad del ejercicio <p>Activo Total (inversión)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Activo Corriente - Activo No Corriente 	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN Tiene alcance descriptivo.</p> <p>ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN Es cuantitativa.</p> <p>DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN No experimental</p> <p>POBLACIÓN Y MUESTRA Población La población de estudio está compuesta por los 51 socios de la empresa de Transporte Nueva Chaska S.A. Cusco periodo 2016. Muestra La muestra será censal y estará representada por los 51 socios de la empresa de Transporte Nueva Chaska S.A. Cusco periodo 2016. El muestreo es de tipo No probabilístico con la técnica, Por conveniencia</p> <p>TECNICA E INSTRUMENTO Se utilizará la técnica "Encuesta", siendo su instrumento el "Cuestionario"</p>
<p>ESPECÍFICOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es la actual estructura de los costos fijos y variables de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016? • ¿Cómo es la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016? 	<p>ESPECÍFICOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer la actual estructura de los costos fijos y variables de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016. • Determinar la rentabilidad económica de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco periodo 2016. 	<p>ESPECÍFICOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La actual estructura de costos fijos y variables de los socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco - periodo 2016, es de tipo convencional. • Los socios de la empresa de Transporte Nueva Chaska SA, Cusco - periodo 2016, presentan una rentabilidad económica insatisfactoria. 		

Fuente: Elaboración propia.



Anexo N°02. Matriz de instrumento para la recolección de datos

DIMENSIONES	INDICADORES	PESO	N° DE ITEMS	ITEMS/REACTIVOS	VALORACION
VARIABLE 1: APALANCAMIENTO OPERATIVO					
Costos fijos	Alquileres	30.77%	5	¿A cuánto asciende el costo fijo de alquiler (garaje) de su unidad vehicular? (Expresado en soles)	a. Más de s/ 8.00 b. Entre s/ 6.50 y s/ 8.00 c. Entre s/ 5.00 y s/ 6.49 d. Menos de s/ 5.00 e. Cuenta con garaje propio.
	(luz, agua, internet,)			¿A cuánto asciende el costo fijo de Agua, luz e internet por día dentro de la empresa por socio? (Expresado en soles)	a. Más de s/ 5.00 b. Entre s/ 3.00 y s/ 5.00 c. Entre s/ 1.00 y s/ 2.99 d. Menos de s/ 1.00
	Salarios no variables y gastos de administración			¿A cuánto asciende el costo fijo de salarios no variables y gastos administrativos por día dentro de la empresa por socio? (Expresado en soles)	a. Más de s/ 5.00 b. Entre s/ 3.00 y s/ 5.00 c. Entre s/ 1.00 y s/ 2.99 d. Menos de s/ 1.00
	Costo de conductor y cobrador			¿A cuánto asciende los costos de operarios (conductor y cobrador) por día?	a. Más de s/ 110.00 b. Entre s/ 90.00y s/ 110.00 c. Entre s/ 75.00 y s/ 89.99 d. Entre s/ 50.00 y s/ 74.99 e. Menos de s/ 50.00
	Depreciación			¿A cuánto considera usted que asciende el monto de la depreciación anual de su unidad vehicular? (Expresado en soles)	
Costos variables	Combustible de un vehículo			¿A cuánto asciende el costo variable de combustible por día de su unidad vehicular?	a. Más de s/ 150.00 b. Entre s/ 135.00 y s/ 150.00



				<p>¿A cuánto asciende el costo variable de combustible de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día? (Expresado en soles)</p>	<p>c. Entre s/ 100.00 y s/ 134.99 d. Menos de s/ 100.00</p>
	Reparación y mantenimiento	69.23%	8	<p>¿A cuánto asciende el costo variable de mantenimiento por día de su unidad vehicular?</p> <p>¿A cuánto asciende el costo variable de mantenimiento de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día? (Expresado en soles)</p>	<p>a. Más de s/ 20.00 b. Entre s/ 13.00 y s/ 20.00 c. Entre s/ 5.00 y s/ 12.99 d. Menos de s/ 5.00</p>
	Lubricantes			<p>¿A cuánto asciende el costo variable de lubricante por día de su unidad vehicular?</p> <p>¿A cuánto asciende el costo variable de lubricantes de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día? (Expresado en soles).....</p>	<p>a. Más de s/ 20.00 b. Entre s/ 13.00 y s/ 20.00 c. Entre s/ 5.00 y s/ 12.99 d. Menos de s/ 5.00</p>
	Neumáticos			<p>¿A cuánto asciende el costo variable de neumáticos por día de su unidad vehicular?</p> <p>¿A cuánto asciende el costo variable de neumáticos de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día? (Expresado en soles).....</p>	<p>a. Más de s/ 20.00 b. Entre s/ 13.00 y s/ 20.00 c. Entre s/ 5.00 y s/ 12.99 d. Menos de s/ 5.00</p>
TOTALES		100%	13		
VARIABLE 2: RENTABILIDAD ECONÓMICA					



Beneficio Económico (Utilidad)	Utilidad bruta	85.00%	15	¿Cómo considera Ud. los ingresos diarios de su unidad vehicular?	a. Alto b. Regular c. Bajo
				¿Conoce usted que es el apalancamiento operativo? ¿Conoce usted la naturaleza de los costos fijos y costos variables?	a. Si b. No c.
				¿En promedio cuanto es el ingreso bruto por vuelta (subida y bajada)?	a. Más de s/ 150.00 b. Entre s/ 100.00 y s/ 150.00 c. Entre s/ 50.00 y s/ 99.90 d. Menos de s/ 50.00
				¿Los ingresos diarios brutos (ingreso total) por su unidad vehicular ascienden en un promedio de?	a. Más de s/ 600.00 b. Entre S/ 450.00 y S/ 600.00 c. Entre S/ 300.00 y S/ 449.90 d. Menos de s/ 300.00
	Utilidad de operación			¿En promedio cuantos usuarios de tarifa entera lleva en una vuelta (subida y bajada)?	a. Más de 121 pasajeros b. Entre 91 y 120 pasajeros c. Entre 31 y 90 pasajeros d. Menos de 30 pasajeros
				¿En promedio cuantos usuarios de tarifa media lleva en una vuelta (subida y bajada)?	a. Más de 121 pasajeros b. Entre 91 y 120 pasajeros c. Entre 31 y 90 pasajeros d. Menos de 30 pasajeros
				¿En promedio cuantos usuarios de tarifa escolar lleva en una vuelta (subida y bajada)?	a. Más de 61 pasajeros b. Entre 41 y 60 pasajeros c. Entre 21 y 40 pasajeros d. Menos de 20 pasajeros
	Utilidad antes de impuestos			¿Pertenece usted algún régimen tributario?	a. Régimen Único Simplificado RUS b. Régimen Especial RER



				<p>¿Qué tributos paga Usted como socio de la empresa?</p> <p>¿Cuánto paga usted por impuestos de su unidad vehicular en forma mensual?</p>	<p>c. Régimen General</p> <p>d. Régimen MIPE Tributario</p> <p>e. Ninguno</p> <p>a. Impuesto general a las ventas</p> <p>b. Impuesto a la renta</p> <p>c. Impuesto vehicular</p> <p>d. Ninguno</p> <p>a. Más de s/ 40.00</p> <p>b. Entre S/ 30.00 y S/ 40.00</p> <p>c. Entre S/ 15.00 y S/ 29.90</p> <p>d. Menos de s/ 15.00</p> <p>e. No paga</p>	
	Utilidad del ejercicio			<p>¿Cuántas vueltas (subida y bajada) realiza al día su unidad vehicular?</p> <p>¿A cuánto asciende su ingreso neto diario por su unidad vehicular?</p>	<p>a. Más de 6</p> <p>b. Entre 5 y 6</p> <p>c. Entre 3 y 4</p> <p>d. Menos de 3</p> <p>a) Más de s/ 300.00</p> <p>b) Entre S/ 200.00 y S/ 300.00</p> <p>c) Entre S/ 100.00 y S/ 199.90</p> <p>d) Menos de s/ 100.00</p>	
				<p>¿Cumple con el tiempo normal de subida y bajada que programa la empresa?</p>	<p>a) Si</p> <p>b) No</p>	
					<p>¿Cuánto es el tiempo promedio de demora al día en una vuelta de subida y bajada?</p>	<p>a) Más de 21 minutos</p> <p>b) Entre 11 y 20 minutos</p> <p>c) Entre 5 y 10 minutos</p> <p>d) Menos de 5 minutos</p>
Activo Total (inversión)		Activos corrientes	15.00%	3	<p>¿Conoce usted cuáles son sus activos corrientes?</p>	<p>a) Si</p> <p>b) No</p>
	Activos no corrientes	<p>¿Conoce usted cuáles son sus activos no corrientes?</p>			<p>a) Si</p> <p>b) No</p>	



				¿Cuáles son sus activos no corrientes?	
TOTALES		100%	18		

Fuente: Elaboración propia.



Anexo N°03. Instrumento de Recolección de Datos

EL APALANCAMIENTO OPERATIVO Y LA RENTABILIDAD ECONÓMICA DE LOS SOCIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE NUEVA CHASKA SA, CUSCO PERIODO 2016

ENCUESTA

APALANCAMIENTO OPERATIVO Y LA RENTABILIDAD ECONÓMICA:

- 1. ¿A cuánto asciende el costo fijo de alquiler (garaje) de su unidad vehicular?
(Expresado en soles)
a) Más de s/ 8.00 ()
b) Entre s/ 6.50 y s/ 8.00 ()
c) Entre s/ 5.00 y s/ 6.49 ()
d) Menos de s/ 5.00 ()
e) Cuenta con garaje propio. ()
2. ¿A cuánto asciende el costo fijo de Agua, luz e internet por día dentro de la empresa por socio?
(Expresado en soles)
a) Más de s/ 5.00 ()
b) Entre s/ 3.00 y s/ 5.00 ()
c) Entre s/ 1.00 y s/ 2.99 ()
d) Menos de s/ 1.00 ()
3. ¿A cuánto asciende los costos de operarios (conductor y cobrador) por día?
(Expresado en soles)
a) Más de s/ 110.00 ()
b) Entre s/ 90.00 y s/ 110.00 ()
c) Entre s/ 75.00 y s/ 89.99 ()
d) Entre s/ 50.00 y s/ 74.99 ()
e) Menos de s/ 50.00 ()
4. ¿A cuánto asciende el costo fijo de salarios no variables y gastos administrativos por día dentro de la empresa por socio?
(Expresado en soles)
a) Más de s/ 5.00 ()
b) Entre s/ 3.00 y s/ 5.00 ()
c) Entre s/ 1.00 y s/ 2.99 ()
d) Menos de s/ 1.00 ()
¿A cuánto considera usted que asciende el monto de la depreciación anual de su unidad vehicular? (Expresado en soles)
5. ¿A cuánto asciende el costo variable de combustible por día de su unidad vehicular?
(Expresado en soles)
a) Más de s/ 150.00 ()
b) Entre s/ 135.00 y s/ 150.00 ()
c) Entre s/ 100.00 y s/ 134.99 ()
d) Menos de s/ 100.00 ()
¿A cuánto asciende el costo variable de combustible de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día? (Expresado en soles)



6. ¿A cuánto asciende el costo variable de mantenimiento por día de su unidad vehicular?

(Expresado en soles)

- a) Más de s/ 20.00 ()
- b) Entre s/ 13.00 y s/ 20.00 ()
- c) Entre s/ 5.00 y s/ 12.99 ()
- d) Menos de s/ 5.00 ()

¿A cuánto asciende el costo variable de mantenimiento de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día? (Expresado en soles)

7. ¿A cuánto asciende el costo variable de lubricante por día de su unidad vehicular?

(Expresado en soles)

- a) Más de s/ 20.00 ()
- b) Entre s/ 13.00 y s/ 20.00 ()
- c) Entre s/ 5.00 y s/ 12.99 ()
- d) Menos de s/ 5.00 ()

¿A cuánto asciende el costo variable de lubricantes de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día? (Expresado en soles)

8. ¿A cuánto asciende el costo variable de neumáticos por día de su unidad vehicular?

(Expresado en soles)

- a) Más de s/ 20.00 ()
- b) Entre s/ 13.00 y s/ 20.00 ()
- c) Entre s/ 5.00 y s/ 12.99 ()
- d) Menos de s/ 5.00 ()

¿A cuánto asciende el costo variable de neumáticos de su unidad vehicular, considerando que da 06 vueltas por día? (Expresado en soles)

9. ¿Realiza algún pago mensual por ser socio dentro de la empresa?

(Expresado en soles)

- a) Más de s/ 40.00 ()
- b) Entre s/ 25.00 y s/ 40.00 ()
- c) Entre s/ 10.00 y s/ 24.99 ()
- d) menos de s/ 10.00 ()

10. ¿Cómo considera Ud. los ingresos diarios de su unidad vehicular?

- a) Alto ()
- b) Regular ()
- c) Bajo ()

11. ¿En promedio cuanto es el ingreso bruto por vuelta (subida y bajada)?

(Expresado en soles)

- a) Más de s/ 150.00 ()
- b) Entre s/ 100.00 y s/ 150.00 ()
- c) Entre s/ 50.00 y s/ 99.90 ()
- d) Menos de s/ 50.00 ()



12. ¿Los ingresos diarios brutos (ingreso total) por su unidad vehicular ascienden en un promedio de?
(Expresado en soles)
- a) Más de s/ 600.00 ()
 - b) Entre S/ 450.00 y S/ 600.00 ()
 - c) Entre S/ 300.00 y S/ 449.90 ()
 - d) Menos de s/ 300.00 ()
13. ¿A cuánto asciende su ingreso neto diario por su unidad vehicular?
(Expresado en soles)
- a) Más de s/ 300.00 ()
 - b) Entre S/ 200.00 y S/ 300.00 ()
 - c) Entre S/ 100.00 y S/ 199.90 ()
 - d) Menos de s/ 100.00 ()
14. ¿Cuántas vueltas (subida y bajada) realiza al día su unidad vehicular?
- a) Más de 6 ()
 - b) Entre 5 y 6 ()
 - c) Entre 3 y 4 ()
 - d) Menos de 3 ()
15. ¿En promedio cuantos usuarios de tarifa entera lleva en una vuelta (subida y bajada)?
- a) Más de 121 pasajeros ()
 - b) Entre 91 y 120 pasajeros ()
 - c) Entre 31 y 90 pasajeros ()
 - d) Menos de 30 pasajeros ()
16. ¿En promedio cuantos usuarios de tarifa media lleva en una vuelta (subida y bajada)?
- a) Más de 121 pasajeros ()
 - b) Entre 91 y 120 pasajeros ()
 - c) Entre 31 y 90 pasajeros ()
 - d) Menos de 30 pasajeros ()
17. ¿En promedio cuantos usuarios de tarifa escolar lleva en una vuelta (subida y bajada)?
- a) Más de 61 pasajeros ()
 - b) Entre 41 y 60 pasajeros ()
 - c) Entre 21 y 40 pasajeros ()
 - d) Menos de 20 pasajeros ()
18. ¿Pertenece usted algún régimen tributario?
- a) Régimen Único Simplificado RUS ()
 - b) Régimen Especial RER ()
 - c) Régimen General ()
 - d) Régimen MIPE Tributario ()
 - e) Ninguno ()
19. ¿Qué tributos paga Usted como socio de la empresa?
- a) Impuesto general a las ventas ()
 - b) Impuesto a la renta ()
 - c) Impuesto vehicular ()
 - d) Ninguno ()



20. ¿Cuánto paga usted por impuestos de su unidad vehicular en forma mensual?

(Expresado en soles)

- a) Más de s/ 40.00 ()
- b) Entre S/ 30.00 y S/ 40.00 ()
- c) Entre S/ 15.00 y S/ 29.90 ()
- d) Menos de s/ 15.00 ()
- e) No paga ()

21. ¿Conoce usted cuáles son sus activos corrientes?

- a) Si ()
- b) No ()

Explique cuáles son:

.....

22. ¿Conoce usted cuáles son sus activos no corrientes?

- a) Si ()
- b) No ()

¿Cuáles son sus activos no corrientes?

23. ¿Conoce usted que es el apalancamiento operativo?

- a) Si ()
- b) No ()

24. ¿Conoce usted la naturaleza de los costos fijos y costos variables?



- a) Si ()
- b) No ()

25. ¿Cumple con el tiempo normal de subida y bajada que programa la empresa?

- a) Si ()
- b) No ()



Anexo N°04. Validación de Instrumentos

UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS DEL EXPERTO VALIDADOR

Nombres y apellidos: *Abel Treserra Pantigazo*

Institución donde labora: *Universidad Andina del Cusco*

Grado académico que ostenta: *Docente Universitario*

Lugar y fecha: *Universidad Andina del Cusco 10/04/2018*

II. OBSERVACIÓN EN CUANTO A


FORMA:
 *Conforme*

CONTENIDO:
 *Conforme*

ESTRUCTURA:
 *Conforme*

Procede la aplicación..... *SI procede*

Necesita corrección..... *NO necesita*



 Mgt. o Dr. *DR ABEL TRESERRA P*
 DNI *23882672*



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

ASPECTO	CRITERIOS	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
Forma	REDACCION					X	
	CLARIDAD						X
	OBJETIVIDAD					X	
Contenido	ACTUALIDAD						X
	SUFICIENCIA						X
	INTENCIONALIDAD						X
Estructura	ORGANIZACIÓN					X	
	SUSTENTACIÓN						X
	COHERENCIA						X
	METODOLOGIA					X	
Valor	VALORACIÓN TOTAL POR ITEM						X
	VALORACIÓN PROMEDIO DE TODOS LOS ITEM						X

APORTE Y/O SUGERENCIAS

.....
.....

Procede la aplicación..... *si procede*.....

Necesita corrección..... *no necesita*.....

Mgt. o Dr. *CPC ABSOL MENDOZA P.*
DNI *23082622*



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

ASPECTO	CRITERIOS	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
Forma	REDACCION					X	
	CLARIDAD						X
	OBJETIVIDAD						X
Contenido	ACTUALIDAD						X
	SUFICIENCIA						X
	INTENCIONALIDAD						X
Estructura	ORGANIZACIÓN						X
	SUSTENTACIÓN						X
	COHERENCIA						X
	METODOLOGÍA						X
Valor	VALORACIÓN TOTAL POR ITEM						X
	VALORACIÓN PROMEDIO DE TODOS LOS ITEM						X

APORTE Y/O SUGERENCIAS

.....
.....

Procede la aplicación... *si Procede*

Necesita corrección... *no Procede*

.....
Mgt. o Dr. *ING. JEAN SANDRO GRANILLA UMERES*
DNI *44233937*



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS DEL EXPERTO VALIDADOR

Nombres y apellidos: *John Sandro Granilla Umerez*

Institución donde labora: *CONSULTORES E ASESORES J.C. INMOBILIA*

Grado académico que ostenta: *INGENIERO AGRONOMO / ESTADISTA*

Lugar y fecha: *UNIVERSIDAD NACIONAL SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO 18/04/18*

II. OBSERVACIÓN EN CUANTO A

FORMA:

..... *CONFORME*

CONTENIDO:

..... *CONFORME*

ESTRUCTURA:

..... *CONFORME*

Procede la aplicación... *Si, Procede*

Necesita corrección... *NO NECESITA*

..... *[Signature]*

Mgt. o Dr. *Ing. John Sandro Granilla Umerez*
DNI *44233937*

A. Padrón de Socios de la Empresa de Transporte Nueva Chaska SA.

Nro.	APELLIDOS Y NOMBRES	PLACA UNIDAD VEHICULAR
1	SOLORZANO QUISPE Isabel	AJA-798
2	DURAN CHARA Maglio	X4A-738
3	SEGOVIA MOLLE Teofila	B3L-798
4	TISOC HUILLCA Karin	C1X-708
5	AUCAILLE PANTIA Yeni	X2J-758
6	HUAMAN OCHOA Carlos	X3V-718
7	TENIENTE AYMA Julian	A4O-790
8	MEZA TUCO CLEMENTE	AEB-728
9	TUPA CHACMANA Juan	X3B-787
10	MIRANDA RIOS Augusto	AJF-940
11	HUAMAN GUEVARA Luis	A8W-711
12	MURILLO CHAMBI Yeni	ACP-893
13	RIMACHI MORALES Maximo	A9L-727
14	LOZA GOMEZ Mauro V.	A8W-742
15	PAUCAR QUISPE Santos	X4B-761
16	APAZA DELGADO Soledad	X3P-733
17	SANTOS CHILLITUPA Leonidas	APR-795
18	HUACAC DELGADO Yasser L.	X4B-805
19	MERMA ESCALANTE Juan	D1O-759
20	CHACMANA MUÑOZ Agripina	A0D-730
21	HUARHUA AMACHE Aquilino	X1U-768
22	CONDORI HUMPIRI Daniel	B1V-739
23	AUCAYLLA GUZMAN Julio	B1A-719
24	HUARAYO HUAMAN Julia	AJI-884
25	CACERES SOTO Pedro	A8U-784
26	TTITO GUTIERREZ Avelino	AJG-796
27	CONDORI VILLA Paulina	C8W-714
28	HUAMAN PACHECO Rafaela	X3O-776
29	RAMOS NINA Rosa	APE-839
30	PAUCAR NINA Edith	X1T-715
31	SICOS APAZA Bibiana	ALI-930
32	CCONCHA QUISPE Angel	X4A-820
33	HUAMANI PANIURA Eugenio	BIG-744
34	DELGADO SALAZAR Ivi J.	B3C-784
35	CURASI QUISPE Agustina	ALX-701
36	CCONCHA QUISPE Angel	X2Q-764
37	LLANQUI TTITO Vladimir	C3N-758
38	QUISPE COYO Edwin	D2D-761
39	CHURA CCOYCOSI Roxana	C8R-707
40	MELO LAURA Camilo	X3N-776
41	HUAMAN HUALLPARIMACHI M.	C2E-717
42	CARDENAS DELGADO Juan P.	X2D-707
43	CABRERA VIVANCO Washington	X2C-705
44	IBARRA ROJAS Emerson	D4O-773
45	PACSI PACSI Cesar T.	CUPO
46	CCOYORI CCOYCCOSI Jesus	X3X-863
47	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	F1Y-784
48	RIOS SAPA Rosa M.	D4H-778
49	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	ACB-835
50	CCAMA ATAUCCONCHO Mariano	A9K-756
51	QUISPE VALLENAS Leoncio	X4D-806

Tabla 23. Padrón de socios de la E.T. Nueva Chaska SA Fuente: Elaboración propia

**B. Contrato de Concesión para la Prestación de Servicios de Transporte Urbano**

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO

1

**CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE URBANO EN LAS RUTAS URBANAS E INTERURBANAS DE LA
CIUDAD DEL CUSCO**

RUTA Nro. RTU-28

Conste por el presente instrumento, el Contrato de Concesión para la operación del Servicio de Transporte de la Ruta Urbana Nro. RTU-28 del Plan Regulatorio de Rutas de la ciudad del Cusco (en adelante, el Contrato), celebrado de una parte por, la Municipalidad Provincial del Cusco, (en adelante, EL CONCEDENTE), debidamente representada por su Alcalde el Economista Luis Arturo Florez Garcia, identificado con DNI N° 23801472, y de la otra, la Empresa de Transportes Nueva Chaska S.A. (en adelante EL CONCESIONARIO), identificada con RUC N° 20527092290, inscrita en la partida registral N° 11007955 de la Zona Registral N° X - Sede Cusco, con domicilio legal en Avenida Romeritos s/n del distrito San Jerónimo, provincia y departamento del Cusco, Perú, debidamente representado por el Sr. Julián Teniente Ayma, identificado con DNI Nro. 24360646.

El presente Contrato se suscribe bajo los términos y condiciones siguientes:

TITULO I**GENERALIDADES****CLÁUSULA 01: PARTES INTEGRANTES DEL CONTRATO**

El presente contrato está conformado por la oferta ganadora y los documentos derivados del proceso de licitación pública especial que establezcan obligaciones para EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO

- 1.1 Las bases, sus anexos, y las circulares emitidas por el Comité Especial.
- 1.2 Los documentos, instrumentos y declaraciones presentados por el Adjudicatario, sus integrantes o sus Empresas vinculadas, durante el desarrollo de la Licitación y hasta la fecha de firma del presente documento. Todos y cada uno de los derechos y obligaciones derivados de dichos documentos son plenamente exigibles entre EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO.
- 1.3 La propuesta del CONCESIONARIO aceptada por la Municipalidad Provincial del Cusco.
- 1.4 Las actas de los acuerdos complementarios que firmen las partes, las actas de conciliación y los fallos de los tribunales a los que se recurra.



- 1.3 La garantía de fiel cumplimiento del Contrato.
- 1.4 Los Anexos del presente Contrato de Concesión.

CLÁUSULA 02: CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN

- 2.1 Los términos que figuren en mayúsculas en este Contrato y que no se encuentren expresamente definidos en éste, tendrán el significado que les atribuyan las Leyes Aplicables. Las expresiones en singular comprenden, en su caso, al plural y viceversa.
- 2.2 Las condiciones expresadas en el presente Contrato de Concesión prevalecen sobre aquellas de cualquier otro documento que forme parte del mismo.
- 2.3 En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, se seguirá el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:
 - El Contrato;
 - Los documentos presentados en las propuestas;
 - Circulares a que se hace referencia en las Bases;
 - Las Bases, y
 - Leyes Aplicables.
- 2.4 Toda referencia efectuada en este Contrato a "Cláusula" o "Anexo" se deberá entender efectuada a las cláusulas de este contrato y a los Anexos de las Bases, respectivamente, salvo indicación expresa en sentido contrario. Todos los Anexos del presente Contrato forman parte del mismo.
- 2.5 Los Títulos contenidos en este Contrato son referenciales y no deben ser entendidos para limitar o ampliar el contenido, alcances, obligaciones y/o derechos precisados en él por lo que su interpretación y aplicación es integral.
- 2.6 A menos que el contexto requiera lo contrario o que de manera expresa en este Contrato se les asigne una definición distinta, los términos que aparezcan en este Contrato tendrán el significado que se les asigna en anexo N° 01 del presente.

CLÁUSULA 03: IDIOMA

- 3.1 El Contrato de Concesión se suscribe únicamente en idioma castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano.
- 3.2 Cualquier modificación que se realice al contrato deberá realizarse en idioma castellano.
- 3.3 Las citas y notificaciones realizadas entre las partes deberán realizarse siempre en idioma castellano sin mediar ninguna excepción.



CLÁUSULA 04: NATURALEZA JURÍDICA

- 4.1 El presente Contrato, regula el acto administrativo de Concesión entre EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO a partir de la suscripción del mismo.
- 4.2 EL CONCESIONARIO, expresamente declara y acepta que el servicio que presta tiene el carácter de servicio público para todos los efectos legales y con las consecuencias que de su naturaleza se deriven.

CLÁUSULA 05: OBJETO

Otorgar en concesión, la prestación del servicio de transporte público urbano a fin de que sea operada por parte de EL CONCESIONARIO en la Ruta Urbana Nro. RTU-28 de la provincia del Cusco con acceso y derecho a la utilización de la vía o ruta concesionada.

El CONCESIONARIO operará la referida Ruta por su cuenta y riesgo, en los términos, condiciones y con las limitaciones previstas en el contrato, como parte de la modernización del Servicio de Transporte Regular de Personas emprendido por la Municipalidad Provincial del Cusco.

Dicha Concesión otorgará al CONCESIONARIO: El permiso de operación al CONCESIONARIO para la prestación del servicio público de transporte urbano o interurbano en la ciudad del Cusco en la ruta Nro. RTU-28, definidas en el plan Regulador de rutas y sus modificaciones.

La Concesión no otorga un derecho real sobre los bienes de dominio público, aun cuando ellos sean Bienes de la Concesión. Ninguna norma o estipulación de este Contrato puede interpretarse en sentido contrario.

CLÁUSULA 06: CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

- 6.1 Sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, el Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única.
- 6.2 El Servicio que deberá prestar EL CONCESIONARIO se rige por los principios de continuidad, regularidad y no discriminación.
- 6.3 El CONCESIONARIO reconoce que el Servicio que prestará es un servicio público.

CLÁUSULA 07: INHABILITACIONES E INCOMPATIBILIDADES

El CONCESIONARIO declara bajo juramento que a la fecha de suscripción del presente Contrato no se halla incurrido en ninguna de las causales de inhabilitación e incompatibilidad señaladas en el D.S. 017-2009-MTC y la O.M 033-2012-MPC o en cualquier otra norma aplicable.



TITULO II
DE LAS CONDICIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO A
PRESTAR POR EL CONCESIONARIO

CLAUSULA 08: ETAPA DE INICIO DE LA CONCESION

- 8.1 La CONCESIÓN tendrá una duración de DIEZ (10) AÑOS contados a partir del primer día hábil siguiente a la fecha de la firma del contrato.
- 8.2 EL CONCESIONARIO iniciara su operación bajo las condiciones técnicas, económicas y operacionales previstas en el presente Contrato de Concesión previo el cumplimiento de las siguientes obligaciones: vinculación de la flota solicitada por EL CONCEDENTE y pruebas efectuadas a los autobuses.
- 8.3 EL CONCEDENTE se obliga a poner a disposición de EL CONCESIONARIO los itinerarios para dar inicio a la operación de las rutas de transporte, los cuales serán flexibles en función a aspectos geográficos y de demanda. Estas obligaciones serán de cumplimiento por EL CONCEDENTE salvo hechos imputables a terceros o circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor que originen el retraso del cumplimiento de la obligación.
- 8.4 EL CONCEDENTE, podrá proponer planes operacionales para situaciones críticas de demanda insatisfecha, pudiendo racionalizar el itinerario de las rutas dentro de su recorrido original, tornándolo más directo o con menor tiempo de viaje a fin de mejorar el servicio prestado; así como solicitar a EL CONCEDENTE la modificación mejora u optimización de rutas.

CLAUSULA 09: ÁREA DE LA CONCESIÓN

Es la definida en el Plan Regulador de Rutas 2012-2022, con el código de ruta – RTU-28 de acuerdo a la siguiente descripción:

Código de Ruta	RTU-28
Distancia de la Ruta (KM)	34.60 Km
Flota requerida (unidades M3)	42
Flota requerida Máxima (unidades M3)	48

CLAUSULA 10: RÉGIMEN DE LA OPERACIÓN DE RUTAS

- 10.1 La operación de la ruta, se someterá al régimen que establezca EL CONCEDENTE, el cual estará constituido por las normas de carácter nacional.



regional y provincial; además de los manuales, reglamentos y otros documentos técnico-operacionales que se expidan para asegurar que la operación regular de las rutas correspondientes se realice en condiciones de seguridad, fiabilidad y coordinación. EL CONCEDENTE, además, establecerá las condiciones para el inicio de los recorridos en las rutas y las condiciones de la operación del sistema.

- 10.2 En todo caso, el CONCESIONARIO deberá sujetarse en el desarrollo de la actividad de prestación del servicio público de transporte urbano e interurbano de personas a las leyes peruanas, tanto a la normatividad legal y/o reglamentaria actualmente vigente como a la que se expida en un futuro y durante el término de la concesión, a nivel nacional y/o local, y a la legislación complementaria y directrices que imparta EL CONCEDENTE dentro del ámbito de su competencia.

CLÁUSULA 11: REQUISITOS DEL CONCESIONARIO PARA LA FIRMA DEL CONTRATO

EL CONCESIONARIO, a la suscripción del presente documento, declara haber entregado a EL CONCEDENTE lo siguiente:

- 11.1 Testimonio de la escritura pública de constitución y estatuto social de EL CONCESIONARIO, con la copia literal de inscripción registral, acreditando con ello:
- 11.1.1 Que EL CONCESIONARIO es una empresa con personería jurídica válidamente constituida de acuerdo a las Leyes Aplicables; y,
 - 11.1.2 Que EL CONCESIONARIO cuente con los mismos socios o accionistas, en las mismas proporciones que éstos mantenían como miembros del Adjudicatario, salvo disposición distinta en el contrato
 - 11.1.3 Que EL CONCESIONARIO tiene como domicilio habitual la provincia del Cusco.
 - 11.1.4 Que EL CONCESIONARIO es una sociedad cuyo objeto social se circunscribe exclusivamente a la prestación del servicio de transporte de personas a que se refiere el objeto del presente contrato y que cuenta con capacidad para asumir las obligaciones que respectivamente le correspondan como consecuencia de la celebración de este Contrato.
- 11.2 Documentación que acredite el patrimonio neto mínimo de 50 UIT, conforme lo estipulado en la Ordenanza Municipal N° 033-2012-MPC,
- 11.3 Contrato de Canalización de Flujos que celebrarán los integrantes del consorcio por un monto del 5% de la inversión propuesta para la renovación de buses. Y el compromiso de incrementar el capital de inversión hasta por lo menos 10% de inversión propuesta para la renovación de buses dentro de los seis meses contados a partir de la firma del contrato.
- 11.4 Constancia de contar con Registro Único del Contribuyente (RUC) activo.
- 11.5 Certificado de Vigencia de Poderes emitido por la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) en el que se faculta al representante legal de EL CONCESIONARIO a suscribir el presente Contrato en su nombre y representación.
- 11.6 Copias certificadas notarialmente de los asientos del libro de acciones o documento equivalente según la forma societaria, en donde conste la conformación del accionariado o de las participaciones de EL CONCESIONARIO.





- 11.7 Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por un monto equivalente a diez (10) UITs desde el día de inicio de la operación hasta por un (1) año posterior contados al término del plazo de vigencia de la Concesión (11 años; pudiendo emitirse la misma de manera anual y renovarse año a año hasta por el tiempo mencionado; la omisión de la renovación acarrea la pérdida de la concesión otorgada) y deberá ser emitida por una entidad financiera nacional.
- 11.8 Un ejemplar Original del Contrato Preparatorio de transferencia de vehículos con carácter renovable (celebrado bajo la legislación peruana aplicable) firmado y sellado por el o los fabricantes de vehículos, cuyos efectos deben estar sujetos a la suscripción del Contrato de Concesión por parte de EL CONCESIONARIO y en la que se establezca: (i) el cronograma de fabricación de los vehículos; (ii) el compromiso de entrega treinta (30) días calendarios antes de la Fecha de Inicio de las operaciones de acuerdo a su plan de renovación anticipado; y, (iii) se certifique el cumplimiento de las Especificaciones Técnicas ofrecidas en la propuesta presentada.
- 11.9 En el supuesto que las condiciones antes establecidas no hayan sido satisfechas por EL CONCESIONARIO en la fecha establecida por EL CONCEDENTE y las Partes de mutuo acuerdo no hayan prorrogado dicho plazo, se producirá la resolución del contrato ejecutándose automáticamente la Garantía de Fiel Cumplimiento; salvo que alguna de las partes recurra a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el presente contrato. En caso de no cumplir con lo establecido en la presente cláusula, el CONCESIONARIO pierde la buena pro otorgada; la misma que podrá ser otorgada por el CONCEDENTE al postor que siga en el cuadro de calificaciones de la licitación llevada a cabo o convocar a nueva licitación.

TITULO III

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE Y EL CONCESIONARIO

CLÁUSULA 12: DERECHOS DEL CONCESIONARIO

EL CONCESIONARIO tiene derecho a:

- 12.1 La operación del servicio por parte de EL CONCESIONARIO constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual recuperará su inversión, así como un deber, puesto que EL CONCESIONARIO está obligado a mantener la operatividad y a prestar el servicio ininterrumpida y continuamente, de acuerdo a lo establecido en el presente Contrato.
- 12.2 El CONCESIONARIO ejercerá la administración de su actividad bajo su responsabilidad y con autonomía, teniendo en consideración que su desempeño administrativo y financiero afecta la prestación de un servicio público.
- 12.3 Explotar económicamente la actividad de prestación del Servicio de Transporte dentro de la ruta concesionada, en mérito a lo estipulado en el presente contrato.



- 12.4 Utilizar la infraestructura de vías y paraderos que conforman la ruta concesionada, de conformidad con los lineamientos previstos para el efecto por EL CONCEDENTE.
- 12.5 Celebrar los actos jurídicos que considere útiles a sus intereses siempre que se encuentren dentro del ámbito de los derechos y obligaciones que surgen con ocasión de la concesión y que beneficien su operatividad por lo que deberán ser consistentes con la finalidad de la misma. Quedan prohibidas la cesión de derechos, la cesión de posición contractual así como la delegación de sus obligaciones a favor de terceros relacionados con la operación del transporte, excepto cuando así lo determine el presente contrato.

CLÁUSULA 13: OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

EL CONCESIONARIO mediante el presente documento se obliga a cumplir con las obligaciones que se detallan a continuación sin que estas sean limitantes para el cumplimiento de las normas nacionales y locales existentes o que se emitan durante la duración del presente contrato; de igual forma no lo excluyen de cumplir con los manuales y reglamentos que emita EL CONCEDENTE en la administración del Transporte Urbano e Interurbano.

13.1 OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS

- 13.1.1 Proveer a EL CONCEDENTE toda la información que éste le solicite y que sea necesaria para la adecuada planeación, coordinación y control del Transporte.
- 13.1.2 EL CONCESIONARIO deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requieran EL CONCEDENTE con el fin de vigilar, supervisar, fiscalizar y hacer valer los términos de este Contrato conforme a las leyes aplicables.
- 13.1.3 Asumir, por su cuenta y riesgo, la financiación de todos los vehículos y demás elementos necesarios para la operación del servicio transporte urbano e interurbano de de pasajeros.
- 13.1.4 Equipar la infraestructura complementaria exigida por Ley
- 13.1.5 Mantener como objeto social principal la prestación del servicio de transporte regular de personas y el domicilio fijado en la provincia del Cusco durante el plazo del Contrato de Concesión. Asimismo, EL CONCESIONARIO se compromete a mantener el patrimonio neto mínimo fijado por las normas vigentes y futuras durante todo el plazo de vigencia del presente contrato de concesión.
- 13.1.6 EL CONCESIONARIO, sus accionistas y los socios guardarán confidencialidad sobre la información de naturaleza reservada que con tal carácter les hubiere sido suministrada por EL CONCEDENTE o cualquiera de sus dependencias durante el período de vigencia de la Concesión de acuerdo con la ley de la materia, salvo autorización expresa por parte del CONCEDENTE.
- 13.1.7 Cumplir, hacer cumplir y responder directamente en los términos previstos por EL CONCEDENTE, por la calidad de la prestación del servicio de transporte de personas que se le ha concedido, efectuando los pagos correspondientes de





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO

8

diversa naturaleza que prevea EL CONCEDENTE y realizando las correcciones o ajustes a que hubiere lugar, sin que afecten al transporte de la ciudad del Cusco.

- 13.1.8 Constituir y mantener vigentes las garantías de conformidad con lo estipulado en el presente contrato y las contraídas que hayan derivado del proceso de licitación que diere origen al presente contrato.

13.2 OBLIGACIONES RESPECTO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO DE PASAJEROS:

- 13.2.1 Garantizar el normal funcionamiento de sus buses asumiendo los costos, gastos y logística para la atención de emergencias e imprevistos en la operación.
- 13.2.2 Asumir todos los costos inherentes a la prestación del servicio y otros que sean de cargo del CONCESIONARIO conforme a los contratos y demás documentos que sustentan LA CONCESIÓN, así como los tributos, y demás gastos que le correspondan, de conformidad con las leyes aplicables.
- 13.2.3 Garantizar la prestación del servicio transporte de pasajeros, en condiciones de libertad de acceso, estándares de calidad, de servicio y de seguridad de los usuarios, entre otras, determinadas por EL CONCEDENTE.
- 13.2.4 Adquirir los insumos, partes y piezas integrantes o accesorios y otros que requieran las unidades vehiculares para su operación y realizar todas las demás tareas administrativas y técnicas que le permitan prestar el Servicio, de acuerdo con las condiciones y especificaciones técnicas.
- 13.2.5 Cumplir con las características técnicas de los vehículos establecidos en su propuesta técnica. Estas características deberán cumplir con las especificaciones técnicas mínimas previstas en las bases de licitación y la norma local aplicable.
- 13.2.6 EL CONCESIONARIO se obliga a cumplir con la legislación aplicable relativa a la conservación del medio ambiente.
- 13.2.7 Transportar sin discriminación a toda persona que haya adquirido un medio de validación de acceso del Operador de la Unidad de Recaudo, tarjeta o efectivo, cumpliendo los requisitos y estándares de calidad y seguridad previstos por ley o por EL CONCEDENTE.
- 13.2.8 Indemnizar directamente o indirectamente cualquier daño o perjuicio que cause. EL CONCESIONARIO será responsable frente a los pasajeros y/o terceros siempre y cuando el hecho que cause el daño le sea imputable.
- 13.2.9 Mantener en condiciones óptimas de funcionamiento, seguridad y limpieza las unidades vehiculares, de conformidad con lo previsto en los contratos.
- 13.2.10 Mantener la limpieza de las unidades. El exterior y el interior del vehículo, generalmente después de su último recorrido.
- 13.2.11 Mantener vigente el Certificado de Inspección Técnica Vehicular complementaria, emitido por entidad autorizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de cada unidad vehicular.
- 13.2.12 Incluir al interior de las unidades vehiculares la señalización e información de la ruta que desarrolla y bajo las directrices que para el efecto fije EL CONCEDENTE.





- 13.2.13 Proceder a la renovación de la señalización al interior de las unidades vehiculares, a requerimiento de EL CONCEDENTE para tal efecto.
- 13.2.14 Reconocer y respetar la titularidad que ostenta EL CONCEDENTE sobre el transporte público urbano de pasajeros.

13.3 OBLIGACIONES RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD AMBIENTAL:

- 13.3.1 EL CONCESIONARIO declara conocer las Leyes ambientales aplicables, incluida la normatividad internacional de la materia, y las obligaciones que establece este Contrato en materia ambiental y las que se precise en normas complementarias y las previstas por EL CONCEDENTE.

EL CONCESIONARIO se obliga a cumplir con dichas normas como componente indispensable de su gestión ambiental, implementando las medidas necesarias que aseguren un manejo apropiado en el sistema y los mecanismos que permitan una adecuada participación y comunicación con la ciudadanía.

13.4 OBLIGACIONES CON EL PERSONAL A SU CARGO

- 13.4.1 El CONCESIONARIO deberá cumplir con la contratación de personal necesario para su administración; sin embargo, EL CONCEDENTE se reserva el derecho de evaluar a los conductores a contratar por parte del CONCESIONARIO, previa certificación acerca de la capacitación recibida. EL CONCEDENTE expedirá el certificado de habilitación de conductores a aquellas personas que cumplan satisfactoriamente la evaluación mencionada. Las condiciones de expedición, suspensión, renovación y/o cancelación se regirán por las normas de la materia, así como los manuales y reglamentos que para este efecto emita EL CONCEDENTE.

- 13.4.2 CONCESIONARIO deberá garantizar que los conductores cumplan satisfactoriamente los cursos de conocimiento y capacitación, y que cumplan con las condiciones físicas y psicológicas necesarias que garanticen la seguridad del servicio, valoradas en instituciones aprobadas por EL CONCEDENTE.

- 13.4.3 El CONCESIONARIO deberá garantizar que el personal de su estructura organizacional y el personal vinculado directa o indirectamente, para efectos del cumplimiento del presente Contrato de Concesión, porte permanentemente, mientras se encuentre en servicio, uniforme y tarjetas de identificación de conformidad con el manual de imagen institucional de su empresa. La dotación de uniformes deberá ser suministrada por el CONCESIONARIO.

- 13.4.4 En sus relaciones con el personal, EL CONCESIONARIO deberá adecuarse a las normas laborales vigentes en la República del Perú.

- 13.4.5 En caso se produzca la caducidad o culminación de la Concesión o la resolución o rescisión del presente contrato, EL CONCESIONARIO es responsable exclusivo del pago de todos los beneficios laborales, sociales y demás beneficios convencionales o fijados por ley, adeudados a sus trabajadores hasta la fecha en que se produjo. EL CONCEDENTE no será responsable, en ningún caso, de dichos adeudados o devengados.



- 13.4.6 En el supuesto que judicialmente se ordenara a EL CONCEDENTE a pagar alguna acreencia laboral, que se hubiese generado mientras se encuentren en vigencia la Concesión, éstos podrán repetir contra EL CONCESIONARIO; pudiendo realizar el descuento directo de los abonos realizados por el fideicomiso a que tiene derecho el concesionario por concepto de pago del servicio realizado.

CLÁUSULA 14: OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE

La concesión que se otorga por medio del presente contrato, implica para EL CONCEDENTE las siguientes obligaciones:

- 14.1 Poner a disposición de EL CONCESIONARIO los documentos que acrediten la autorización para servir en la ruta concesionada de tal forma que permita iniciar efectivamente la prestación del servicio y entendiéndose que siempre que el concedente actúe con la diligencia ordinaria requerida, no le será imputable la inexecución de una obligación o su cumplimiento parcial tardío o defectuoso.
- 14.2 Realizar la conservación y mantenimiento de las vías; para lo cual podrá contar con el apoyo de otras instituciones privadas o públicas, así como de municipalidades distritales que deseen brindar su apoyo.
- 14.3 EL CONCEDENTE realizará las inspecciones, revisiones y acciones similares, conforme a este Contrato y las Leyes Aplicables, para lo cual EL CONCESIONARIO brindará todas las facilidades necesarias.
- 14.4 Recibir a solo requerimiento los informes periódicos, estadísticas y cualquier otro dato con relación a las actividades y operaciones del CONCESIONARIO.
- 14.5 Supervisar y fiscalizar el cumplimiento por parte de EL CONCESIONARIO de las obligaciones establecidas en los contratos y las demás leyes aplicables. EL CONCEDENTE podrá efectuar dicha labores directamente o a través de terceros, debiendo garantizar la eficiente operatividad del Transporte y fortalecer la capacidad de control respecto al servicio de transporte. Para ello, la supervisión de la operación comprenderá, entre otros, la verificación del cumplimiento de la obligación de EL CONCESIONARIO de mantener determinados parámetros, niveles, capacidad, estándares y niveles de servicio, de acuerdo a lo previsto en el presente contrato. La supervisión tendrá por finalidad asegurar la adecuada marcha del servicio y no deberá producir una interferencia con las operaciones de EL CONCESIONARIO.
- 14.6 Cualquier observación efectuada por EL CONCEDENTE a las actividades de EL CONCESIONARIO deberá ser comunicada por escrito y encontrarse debidamente sustentada.
- 14.7 Efectuará la medición y definición de la línea de base de emisiones contaminantes de la flota.
- 14.8 Efectuará la inspección y ejercerá el control de emisiones contaminantes de la flota incorporada, de acuerdo con la naturaleza de los combustibles empleados.
- 14.9 Las demás que contempla el presente contrato.

CLÁUSULA 15: DERECHOS Y FACULTADES DE EL CONCEDENTE

La concesión que se otorga por medio del presente contrato, implica para EL CONCEDENTE los siguientes derechos y obligaciones s/n perjuicio de aquellos precisados por ley.





- 15.1 El ejercicio de las funciones que en virtud de este Contrato y las normas legales pertinentes deba cumplir EL CONCEDENTE, en ningún caso estarán sujetos a autorizaciones, permisos o cualquier manifestación de voluntad de EL CONCESIONARIO.
- 15.2 Mantener la titularidad sobre el Transporte en la provincia del Cusco.
- 15.3 Corresponde a EL CONCEDENTE ejercer su función normativa que regulen el Sistema Integrado de Transporte dentro del ámbito de su competencia.
- 15.4 Determinar, conforme a la conveniencia técnica, social, económica, financiera y de otra índole, las modificaciones al Plan Regulador de Rutas.
- 15.5 Modificar, previa invitación al CONCESIONARIO para tomar el acuerdo o a solicitud del mismo, las frecuencias, cantidad, longitud y recorrido de las rutas atendiendo a las necesidades de la operación, así como los puntos de origen y destino, extensión horaria de la prestación del servicio, la flota requerida, la redistribución de la flota, el régimen tarifario, entre otros.
- 15.6 Supervisar el desarrollo y la ejecución del presente Contrato y acceder a los documentos e información relativos a la actividad de EL CONCESIONARIO a su sólo requerimiento.
- 15.7 Corresponde a EL CONCEDENTE ejercer su función supervisora, fiscalizadora y de gestión respecto de EL CONCESIONARIO y los demás operadores, de manera tal que se produzca un funcionamiento coordinado de las diferentes unidades del sistema, optimizando la prestación conjunta del servicio de transporte regular de personas.
- 15.8 Expedir los reglamentos, manuales, directivas y otros documentos normativos y técnicos para la adecuada operación, gestión y administración del Transporte.
- 15.9 EL CONCEDENTE tiene el derecho de supervisar técnica, legal, administrativa y financieramente el desarrollo y ejecución del presente contrato de concesión, lo que le permitirá acceder en cualquier momento a las instalaciones físicas, requerir los datos, documentos e información que soportan la labor de EL CONCESIONARIO, ante lo cual se impondrá a cargo de EL CONCEDENTE un compromiso de confidencialidad sobre la información a la que tenga acceso dentro de las limitaciones que para el efecto establezca la ley.
- 15.10 EL CONCEDENTE, ejercerá las actividades de vigilancia y control de la ejecución del contrato que le corresponden, directamente o a través de terceros que ejerzan funciones de auditoría del contrato, y tendrá, entre otras, las siguientes facultades básicas:
 - 15.11 Exigir al CONCESIONARIO la información que considere necesaria para verificar la correcta ejecución del presente contrato.
 - 15.12 Verificar directamente o a través de terceros que ejerzan funciones de auditoría del contrato que el CONCESIONARIO cumpla las condiciones de ejecución del presente contrato según los términos en los que se ha convenido la concesión, y requerir a EL CONCESIONARIO para que corrija los incumplimientos.
 - 15.13 EL CONCEDENTE, verificará las actividades del CONCESIONARIO relacionadas con la ejecución del presente contrato.
 - 15.14 En general, vigilar y controlar que EL CONCESIONARIO cumpla con sus obligaciones para el normal desarrollo y ejecución del presente contrato.





15.15 Imponer las sanciones, premios y penalidades a que se haga acreedor el CONCESIONARIO así como ejecutar su cobranza.

TITULO IV DE LOS VEHICULOS

CLÁUSULA 16: PROVISIÓN DE VEHICULOS

Será responsabilidad del CONCESIONARIO, proveer los vehículos conforme a lo requerido en el Plan Regulador de Rutas y considerando la propuesta presentada en el proceso de licitación que dio lugar al presente contrato de concesión y de acuerdo con las normas legales vigentes y aplicables.

CLÁUSULA 17: TIPOLOGÍA INICIAL DE LOS VEHICULOS

Las características específicas del tipo de vehículo que el CONCESIONARIO se compromete a aportar para la operación del transporte, serán para todos los efectos las que se establecen en el presente Contrato de Concesión, de acuerdo con lo ofrecido por el CONCESIONARIO en la propuesta presentada por éste en el curso de la Licitación Pública.

El CONCESIONARIO previo al inicio de la operación deberá vincular los vehículos que destinará al servicio del Transporte ante EL CONCEDENTE; quien calificará que los mismos cumplan con lo estipulado en las bases, su propuesta y el presente contrato; de igual forma deberá corroborar que estos cumplan con las normas aplicables.



CLÁUSULA 18: VINCULACIÓN Y OPERACIÓN DE FLOTA

Sólo podrán vincularse los vehículos que obtengan el certificado de cumplimiento legal y certificado de cumplimiento de especificaciones técnicas, expedidos por EL CONCEDENTE, los cuales serán otorgados a cada vehículo de manera individual, únicamente, cuando se hayan cumplido plenamente las revisiones que para este efecto sean necesarias. La vigencia de los certificados citados anteriormente será requisito indispensable para la operación.

EL CONCESIONARIO se obliga a vincular los vehículos, de acuerdo con la flota requerida en la Licitación Pública que da origen al presente Contrato de Concesión.

CLÁUSULA 19: TAMAÑO DE LA FLOTA DE OPERACIÓN

Será responsabilidad del CONCESIONARIO mantener el tamaño de flota requerido para la operación de transporte, conforme a lo estipulado en el Plan Regulador de Rutas, según las condiciones de tiempo y frecuencia que le permita cumplir adecuadamente los estándares de operación establecidos en el presente Contrato de Concesión.



CLÁUSULA 20: MODIFICACIONES EN EL TAMAÑO DE LA FLOTA

Este proceso se llevará a cabo de acuerdo a la normativa nacional o local en relación a la ampliación de flota o cuando la misma se encuentre directamente relacionada a la modificación, ampliación o reducción de la ruta concesionada.

CLÁUSULA 21: PROPIEDAD DE LA FLOTA Y MECANISMOS DE FINANCIACIÓN

La flota deberá ser de propiedad del CONCESIONARIO o encontrarse bajo su responsabilidad mediante contrato de concesión; lo cual será verificado por EL CONCEDENTE al momento de efectuar la evaluación de los documentos que deberá presentar el CONCESIONARIO para la obtención del Certificado de Operación de los vehículos.

No obstante lo anterior, el CONCESIONARIO podrá hacer uso de mecanismos de financiación que podrían requerir que la titularidad de la propiedad de la flota radique en personas diferentes al CONCESIONARIO, caso en el cual dicha situación podrá ser aceptada por EL CONCEDENTE siempre que se acredite lo siguiente:

- i) Que se trata de un requerimiento indispensable asociado al mecanismo de financiación de la inversión realizada por el CONCESIONARIO para el cumplimiento de las obligaciones de provisión de flota adquiridas en virtud del presente Contrato de Concesión;
- ii) Que la titularidad de la propiedad de la flota se encuentra gravada en todo caso por un derecho subordinado del CONCESIONARIO que le permita utilizar la flota.
- iii) Que dicha limitación al dominio, gravamen o tenencia haya sido aceptada de manera explícita por el financiador del CONCESIONARIO y se encuentra garantizada mediante mecanismos jurídicos adecuados.

21.1 La utilización de los mecanismos de financiación para la adquisición de los vehículos por los cuales opte el CONCESIONARIO no modifican bajo ninguna circunstancia la responsabilidad directa y de resultado que asume por efectos de la presente concesión, especialmente respecto de la disponibilidad, tipología, condiciones legales y técnicas de los autobuses.

21.2 Los gravámenes de cualquier naturaleza que constituya el CONCESIONARIO no recaerán sobre los derechos concedidos en relación con la prestación de servicio, sino únicamente sobre los ingresos percibidos por él o que espere recibir.

21.3 Los gravámenes constituidos, no generarán ningún tipo de derecho en el Transporte y el CONCESIONARIO de transporte será responsable frente a EL CONCEDENTE por cualquier perjuicio causado por el hecho del tercero o por haber pignorado o gravado sus derechos.



CLÁUSULA 22: EXCLUSIÓN DE VEHÍCULOS

Los vehículos sólo podrán mantenerse vinculados al servicio si poseen el certificado de operación vigente, de acuerdo con lo previsto en el presente Contrato de Concesión y en los reglamentos y manuales expedidos por EL CONCEDENTE.

El certificado de operación vigente será retirado cuando:

- 22.1 Al finalizar el periodo de la concesión.
- 22.2 Cuando a juicio de EL CONCEDENTE, previo los estudios técnicos respectivos, el vehículo, presente riesgos para la seguridad de los pasajeros.
- 22.3 Cuando el vehículo, presente deficiencias que tengan incidencia directa o indirecta en una contaminación ambiental, superior a los límites previstos en la ley y que tal defecto se haya presentado reiteradamente por tres (3) veces y no haya sido corregido en el término que para tal finalidad haya sido establecido por EL CONCEDENTE.
- 22.4 Cuando el vehículos presente modificaciones, respecto de sus especificaciones técnicas y tecnológicas, de acuerdo con la tipología autorizada para su vinculación.
- 22.5 Cuando EL CONCEDENTE haya suspendido en tres (3) ocasiones el certificado de operación del autobús, por incumplimiento de alguna de las exigencias legales o técnicas para su operación.
- 22.6 Cuando el autobús haya sufrido accidentes que afecten gravemente su estructura, y/o se encuentre en riesgo la seguridad de los pasajeros, de acuerdo con los estudios técnicos.
- 22.7 Por causa de la terminación anticipada del contrato cualquiera que sea la causal que dé lugar a la terminación; pasando a ser propiedad de EL CONCEDENTE conforme se establece en el presente contrato.



TITULO V

DE LA SUPERVISIÓN Y CONTROL

CLÁUSULA 23: PROCESOS DE INSPECCIÓN

EL CONCEDENTE además de las atribuciones que las normas establecen podrá verificará las actividades del CONCESIONARIO relacionadas con la ejecución del presente Contrato de Concesión, a través de los siguientes mecanismos:

- 23.1 Supervisores o fiscalizadores: Los que serán designados por EL CONCEDENTE y verificarán el comportamiento y desarrollo de la actividad del CONCESIONARIO. Los informes presentados por estos serán elaborados con la información de la infracción cometida, y constituirán la prueba de EL CONCEDENTE sobre las circunstancias observadas.



- 23.2 Participación ciudadana: Las quejas formuladas por los usuarios serán procesadas por EL CONCEDENTE y de acuerdo a los reglamentos que se dicten sobre el particular.
- 23.3 Encuestas a los usuarios: EL CONCEDENTE podrá realizar directamente a través de terceros la realización de encuestas a los usuarios. Los resultados de dichas encuestas servirán, entre otras cosas, para el control y supervisión sobre la prestación de los servicios por parte del CONCESIONARIO. Los resultados de dichas encuestas podrán servir como medio de prueba de los hechos que allí se incluyan.

CLAUSULA 24: RÉGIMEN LABORAL

EL CONCESIONARIO mantendrá un sistema de información laboral y pago de planillas que refleje fielmente los pagos realizados a su personal y el cumplimiento puntual de los mismos, de acuerdo con las normas laborales del Perú, así como las demás normas que modifiquen, reformen, sustituyan o reglamenten estas disposiciones.

EL CONCEDENTE en cualquier estado del contrato podrá solicitar esta información a fin de corroborar el cumplimiento de las mismas.

CLAUSULA 25: RÉGIMEN TRIBUTARIO

EL CONCESIONARIO deberá cumplir con todas las obligaciones de naturaleza tributaria que correspondan al ejercicio de su actividad, estando sujeto a la legislación tributaria nacional, regional y municipal que le resulte aplicable. EL CONCESIONARIO estará obligado, en los términos que señalen las leyes aplicables, al pago de todos los impuestos, contribuciones y tasas vigentes o por crearse que se apliquen entre otros a los bienes adscritos a la concesión o los que se construyan o incorporen a la concesión, sean dichos tributos administrados por el Gobierno Nacional, Regional o Municipal.



TITULO VI

DE LAS GARANTÍAS, RIESGOS Y SEGUROS

CLAUSULA 26: CARTA FIANZA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN A FAVOR DE EL CONCEDENTE

- 26.1 A fin de garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo la operación del Servicio, así como el pago de penalidades e indemnizaciones a que hubiere lugar, EL CONCESIONARIO está obligado a presentar y mantener vigente hasta por veinticuatro (24) meses después del término de la vigencia del Contrato de Concesión, una Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión que estará constituida por una carta fianza emitida por una Empresa Bancaria Nacional



o por un Banco extranjero de Primera Categoría y confirmada por una Empresa Bancaria nacional.

- 28.2 La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión referida en esta cláusula deberá ser emitida a favor de EL CONCEDENTE, para ser ejecutada únicamente a su requerimiento, de manera total o parcial, debiendo ser renovada anualmente, treinta (30) días calendario antes de su vencimiento, para lo cual EL CONCESIONARIO deberá renovar la carta fianza existente o presentar una nueva, de iguales características, que cubra todas las obligaciones pendientes. En todo caso cualquier incumplimiento al presente contrato y sus partes integrantes dará lugar a la ejecución de la carta fianza correspondiente, sin perjuicio de la resolución del contrato así como de las penalidades aplicables y de la indemnización que corresponda.

CLÁUSULA 27: EJECUCIÓN DE LA GARANTÍA A FAVOR DE EL CONCEDENTE

- 27.1 La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión podrá ser ejecutada por EL CONCEDENTE automáticamente por las siguientes causales:
- 27.1.1 Incumplimiento grave de las obligaciones de EL CONCESIONARIO establecidas en el Contrato de Concesión que lleven a la suspensión del servicio, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Contrato.
 - 27.1.2 Incumplimiento en el pago de indemnizaciones a EL CONCEDENTE por daños causados por incumplimiento de EL CONCESIONARIO, exigibles por decisión firme.
 - 27.1.3 Incumplimiento en el pago de indemnizaciones por resolución del Contrato de Concesión por dolo o culpa de EL CONCESIONARIO, exigibles por decisión firme.
 - 27.1.4 Incumplimiento en el pago de penalidades a que se refiere el presente Contrato.
 - 27.1.5 Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones a cargo de EL CONCESIONARIO.
- 27.2 EL CONCEDENTE notificará al banco emisor de la carta fianza de fiel cumplimiento del contrato de concesión, quien deberá honrarla, de conformidad con el propio texto de la misma.
- 27.3 La ejecución de la carta fianza de fiel cumplimiento del contrato de concesión, no impide invocar las causales de caducidad, conclusión, revocación y/o cancelación de la concesión previstas en la Ordenanza Municipal N° 033-2012-MPC o la que la sustituya o modifique.
- 27.4 La ejecución de la carta fianza de fiel cumplimiento del contrato de concesión no liberará a EL CONCESIONARIO de su obligación de garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato, por lo que deberá reponer la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión ejecutada, por una de iguales características, en un plazo no mayor de cinco (05) días calendario de su ejecución.





CLÁUSULA 28: RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS

La responsabilidad de EL CONCESIONARIO frente a terceros, es la que surja de la legislación aplicable en cada caso y de las responsabilidades que adquiera con la suscripción del presente contrato. EL CONCESIONARIO es el responsable de los daños y perjuicios que se produzcan por su causa, la de sus dependientes, las de sus bienes muebles e inmuebles o la de los bienes muebles e inmuebles que estén bajo su administración, la derivada de la operación de transporte, la causada por el personal empleado, contratado o subcontratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus contratistas o subcontratistas. EL CONCEDENTE no será responsable frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir EL CONCESIONARIO con aquellos, ni por los daños que cause este último, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni sus empleados, agentes, representantes, contratistas o subcontratistas, proveedores y bienes.

CLÁUSULA 29: CLASES DE PÓLIZAS DE SEGUROS

EL CONCESIONARIO podrá, de acuerdo a su propia visión estratégica de manejo y distribución de los riesgos o bien para cumplir con lo establecido por las leyes aplicables o por cualquier otra causa debidamente justificada, adquirir cualquier otra póliza de seguros.

CLÁUSULA 30: OBLIGACIONES NO AFECTADAS

La contratación de los seguros no reduce o altera en modo alguno las demás obligaciones que asume EL CONCESIONARIO de acuerdo con el presente Contrato.

CLÁUSULA 31: EVENTOS NO CUBIERTOS

En caso de siniestros no cubiertos por pólizas de seguros o en el caso de siniestros no comprendidos dentro de la cobertura de dichas pólizas, EL CONCESIONARIO será el único responsable frente a EL CONCEDENTE por cualquier posible daño que fuere causado.

CLÁUSULA 32: RESPONSABILIDAD DE EL CONCESIONARIO

La suscripción del Contrato de Concesión tendrá lugar y hora que se indicará por circular y/o página web de la MPC y que se llevará a cabo una vez que haya quedado consentida la Buena pro; la fecha señalada para este acto no deberá exceder a los dos meses de otorgada la Buena pro y se llevará a cabo ante Notario Público, quien certificará los actos (gastos que serán asumidos por el postor que obtuvo la Buena Pro).

La GTVT, emitirá la Resolución de Autorización al postor ganador de la Buena Pro para la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de Personas en la ciudad del Cusco.



TITULO VII

PENALIDADES

CLÁUSULA 33: PENALIDADES DEL CONTRATO

EL CONCEDENTE verificará el cumplimiento de la totalidad de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades exigibles al CONCESIONARIO en virtud de lo dispuesto en el presente Contrato de Concesión.

- 33.1 Si el CONCESIONARIO no cumple con cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades que ha asumido y que le han sido asignados en el presente Contrato de Concesión se causarán las penalidades correspondientes a partir del momento que EL CONCEDENTE tenga conocimiento del hecho que las ocasiona, de acuerdo con lo previsto en el presente título, sin sujeción a condición alguna diferente a la ocurrencia de los supuestos fácticos que dan lugar al incumplimiento y previo a cualquier acuerdo conciliatorio.
- 33.2 Con la suscripción del presente Contrato de Concesión, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan que se EL CONCEDENTE podrá modificar las causales y los montos de las penalidades que se han establecido en el presente Contrato de Concesión, así como también se podrá adicionar nuevas o suprimir algunas de las existentes. Para modificar, crear o suprimir conductas o situaciones generadoras de penalidades, se escucharán previamente las recomendaciones del CONCESIONARIO.
- 33.3 De igual forma, con la suscripción del presente Contrato de Concesión, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan, que la decisión final de crear, modificar o suprimir penalidades será una facultad de EL CONCEDENTE, que el CONCESIONARIO le reconoce y atribuye a través del presente Contrato de Concesión, quien deberá comunicar por escrito a cada de los Concesionarios de Transporte la modificación, adición o supresión respectiva, decisiones que serán vinculantes y exigibles para las partes a partir del día siguiente calendario de recibida la comunicación, lo cual el CONCESIONARIO acepta expresamente.
- 33.4 En todo caso, la creación, modificación o supresión de penalidades, no afectará las penalidades que se hayan impuesto hasta el día en que aquellas sean vinculantes y exigibles.
- 33.5 En todo caso, las penalidades estarán expresadas en porcentaje del monto de ganancias a favor del CONCESIONARIO.



CLÁUSULA 34: PENALIDADES POR INFRACCIONES A OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES

Si el CONCESIONARIO no cumple con los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato de Concesión relacionadas con comportamientos institucionales o aspectos administrativos o de operación del



CONCESIONARIO, salvo que EL CONCEDENTE lo hubiere autorizado, en forma previa, expresa y escrita, se podrán hacer exigibles penalidades diarias, de 5% de UIT mientras subsista el incumplimiento y siempre y cuando la norma nacional o local no sancione dicha falta con un monto mayor al establecido en la presente cláusula; en cuyo caso siempre se aplicara la norma nacional.

La verificación de las conductas que comporten infracción a los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades de acuerdo con lo dispuesto en la presente cláusula, se someterá a los procedimientos de revisión adelantados por EL CONCEDENTE y/o a quien se designe para tal efecto. Las revisiones serán adelantadas a través de supervisores del Sistema e inspectores técnicos designados por EL CONCEDENTE, bien sea de manera periódica o de forma esporádica, tanto mediante visitas a las sedes de administración de la empresa concesionaria, a cualquier otra instalación a cargo del CONCESIONARIO, como por cualquier otro medio que constituya plena prueba de las conductas descritas.

CLÁUSULA 35: PROCEDIMIENTO PARA LA APLICACIÓN, IMPOSICIÓN, LIQUIDACION Y PAGO DE LAS PENALIDADES

La aplicación, imposición, liquidación y pago de las penalidades generadas por infracciones al presente Contrato de Concesión, se sujetará a las siguientes condiciones:

35.1 EL CONCEDENTE preparará y remitirá al CONCESIONARIO un reporte o informe preliminar de los hechos identificados que pueden configurar un incumplimiento, mediante cualquiera de los mecanismos previstos en el presente Contrato de Concesión para su verificación. Los reportes o informes preliminares enviados por EL CONCEDENTE al CONCESIONARIO podrán hacerse automáticamente, mediante los fiscalizadores o cualquier otro mecanismo por el cual el concedente pueda probar fehacientemente la existencia del incumplimiento, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que EL CONCEDENTE haya tenido conocimiento del hecho que causó la infracción.

35.2 El CONCESIONARIO tendrá tres (3) días hábiles a partir del recibo para presentar a EL CONCEDENTE sus observaciones sobre el reporte o informe preliminar.

35.3 Con base en dichas observaciones, EL CONCEDENTE confirmará, o no, su decisión respecto de la causación de la penalidad.

En caso de no confirmar la decisión respecto de la aplicación de la penalidad, cesarán las obligaciones que ésta le generan al CONCESIONARIO. En caso de confirmar la aplicación de la penalidad o ante el silencio del CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE elaborará y remitirá al CONCESIONARIO un reporte detallado de los incumplimientos identificados mediante cualquiera de los mecanismos previstos en el presente Contrato de Concesión para su verificación, indicando los hechos que configuran el incumplimiento, la condición o previsión contractual incumplida, los mecanismos de verificación que dan cuenta de la infracción, identificando las circunstancias de condición, tiempo y lugar que la determinaron, y detallando la tasación o cuantificación de la penalidades que se ha hecho exigible conforme a las previsiones contempladas al efecto en el presente Contrato de Concesión; en esta





etapa no procede observación por parte de EL CONCESIONARIO; salvo que detecte algún error en el cálculo del monto de la Penalidades a imponer.

- 35.5 Si el CONCESIONARIO se allanare a la penalidad, deberá manifestarlo así a EL CONCEDENTE de manera expresa y por escrito dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha en que haya recibido la comunicación que dé cuenta sobre la infracción y la cuantificación de la penalidades y beneficiarse de un descuento equivalente hasta por el veinte por ciento (20%) del valor correspondiente, siempre y cuando renuncie por escrito al ejercicio de cualquier recurso o acción contra la imposición de la penalidades. En todo caso, si el CONCESIONARIO se allanare al pago o compensación de la penalidades acogiéndose al beneficio previsto en el presente numeral, y posteriormente recurre o interpone acción alguna para debatir el informe o comunicaciones que hayan cuantificado o tasado la penalidades, se entenderá que el pago o el descuento efectuado tiene el carácter de parcial, estando obligado el CONCESIONARIO a pagar la diferencia, incluyendo los intereses.
- 35.6 Si el CONCESIONARIO no manifiesta a EL CONCEDENTE de manera expresa y por escrito dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha en que haya recibido el reporte o la comunicación que dé cuenta sobre la infracción, la imposición y la cuantificación de la penalidades, su inconformidad o la aceptación de la misma, se entenderá que la aceptó, pero no se beneficiará del descuento previsto en el numeral anterior.
- 35.7 Cuando EL CONCEDENTE establezca por norma legal, multas administrativas a supuestos de hechos ya contemplados en el presente contrato y sancionados con penalidades, no podrán imponerse ambas en formas simultánea al CONCESIONARIO.



CLÁUSULA 36: DE LA CLAUSULA PENAL

- 36.1 Las penalidades tienen la naturaleza de cláusula penal, se pactan y aplican sin perjuicio de la indemnización por daños y perjuicios ulteriores ni de la ejecución de la garantía de fiel cumplimiento por incumplimientos contractuales ni de las sanciones administrativas que correspondan aplicarse.
- 36.2 Es independiente de los efectos que surgen del Derecho Penal así como de las causales de caducidad, conclusión, revocación o cancelación de la autorización o la resolución del presente contrato u otros efectos que puedan corresponder a los hechos o supuestos previstos en cada caso.
- 36.3 Sin perjuicio de lo mencionado en los párrafos anteriores, si EL CONCESIONARIO incurre en incumplimiento en la ejecución de las obligaciones o prestaciones objeto del presente contrato EL CONCEDENTE le aplicará a EL CONCESIONARIO la penalidades establecida en el presente contrato o en los reglamentos o manuales que expida o haya expedido EL CONCEDENTE, pudiendo en caso de reincidencia duplicar el monto de la penalidad.
- 36.4 Queda entendido que la responsabilidad de EL CONCESIONARIO no se limita al monto de las garantías otorgadas, siendo aplicable, de ser el caso, la correspondiente indemnización de daños y perjuicios. Asimismo, la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento procederá frente al incumplimiento de cualquiera de las obligaciones estipuladas en el presente Contrato.



38.5 EL CONCESIONARIO es responsable por los daños y perjuicios ocasionados a los pasajeros y a terceros con ocasión de la prestación del Servicio. En ningún caso puede establecer limitación de responsabilidad por este concepto.

TITULO VIII DE LA CONCESIÓN

CLÁUSULA 37: DEL PLAZO DE VIGENCIA DE LA CONCESIÓN

El plazo de vigencia de la concesión para la ruta Nro. RTU-28, es de DIEZ (10) años, contados a partir del primer día hábil siguiente de firmados los contratos de concesión; este contrato no podrá ser prorrogado automáticamente por la entidad CONCEDENTE.

CLÁUSULA 38: CLÁUSULAS EN CONTRATOS

En todos los contratos que EL CONCESIONARIO celebre con sus socios, terceros y personal vinculado, para efectos de la prestación del Servicio, deberá incluir cláusulas que contemplen lo siguiente:

- 38.1 Incluir una cláusula en virtud de la cual se precise que la finalización de la vigencia de la concesión conllevará la resolución de los respectivos contratos por ser éstos accesorios al primero.
- 38.2 Limitar su plazo de vigencia a fin que en ningún caso exceda el plazo de la Concesión.
- 38.3 La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra EL CONCEDENTE, sus dependencias y sus funcionarios.
- 38.4 En ningún caso EL CONCESIONARIO se exime de responsabilidad alguna frente a EL CONCEDENTE, por actos derivados de la ejecución de los contratos suscritos con terceros, que pudiere tener incidencia alguna sobre la Concesión.



TITULO IX DE LA CULMINACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

CLÁUSULA 39: DEL VENCIMIENTO DEL PLAZO

Al Término del Plazo el Contrato de Concesión este se tiene por concluido automáticamente.



CLÁUSULA 40: CAUSALES DE RESOLUCIÓN DE CONTRATO

El presente Contrato podrá declararse terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:

40.1 Término por Mutuo Acuerdo

Por acuerdo escrito entre EL CONCESIONARIO y EL CONCEDENTE antes de la adopción del acuerdo, las Partes deberán comunicar este hecho a sus Acreedores.

Para este efecto, se entiende por mutuo acuerdo la manifestación escrita, clara, expresa e inequívoca de la intención de cada uno de los contratantes, de hacer cesar los efectos del presente Contrato de Concesión y de liberar al otro contratante de todas las obligaciones que a través del Contrato de Concesión haya asumido en su favor. En este caso, las partes, en el acuerdo de terminación del Contrato, pactarán lo correspondiente a las indemnizaciones, si a ello hubiere lugar.

En ningún caso se presumirá la voluntad de ninguna de las partes para los efectos previstos en la presente cláusula.

40.2 Término por Incumplimiento de EL CONCESIONARIO

El Contrato terminará anticipadamente en caso que EL CONCESIONARIO incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales; sin perjuicio de las penalidades que procedan, las acciones legales y las sanciones administrativas aplicables.

40.3 Decisión Unilateral de EL CONCEDENTE

Por razones de interés público debidamente fundadas, EL CONCEDENTE tiene la facultad de resolver el Contrato de Concesión, mediante notificación previa y por escrito a EL CONCESIONARIO con una antelación no inferior a nueve (09) meses del plazo previsto para la terminación. En igual plazo deberá notificar tal decisión a sus Acreedores.

Durante estos nueve (9) meses EL CONCESIONARIO no se encontrará obligado a cumplir con aquellas obligaciones establecidas en el presente Contrato que impliquen la realización de inversiones adicionales, salvo las de mantenimiento programado y de emergencia.

40.4 Fuerza Mayor o Caso Fortuito

Si un evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito ocasiona la imposibilidad de cumplir con las obligaciones adquiridas en el presente Contrato durante más de seis (06) meses continuados, caducará el presente Contrato.

CLÁUSULA 41: TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO

El Contrato de Concesión terminará de manera ordinaria por el vencimiento de la vigencia del Contrato y de manera anticipada en cualquiera de los siguientes eventos:





- 41.1 Cuando el CONCESIONARIO se encuentre incurso en cualquiera de las inhabilidades o incompatibilidades para contratar o por la imposibilidad de ceder el Contrato de Concesión si llegare a sobrevenir inhabilidad o incompatibilidad del CONCESIONARIO.
- 41.2 Cuando el Contrato de Concesión sea declarado nulo por la autoridad competente.
- 41.3 Cuando EL CONCEDENTE haya declarado la caducidad del Contrato de Concesión de conformidad con lo establecido en el presente Contrato de Concesión.
- 41.4 Por el acontecimiento de circunstancias de fuerza mayor, caso fortuito o hechos de un tercero que hagan imposible la ejecución del Contrato de Concesión para cualquiera de las partes; para lo cual debe existir previo acuerdo de las partes.
- 41.5 Cuando se haya solicitado la terminación anticipada del Contrato por cualquiera de las partes, por haber ocurrido la suspensión total o parcial de la ejecución del Contrato durante un término continuo de más de un (1) mes; siempre y cuando esta suspensión no se refiera a la ausencia de buses en la operación, lo que debe considerarse como falta grave. En este caso, la parte que solicita la terminación anticipada deberá notificar por escrito a la contraparte con no menos de un (1) mes de anticipación a la fecha en que se pretenda la terminación anticipada. Si la contraparte no accede a la terminación, la parte que la pretenda podrá acudir a los medios de solución de conflictos del Contrato.
- 41.6 A solicitud de cualquiera de las partes, por causa del incumplimiento del Contrato por culpa imputable a la contraparte, siempre que dicho incumplimiento genere la posibilidad de solicitar la terminación anticipada según lo establecido en el presente Contrato de Concesión.
- 41.7 Por mutuo acuerdo entre las partes.
- 41.8 Por aquellas otras causales contempladas en este Contrato de Concesión.

CLÁUSULA 42: TERMINACIÓN ANTICIPADA POR CAUSA O INCUMPLIMIENTO IMPUTABLE AL CONCESIONARIO

EL CONCEDENTE podrá terminar unilateralmente el presente Contrato de Concesión, adicionalmente a las contempladas en la ley, por las siguientes causas:

- 42.1 Cuando la empresa CONCESIONARIA se encuentre en etapa de liquidación o se haya disuelto.
- 42.2 Cuando éste se fusione, escinda o transforme sin autorización previa, expresa y escrita de EL CONCEDENTE quien podrá negarla en el caso en que considere que con la fusión, escisión o transformación se desmejore, a su libre criterio, las calidades del CONCESIONARIO.
- 42.3 Cuando se genere un cambio en la propiedad del capital de la sociedad correspondiente a los propietarios locales desde la adjudicación del Contrato de Concesión y hasta la terminación del cuarto año de vigencia de la Etapa de Operación efectiva, que no se ajuste a lo establecido en el presente contrato.
- 42.4 Cuando el CONCESIONARIO incumpla o viole las disposiciones contractuales como consecuencia de los siguientes motivos:





- a) Si vencido el plazo que le haya otorgado EL CONCEDENTE, persista el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones que coloque en riesgo la adecuada, permanente y continua prestación del servicio público de transporte a través del Sistema Integrado de Transporte en condiciones de seguridad para los usuarios.
- b) Si vencido el plazo que le haya otorgado EL CONCEDENTE para que el CONCESIONARIO cuente con un tamaño de flota adecuado a las necesidades de la operación de transporte, conforme a los servicios que se programen, según las condiciones de tiempo, frecuencia y lugar de los mismos, que le impida cumplir adecuadamente los estándares de operación establecidos en el presente Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO persista en el incumplimiento.
- c) La falta de constitución, prórroga o reposición del monto de la garantía única del Contrato.
- d) Por otros motivos contemplados en el presente Contrato de Concesión y que permitan la terminación anticipada del Contrato.

CLÁUSULA 43: TERMINACIÓN ANTICIPADA POR CAUSA O INCUMPLIMIENTO IMPUTABLE A EL CONCEDENTE

El CONCESIONARIO podrá solicitar la terminación del Contrato, cuando el CONCEDENTE incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales. La gravedad de dicho incumplimiento debe ser calificada previamente mediante laudo arbitral, en observancia de los fines de la contratación celebrada, la finalidad del servicio público que se presta y el interés general de la comunidad.

CLÁUSULA 44: COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA

Las partes aceptan que dentro de los montos de indemnización y garantía que se han previsto en el presente Contrato de Concesión se entienden incluidas las indemnizaciones mutuas por concepto de todo perjuicio derivado de la terminación anticipada de este Contrato, incluyendo pero sin limitarse a los mismos, el daño emergente, el lucro cesante, los perjuicios directos, indirectos y subsecuentes, presentes y futuros, y las pérdidas o interrupciones en los negocios, etc.

En cualquier caso en que de la terminación anticipada del Contrato surjan obligaciones a cargo de EL CONCEDENTE y en favor del CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE podrá optar, sujeto a la aprobación de los acreedores del CONCESIONARIO y previo el cumplimiento de los requisitos legales, por asumir las obligaciones crediticias del CONCESIONARIO en los mismos términos pactados entre éste y sus acreedores, excluyendo las penalizaciones, penalidades o similares que se hubiesen causado a cargo del CONCESIONARIO frente a aquellos. En este caso, el valor del saldo vigente de los créditos asumidos por EL CONCEDENTE se restará del valor a pagar al CONCESIONARIO.



En cualquier caso de pago directo al CONCESIONARIO, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, EL CONCEDENTE tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un año adicional para el pago del saldo remanente sin intereses.

Cuando surja la obligación de pago a cargo del CONCESIONARIO y a favor de EL CONCEDENTE en virtud de la terminación anticipada del Contrato, el CONCESIONARIO pagará esta obligación con los saldos disponibles en el fideicomiso que administra centralizadamente los recursos del Sistema.

Si los valores de los cuales es titular EL CONCEDENTE, el CONCESIONARIO, tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un (1) año adicional para el pago del saldo remanente.

CLÁUSULA 45: CONTINUIDAD DEL SERVICIO

Cualquiera que sea el caso que dé lugar a la terminación anticipada del Contrato, el CONCESIONARIO continuará desarrollando a opción de EL CONCEDENTE, el objeto de la concesión por un plazo máximo de seis (06) meses, para que durante dicho lapso EL CONCEDENTE realice las actuaciones necesarias para asegurar que un tercero asuma las obligaciones que se encontraban en cabeza del CONCESIONARIO y las demás que considere necesarias, el cual se encontrará obligado a ceder a quien le indique EL CONCEDENTE el Contrato de Concesión.

CLÁUSULA 46: PROCEDIMIENTO PARA LA TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

La terminación anticipada del Contrato de Concesión se someterá al siguiente procedimiento:

46.1 Cuando uno de los contratantes que tenga la intención de dar por terminado de manera anticipada el Contrato por considerar que se ha presentado alguna de las causales previstas para este efecto y que no constituyen en sí misma un incumplimiento total de alguna de las disposiciones contractuales que implique un riesgo grave para la prestación del servicio de transporte masivo, o ponga en riesgo a la comunidad, manifestará lo correspondiente mediante documento escrito al otro contratante, quien tendrá un término de treinta (30) días hábiles para manifestar su aceptación, caso en el cual se suscribirá un documento en el que se dé por terminado el Contrato de Concesión, y serán las partes, en este caso, quienes establezcan las condiciones para que se concrete dicha terminación.

46.2 Si no hubiere acuerdo, o si el contratante que manifestó su intención no recibiera ningún pronunciamiento del otro contratante, recurrirá al mecanismo de solución de conflictos previsto en el presente Contrato de Concesión.

46.3 En el caso de no obtener un acuerdo durante la etapa conciliatoria, será el tribunal de arbitraje quien adopte la decisión correspondiente, declarando en su decisión los derechos de cada una de las partes y los efectos económicos que resulten aplicables.





- 46.4 Cuando se presente cualquiera de las causas previstas para que las partes den por terminado el Contrato de Concesión de manera anticipada y que no constituyan en sí mismas un incumplimiento total de alguna de las disposiciones contractuales, que implique un riesgo grave para la prestación del servicio o ponga en riesgo la comunidad, EL CONCEDENTE podrá a su libre criterio, concederle al CONCESIONARIO incumplido un término de seis (6) meses a partir de la notificación del incumplimiento, para que solucione las situaciones que dieron lugar a la causal de terminación anticipada correspondiente, el cual se entiende concedido sin perjuicio de la procedencia y exigibilidad de las sanciones y penalidades previstas en el presente Contrato de Concesión por el incumplimiento del mismo.
- 46.5 Una vez vencido este término sin que se restablezca la situación causante de la terminación, esta se producirá, y se procederá a la liquidación del Contrato y al pago de las indemnizaciones correspondientes, conforme a las previsiones consignadas en el presente Contrato de Concesión.
- 46.6 En todo caso, si así lo determina EL CONCEDENTE, el CONCESIONARIO estará obligado a permanecer operando durante el término y las condiciones establecidas en el presente Contrato de Concesión, en relación con la continuidad del servicio.
- 46.7 En los casos en los cuales conforme a las cláusulas del presente Contrato de Concesión, se produzca un incumplimiento de las disposiciones contractuales imputable al CONCESIONARIO, que se considere incumplimiento grave y que permita la terminación anticipada del Contrato, se omitirá el procedimiento descrito en el numeral anterior, siendo suficiente que EL CONCEDENTE comunique al CONCESIONARIO la condición o previsión contractual involucrada que señala como consecuencia la terminación del Contrato de pleno derecho.
- 46.8 Entendiéndose terminado el Contrato de Concesión se procederá a las indemnizaciones correspondientes conforme a esta misma cláusula; sin perjuicio de que EL CONCEDENTE pueda a su vez hacer exigible la cláusula penal del Contrato, teniendo en cuenta que dentro de esta se encuentran incluidos los perjuicios causados y ejecutar la garantía de fiel cumplimiento del contrato.



TITULO X

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

CLÁUSULA 47: TRATO DIRECTO

Todas las disputas que surgieren entre las partes en relación con la interpretación, ejecución o resolución del presente contrato, serán resueltas amistosamente por las partes, excepto en los casos en que hubiere lugar al agotamiento de la vía Administrativa de conformidad con las normas vigentes al momento del surgimiento de la disputa.

Los reclamos o inquietudes que surjan entre las partes como resultado de su relación contractual, serán en primera instancia comunicados por escrito entre sí, de manera directa, y para su definición se seguirá el procedimiento que se expone a continuación:



- 47.1 La parte inconforme, comunicará por escrito al otro contratante sus reclamos o inquietudes, indicando los hechos, los fundamentos técnicos y los medios probatorios que respaldan su posición, las normas contractuales o legales implicadas, y las posibles fórmulas de solución al conflicto propuesto.
- 47.2 El contratante notificado tendrá treinta (30) días hábiles, contados a partir de la fecha de recibo de la comunicación aludida en el numeral anterior, para evaluar los términos de la propuesta recibida o la reclamación o diferencia presentada y manifestar su posición, por escrito, al contratante que haya denunciado el conflicto.
- 47.3 Si el contratante notificado no estuviera de acuerdo con la posición planteada por el contratante inconforme, se lo comunicará así por escrito, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la recepción, planteando los hechos, las pruebas y los fundamentos técnicos que respalden su posición, las normas contractuales o legales que la apoyan, y las posibles fórmulas de solución al conflicto planteado, teniendo en cuenta la fórmula de solución propuesta inicialmente por el contratante inconforme.
- 47.4 En la comunicación que envíe el contratante notificado al contratante inconforme, lo invitará a una primera reunión de negociación, que deberá llevarse a cabo dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de entrega de dicha respuesta al contratante inconforme, señalando la fecha, hora y lugar.
- 47.5 A partir de la fecha de entrega de la comunicación aludida en los dos últimos numerales, las partes tendrán un término máximo de veinte (20) días hábiles para llegar a un acuerdo directo, mediante negociaciones directas que se convocarán al finalizar cada reunión de negociación.
- 47.6 A dichas reuniones deberán asistir las personas que estén en capacidad de adoptar decisiones suficientes y adecuadas para la solución del conflicto, que comprometan a las partes de acuerdo con sus funciones, bien sea los representantes legales de las partes contratantes o en su lugar funcionarios autorizados debidamente autorizados, para dirimir el conflicto, sin perjuicio de que los planteamientos presentados en tales negociaciones puedan requerir de la confirmación o aprobación posterior por parte de los órganos directivos de cada una de las entidades contratantes.
- 47.7 Si vencido el término previsto en el numeral anterior no se llegara a un acuerdo, EL CONCESIONARIO deberá designar un miembro de su junta directiva, o de su máximo órgano directivo, cualquiera que éste fuera, designación que será comunicada mediante escrito a la otra parte dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al vencimiento de dicho plazo, quien asumirá de manera personal la negociación directa del conflicto para buscar un acuerdo.
- 47.8 En representación del CONCEDENTE asistirá el representante legal que este designe.
- 47.9 Los representantes de las partes designados conforme a lo previsto en esta cláusula, asumirán la negociación directa del conflicto, y contarán con un término de quince (15) días hábiles para definir la situación. Si llegaren a un acuerdo, su determinación será definitiva y vinculante para las partes.
- 47.10 Cuando en cualquiera de las instancias previstas en la presente cláusula se llegare a algún acuerdo, se entenderá que se ha llevado a cabo una transacción, la cual se consignará en un documento escrito en el que se establecerá de manera detallada, las condiciones del acuerdo, las concesiones recíprocas de las partes y las





consecuentes obligaciones que surgen para las partes en virtud del mismo. El documento deberá ser suscrito por los representantes de ambas partes, formará parte del presente contrato, y prestará mérito ejecutivo.

- 47.11 Si en cualquiera de las instancias previstas en la presente cláusula alguno de los contratantes no da respuesta a las comunicaciones que se le remitan, no acude a las reuniones de negociación correspondientes, o se niega a adelantar cualquiera de las gestiones que dentro de esta primera etapa de negociación directa le corresponde, se recurrirá a la etapa de conciliación directamente.

CLÁUSULA 48: CONCILIACIÓN

- 48.1 Las partes estarán obligadas a recurrir a la conciliación para lograr un acuerdo amigable respecto de las diferencias que surjan durante la ejecución, liquidación o interpretación del contrato, cuando hubiere conflictos que no hubieran podido ser solucionados de acuerdo con lo previsto en la cláusula anterior. Para estos efectos, deberá agotarse previamente el procedimiento de la vía administrativa en los casos en los que a ello hubiere lugar.
- 48.2 Cualquiera o ambas partes, independiente o de manera conjunta, deberán acudir a este mecanismo mediante previo aviso a la otra y solicitud de conciliación dirigida al procurador judicial que actúa frente a la jurisdicción de lo contencioso administrativo.
- 48.3 En caso las Partes, dentro del plazo de trato directo, no resolvieran el conflicto o incertidumbre suscitada, deberán definirlo como un conflicto o incertidumbre de carácter técnico o no-técnico, según sea el caso. Cuando las partes no se pongan de acuerdo con respecto a la naturaleza de la controversia, ambas partes deberán sustentar su posición en una comunicación escrita que harán llegar a su contraparte. En esta explicarán las razones por las cuales consideran que la controversia es de carácter técnico o no técnico.
- 48.4 En caso las Partes no se pusieran de acuerdo dentro del plazo de trato directo respecto de si el conflicto o controversia suscitado es una Controversia Técnica o una Controversia No-Técnica, o en caso el conflicto tenga componentes de Controversia Técnica y de Controversia No-Técnica, entonces tal conflicto o incertidumbre deberá ser considerado como una Controversia No-Técnica.

CLÁUSULA 49: ARBITRAJE

- 49.1 Las Controversias serán resueltas mediante arbitraje de derecho, de conformidad con la Ley General de Arbitraje, procedimiento en el cual los árbitros deberán resolver de conformidad con la legislación peruana aplicable.
- 49.2 Las Partes expresan su consentimiento anticipado e irrevocable para que toda diferencia de esta naturaleza pueda ser sometida a cualquiera de los tribunales arbitrales.
- 49.3 El arbitraje tendrá lugar en la ciudad del Cusco será conducido en idioma castellano, debiendo emitirse el laudo arbitral correspondiente dentro de los ciento veinte (120) Días Calendarios posteriores a la fecha de instalación del Tribunal Arbitral. Excepcionalmente, el laudo podrá emitirse fuera de este plazo cuando el Tribunal Arbitral considere indispensable actuar medios probatorios como peritajes



o inspecciones oculares fuera de la ciudad donde se lleva a cabo el procedimiento arbitral, dentro de un plazo no mayor a treinta (30) Días Calendario.

CLÁUSULA 50: REGLAS PROCEDIMENTALES DEL ARBITRAJE

- 50.1 El Tribunal Arbitral estará integrado por tres (03) miembros. Cada Parte designará a un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos árbitros designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como Presidente del Tribunal Arbitral. Si los dos árbitros no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días siguientes a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, el tercer árbitro será designado, a pedido de cualquiera de las Partes por la Cámara de Comercio del Cusco, en el caso del arbitraje de conciencia y del arbitraje de derecho nacional. Si una de las Partes no designase el árbitro que le corresponde dentro del plazo de diez (10) Días contado a partir de la fecha de recepción del respectivo pedido de nombramiento, se considerará que ha renunciado a su derecho y el árbitro será designado a pedido de la otra Parte por la Cámara de Comercio e Industria del Cusco.
- 50.2 Las Partes acuerdan que el laudo que emita el Tribunal Arbitral será definitivo e inapelable. En este sentido, las Partes deben considerarlo como sentencia de última instancia, con autoridad de cosa juzgada.
- 50.3 Todos los gastos que irroque la resolución de una Controversia Técnica, o No-Técnica, incluyendo los honorarios de los árbitros que participen en la resolución de una controversia, serán cubiertos por la Parte vencida. Igual regla se aplica en caso la parte demandada o reconvenida se allane o reconozca la pretensión del demandante o del reconviniente. También asumirá los gastos el demandante o el reconviniente que desista de la pretensión. En caso el procedimiento finalice sin un pronunciamiento sobre el fondo de las pretensiones por causa de transacción o conciliación, los referidos gastos serán cubiertos en partes iguales por el demandante y el demandado. Asimismo, en caso el laudo favoreciera parcialmente a las posiciones de las partes, el Tribunal Arbitral decidirá la distribución de los referidos gastos.
- 50.4 Se excluyen de lo dispuesto en esta Cláusula los costos y gastos tales como honorarios de asesores, costos internos u otros que resulten imputables a una Parte de manera individual.



TITULO XI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

CLÁUSULA 51: RESPONSABILIDAD

EL CONCESIONARIO asume las obligaciones que se derivan del presente Contrato de Concesión a su propio riesgo técnico, económico y financiero y es el único responsable por el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones establecidas en el presente



Contrato y las leyes y disposiciones aplicables, respecto de EL CONCESIONARIO, durante el plazo de vigencia de la Concesión.

CLÁUSULA 52: MODIFICACIONES Y ADDENDAS AL CONTRATO

- 52.1 EL CONCESIONARIO deberá presentar su solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato a EL CONCEDENTE con el debido sustento técnico y económico financiero.
- 52.2 EL CONCEDENTE resolverá la solicitud contando con la opinión de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier endeudamiento con ellos.
- 52.3 EL CONCEDENTE podrá plantear a su vez solicitudes de enmienda, adición o modificación del presente contrato al CONCESIONARIO con el debido sustento técnico y Económico financiero; citando al CONCESIONARIO a fin de llegar a un acuerdo.
- 52.4 El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmada por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

CLÁUSULA 53: SUJECIÓN A LA LEY PERUANA Y RENUNCIA A RECLAMACIÓN DIPLOMÁTICA

El CONCESIONARIO de manera expresa manifiesta que las diferencias que surjan en relación con las obligaciones y derechos originados en el presente Contrato serán del conocimiento y procesamiento en tribunales del Cusco - Perú, y renuncia a intentar reclamación diplomática.

CLÁUSULA 54: RELACIONES ENTRE LAS PARTES

Las relaciones que el presente contrato genera entre quienes lo suscribieron, deben entenderse e interpretarse dentro del siguiente marco de referencia:

- 54.1 El presente contrato no crea relación alguna de asociación, asociación de riesgo compartido (joint venture), sociedad o agencia entre las partes, ni impone obligación o responsabilidad de índole societario a ninguna de las partes respecto de la otra o de terceros.
- 54.2 Ninguna de las partes tendrá derecho, facultad o compromiso alguno, ni para actuar en nombre de la otra parte, ni para ser su agente o representante, ni para comprometerla en forma alguna. Ninguna de las cláusulas de este contrato podrá interpretarse en el sentido de crear una relación distinta entre las partes a la de una concesión en los términos de este contrato. Las partes no pretenden crear ningún derecho ni otorgar ninguna acción a ningún tercer beneficiario de este contrato.
- 54.3 Este contrato no podrá ser modificado sino por acuerdo escrito debidamente firmado por los representantes autorizados de las partes. Salvo las decisiones fundamentadas emitidas por EL CONCEDENTE en pro del beneficio público.
- 54.4 La cancelación, terminación o extinción de este contrato, por cualquier causa, no extinguirá las obligaciones que por su naturaleza subsistan a tales eventos,





incluyendo, entre otras, las derivadas de las garantías, responsabilidad y confidencialidad.

- 54.5 La falta o demora de cualquiera de las partes en ejercer cualquiera de las facultades o derechos consagrados en este contrato, o a exigir su cumplimiento, no se interpretará como una renuncia a dichos derechos o facultades, ni afectará la validez total o parcial del Contrato, ni el derecho de las respectivas partes de ejercer posteriormente tales facultades o derechos, salvo en el caso de términos establecidos en el contrato dentro de los procedimientos que rigen las diferentes actuaciones de las partes.

CLÁUSULA 55: SUBCONTRATACIÓN

El CONCESIONARIO no podrá ceder o subcontratar las actividades que debe desarrollar en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, salvo que cuente con autorización previa y expresa de EL CONCEDENTE. En caso de subcontratación, EL CONCESIONARIO continuará siendo el responsable frente a EL CONCEDENTE por el cumplimiento de sus obligaciones, sin perjuicio de las acciones legales y de otra índole que correspondan así como de las sanciones pertinentes.

CLÁUSULA 56: INTEGRACIÓN CON OTRAS RUTAS

56.1 EL CONCEDENTE busca implementar un mejor y más eficiente SERVICIO DE transporte en la ciudad del Cusco. Por ello, en el futuro se persigue la integración de nuevas rutas, de forma que los usuarios puedan gozar de un servicio de transporte adecuado, aunque estos sean operados por distintos CONCESIONARIOS.

56.2 En tal sentido, EL CONCEDENTE podrá aplicar a la Concesión y a EL CONCESIONARIO, las reglas y normas que se expidan con la finalidad de hacer factible tal interconexión e integración.

56.3 EL CONCEDENTE procurará no afectar en ningún caso más del 40% del porcentaje total de su ruta mediante la superposición de otra. Sin perjuicio de lo anterior, en caso EL CONCESIONARIO esté en desacuerdo, podrá aplicar las reglas previstas en el presente Contrato.

CLÁUSULA 57: CONFIDENCIALIDAD

EL CONCESIONARIO no podrá divulgar información de la Autoridad Administrativa de la Municipalidad Provincial del Cusco o EL CONCEDENTE que no sea de carácter público, a la cual haya tenido o tenga acceso en virtud de la licitación y del presente contrato, que la Autoridad le haya indicado como confidencial o reservada salvo que, en cada caso, cuente con la debida autorización por escrito de la Autoridad Administrativa de la Municipalidad Provincial del Cusco o EL CONCEDENTE. No obstante lo anterior, EL CONCESIONARIO podrá permitir el acceso a la información que le sea requerida de acuerdo con las normas aplicables. EL CONCESIONARIO se hace responsable por el cumplimiento de la presente obligación por parte de sus accionistas, socios, empleados,



contratistas, Representantes Legales, y/o asesores de EL CONCESIONARIO. Esta obligación de confidencialidad se extenderá por un plazo de diez (10) años contados a partir de la fecha en que expire la vigencia de la concesión, salvo que la mencionada información llegue a ser de conocimiento público por razones que no provengan del incumplimiento del presente contrato.

CLÁUSULA 58: DOMICILIOS

58.1 Salvo pacto expreso en sentido contrario que conste en el Contrato, todas las notificaciones, citaciones, peticiones, demandas y otras comunicaciones relacionadas con el Contrato, deberán realizarse por escrito y se considerarán válidamente realizadas cuando cuenten con el respectivo cargo de recepción o cuando sean enviadas por courier o por fax, una vez verificada su recepción, a las siguientes direcciones:

De EL CONCEDENTE:

Nombre: Municipalidad Provincial del Cusco

Dirección: Palacio Municipal- Plaza Cusipata- Cusco

De EL CONCESIONARIO:

Nombre: Empresa de Transportes Nueva Chaska S.A.

Dirección: Av. Romeritos s/n Distrito de San Jerónimo, Provincia y Departamento del Cusco.

Atención: Julián Teriente Ayma



58.2 Todo cambio de domicilio deberá ser comunicado por escrito a la otra Parte del Contrato, con un plazo de anticipación de quince (15) días calendarios. Cualquier nuevo domicilio deberá encontrarse dentro de la Provincia del Cusco.

CLÁUSULA 59: FACULTAD DE ELEVAR A ESCRITURA PÚBLICA

Cualquiera de las partes podrá elevar el presente contrato a escritura pública corriendo con todos los gastos que demande esta formalidad.

CLÁUSULA 60: DE LA AUTORIZACION

Luego de la firma del presente contrato, la MPC expedirá la autorización correspondiente al CONCESIONARIO para prestar el servicio de transporte público urbano e interurbano de personas por el mismo período que dure el contrato de concesión.

**CLÁUSULA 61: APLICACIÓN SUPLETORIA**

Todo lo no previsto en el presente contrato se regirá por las normas legales aplicables enumeradas en los documentos integrantes del presente contrato, Ley N° 27981, el D.S. 017-2009-MTC, las Ordenanzas Municipales expedidas por la Municipalidad Provincial del Cusco, y lo regulado por EL CONCEDENTE, así como por la normatividad general y especial aplicable vigente o futura.

Por lo que, en señal de conformidad, las partes suscriben el presente Contrato en cuatro ejemplares de idéntico tenor, declarando que no ha mediado causal de nulidad o anulabilidad que lo invalide, ni vicios ocultos ni disposiciones que contravengan las buenas costumbres.

Cusco a los 6 días del mes de Marzo de 2014.



Econ. Luis Arturo Florez Garcia
Alcalde de la Municipalidad
Provincial del Cusco

Julian Teniente Ayma
E.T. Nueva Chaska S.A.



CERTIFICO: QUE LAS FIRMAS QUE ANTECEDEN CORRESPONDEN A: LUIS ARTURO FLOREZ GARCIA Y JULIAN TENIENTE AYMA, IDENTIFICADOS CON D.N.I. N° 23801472 Y D.N.I. N° 24360646, PROCEDE EL PRIMERO EN SU CALIDAD DE ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CUSCO, TAL COMO CONSTA EN LA CREDENCIAL, EXPEDIDA POR EL JURADO ELECTORAL ESPECIAL DE CUSCO, DE FECHA 05/11/2010 Y EL SIGUIENTE PROCEDE EN SU CALIDAD DE GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES NUEVA CHASKA SOCIEDAD ANONIMA, INSCRITA EN LA PARTIDA N° 11007955. ASIENTO 19. DE LA ZONA REGISTRAL N° X. - SEDE CUSCO, OFICINA REGISTRAL DE CUSCO; TAL COMO CONSTA EN EL CERTIFICADO DE VIGENCIA DE PODER EXPEDIDO POR LA SUNARP ZONA REGISTRAL N° X SEDE CUSCO, OFICINA REGISTRAL CUSCO, DE FECHA 03/03/2014. SE LEGALIZAN LAS FIRMAS MAS NO EL CONTENIDO (ART. 108 D. LEG. 1049). DE LO QUE DOY FE, EN CUSCO, ONCE DE MARZO DEL AÑO DOS MIL CATORCE. 727

Notaria
REG. CNC N° 026



C. Aportaciones 2016

EMPRESA DE TRANSPORTE "NUEVA CHASKA" S.A.
MES DE ENERO 2016

	APellidos y Nombres	PLACAS	SEM 1	SEM 2	SEM 3	SEM 4	TOTAL	DEUDA
1	SOLORZANO QUISPE Isabel	AJA-798	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
2	DURAN CHARA Maglio	X4A-738	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
3	SEGOVIA MOLLE Teofila	B3L-798	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
4	TISOC HUILLCA Karin	C1X-708	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
5	AUCAILLE PANTIA Yeni	X2J-758	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
6	HUAMAN OCHOA Carlos	X3V-718	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
7	TENIENTE AYMA Julian	A4D-790	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
8	MEZA TUCO CLEMENTE	AEB-728	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
9	TUPA CHACMANA Juan	X3B-787	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
10	MIRANDA RIOS Augusto	AJF-940	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
11	HUAMAN GUEVARA Luis	A8W-711	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
12	MURILLO CHAMBI Yeni	ACP-893	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
13	RIMACHI MORALES Maximo	A9L-727	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
14	LOZA GOMEZ Mauro V.	A8W-742	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
15	PAUCAR QUISPE Santos	X4B-761	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
16	APAZA DELGADO Soledad	X3P-733	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
17	SANTOS CHILLITUPA Leonidas	APR-795	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
18	HUACAC DELGADO Yasser L.	X4B-805	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
19	MERMA ESCALANTE Juan	D1D-759	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
20	CHACMANA MUÑOZ Agripina	A0D-730	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
21	HUARHUA AMACHE Aquilino	X1U-768	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
22	CONDORI HUMPIRI Daniel	B1V-739	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
23	AUCAYLLA GUZMAN Julio	B1A-719	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
24	HUARAYO HUAMAN Julia	AJF-884	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
25	CACERES SOTO Pedro	A8U-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
26	TTITO GUTIERREZ Avelino	AJG-796	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
27	CONDORI VILLA Paulina	C8W-714	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
28	HUAMAN PACHECO Rafaela	X3O-776	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
29	RAMOS NINA Rosa	APE-839	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
30	PAUCAR NINA Edith	X1T-715	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
31	SICOS APAZA Bibiana	ALI-930	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
32	CCONCHIA QUISPE Angel	X4A-820	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
33	HUAMANI PANIURA Eugenio	BIG-744	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
34	DELGADO SALAZAR Ivi J.	B3C-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
35	CURASI QUISPE Agustina	ALX-701	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
36	CCONCHIA QUISPE Angel	X2Q-764	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
37	LLANQUI TTITO Vladimir	C3N-758	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
38	QUISPE COYO Edwin	D2D-761	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
39	CHURA CCOYCOSI Roxana	CBR-707	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
40	MELO LAURA Camilo	X3N-776	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
41	HUAMAN HUALLPARIMACHI M.	C2E-717	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
42	CARDENAS DELGADO Juan P.	X2D-707	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
43	CABRERA VIVANCO Washington	X2C-705	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
44	IBARRA ROJAS Emerson	D4D-773	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
45	PACSI PACSI Cesar T.	CUJO	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
46	CCOYORI CCOYCOSI Jesus	X3X-863	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
47	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	F1Y-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
48	RIOS SAPA Rosa M.	D4H-778	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
49	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	ACB-835	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
50	CCAMA ATAUCCONCHO Mariano	A9K-756	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
51	QUISPE VALLENAS Leoncio	X4D-806	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
	TOTAL						5100.00	

Tabla 24. Aportaciones mes enero 2016; Fuente: E.T. Nueva Chaska SA.



GASTOS DEL MES DE ENERO 2016

Nro.	FECHA	SUSTENTO	DESCRIPCION	MONTO (S/.)
1	10/02/2016	RE. 001-238	SUNAT honorarios (contadora)	514.00
2	28/01/2016	RE. 002707	Gerente	1000.00
3	01/02/2016	RE.002705	Dieta presidente	200.00
4	19/04/2016	RE.002728	Dieta tesorera	100.00
5	17/02/2016	RE.002709	Dieta fiscal	50.00
6	01/02/2016	RE.002704	Dieta disciplina 1	50.00
7	15/03/2016	RE.002717	Dieta disciplina 2	50.00
8	19/04/2019	RE.002728	Cobro por tarjeta semanal	150.00
9	01/02/2016	RE.002701	Control villa el sol (Marcelino)	1000.00
10	19/04/2016	RE.002729	Control pata pata (Elizabeth)	1000.00
11	31/01/2016	RE.002708	Control domingo villa el sol (5 dom)	250.00
12	08/02/2016	RE.002706	Control domingo pata pata (5 dom)	250.00
13	02/02/2016	RE.002702	alquiler oficina villa el sol	120.00
14	06/03/2016	RE.002713	alquiler oficina romeritos	150.00
15	02/02/2016	RE.002703	Reloj bosque	70.00
16	31/01/2016	BVº01196	Reloj Almudena	70.00
17	08/02/2016	Bouch 0100	Internet	75.80
18	08/01/2016	bvº019903	Útiles de escritorio	43.00
19	28/01/2016	ticket 54817	Tacho reciclado más taxi	157.60
	TOTAL			5300.40

INGRESO ENERO 2016 (S/.)	
SALDO DICIEMBRE 2015	0.00
TARJETA ENERO 2016	5100.00
TOTAL	5100.00

RESUMEN ENERO 2016 (S/.)	
INGRESO ENERO 2016	5100.00
GASTO ENERO 2016	5300.40
TOTAL (DEFICIT)	-200,40

Tabla 25. Gastos e Ingresos mes enero 2016; Fuente: E.T. Nueva Chaska SA.

EMPRESA DE TRANSPORTE "NUEVA CHASKA" S.A.
MES DE FEBRERO 2016

	APellidos y Nombres	PLACAS	SEM 1	SEM 2	SEM 3	SEM 4	TOTAL	DEUDA
1	SOLORZANO QUIISPE Isabel	AJA-798	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
2	DURAN CHARA Maglio	X4A-738	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
3	SEGOVIA MOLLE Teofila	B3L-798	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
4	TISOC HUILLCA Karin	C1X-708	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
5	AUCAILLE PANTIA Yeni	X2J-758	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
6	HUAMAN OCHOA Carlos	X3V-718	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
7	TENIENTE AYMA Julian	A4O-790	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
8	MEZA TUCO CLEMENTE	AEB-728	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
9	TUPA CHACMANA Juan	X3B-787	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
10	MIRANDA RIOS Augusto	AJF-940	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
11	HUAMAN GUEVARA Luis	A8W-711	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
12	MURILLO CHAMBI Yeni	ACP-893	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
13	RIMACHI MORALES Maximo	A9L-727	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
14	LOZA GOMEZ Mauro V.	A8W-742	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
15	PAUCAR QUIISPE Santos	X4B-761	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
16	APAZA DELGADO Soledad	X3P-733	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
17	SANTOS CHILLITUPA Leonidas	APR-795	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
18	HUACAC DELGADO Yasser L.	X4B-805	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
19	MERMA ESCALANTE Juan	D1O-759	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
20	CHACMANA MUÑOZ Agripina	A0D-730	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
21	HUARHUA AMACHE Aquilino	X1U-768	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
22	CONDORI HUMPIRI Daniel	B1V-739	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
23	AUCAYLLA GUZMAN Julio	B1A-719	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
24	HUARAYO HUAMAN Julia	AJF-884	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
25	CACERES SOTO Pedro	A8U-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
26	TTITO GUTIERREZ Avelino	AJG-796	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
27	CONDORI VILLA Paulina	CBW-714	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
28	HUAMAN PACHECO Rafaela	X3Q-776	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
29	RAMOS NINA Rosa	APE-839	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
30	PAUCAR NINA Edith	X1T-715	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
31	SICOS APAZA Bibiana	AU-930	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
32	CCONCHA QUIISPE Angel	X4A-820	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
33	HUAMANI PANIURA Eugenio	BIG-744	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
34	DELGADO SALAZAR Ivi J.	B3C-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
35	CURASI QUIISPE Agustina	ALX-701	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
36	CCONCHA QUIISPE Angel	X2Q-764	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
37	LLANQUI TTITO Vladimir	C3N-758	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
38	QUIISPE COYO Edwin	D2D-761	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
39	CHURA CCOYCOSI Roxana	CBR-707	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
40	MELO LAURA Camilo	X3N-776	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
41	HUAMAN HUALLPARIMACHI M.	C2E-717	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
42	CARDENAS DELGADO Juan P.	X2D-707	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
43	CABRERA VIVANCO Washington	X2C-705	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
44	IBARRA ROJAS Emerson	D4O-773	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
45	PACSI PACSI Cesar T.	CUPO	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
46	CCOYORI CCOYCOSI Jesus	X3X-863	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
47	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	F1Y-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
48	RIOS SAPA Rosa M.	D4H-778	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
49	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	ACB-835	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
50	CCAMA ATAUCONCHO Mariano	A9K-756	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
51	QUIISPE VALLENAS Leoncio	X4D-806	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
	TOTAL						5100.00	

Tabla 26. Aportaciones mes febrero 2016; Fuente: E.T.Nueva Chaska SA

GASTOS DEL MES DE FEBRERO 2016

Nro	FECHA	SUSTENTO	DESCRIPCION	MONTO (S/.)
1	10/03/2016	RE. 001327	SUNAT honorarios (contadora)	514.00
2	28/01/2016	RE. 002730	Gerente	1000.00
3	01/02/2016	RE.002719	Dieta presidente	200.00
4	19/04/2016	RE.002732	Dieta tesorera	100.00
5	17/02/2016	RE.002709	Dieta fiscal	50.00
6	01/02/2016	RE.002704	Dieta disciplina 1	50.00
7	15/03/2016	RE.002717	Dieta disciplina 2	50.00
8	19/04/2019	RE.002728	Cobro por tarjeta semanal	150.00
9	01/02/2016	RE.002701	Control villa el sol (Marcelino)	1000.00
10	19/04/2016	RE.002729	Control pata pata (Elizabeth)	1000.00
11	31/01/2016	RE.002708	Control domingo villa el sol (4 dom)	200.00
12	08/02/2016	RE.002706	Control domingo pata pata (4 dom)	200.00
13	02/02/2016	RE.002702	Alquiler oficina villa el sol	120.00
14	06/03/2016	RE.002713	Alquiler oficina romeritos	150.00
15	02/02/2016	RE.002714	Reloj bosque	70.00
16	30/04/2016	BV#01294	Reloj Almudena	70.00
17	08/02/2016		Internet	75.80
18	08/02/2016		Transporte Inspectores	50.00
19	28/02/2016		Consumo Gaseosas	36.00
	TOTAL			5085.80

INGRESO FEBRERO 2016 (S/.)	
SALDO ENERO 2016	-200.40
TARJETA FEBRERO 2016	5100.00
TOTAL	4899.60

RESUMEN FEBRERO 2016 (S/.)	
INGRESO FEBRERO 2016	4899.60
GASTO FEBRERO 2016	5085.80
TOTAL (DEFICIT)	-186.20

Tabla 27. Gastos e Ingresos mes febrero 2016; Fuente: E.T. Nueva Chaska SA

EMPRESA DE TRANSPORTE "NUEVA CHASKA" S.A.
MES DE MARZO 2016

	APELLIDOS Y NOMBRES	PLACAS	SEM 1	SEM 2	SEM 3	SEM 4	TOTAL	DEUDA
1	SOLORZANO QUISPE Isabel	AJA-798	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
2	DURAN CHARA Maglio	X4A-738	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
3	SEGOVIA MOLLE Teofila	B3L-798	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
4	TISOC HUILLCA Karin	C1X-708	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
5	AUCAILLE PANTIA Yeni	X2J-758	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
6	HUAMAN OCHOA Carlos	X3V-718	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
7	TENIENTE AYMA Julian	A4O-790	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
8	MEZA TUJO CLEMENTE	AEB-728	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
9	TUPA CHACMANA Juan	X3B-787	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
10	MIRANDA RIOS Augusto	AJF-940	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
11	HUAMAN GUEVARA Luis	A8W-711	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
12	MURILLO CHAMBI Yeni	ACP-893	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
13	RIMACHI MORALES Maximo	A9L-727	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
14	LOZA GOMEZ Mauro V.	A8W-742	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
15	PAUCAR QUISPE Santos	X4B-761	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
16	APAZA DELGADO Soledad	X3P-733	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
17	SANTOS CHILLITUPA Leonidas	APR-795	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
18	HUACAC DELGADO Yasser L.	X4B-805	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
19	MERMA ESCALANTE Juan	D1O-759	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
20	CHACMANA MUÑOZ Agripina	A0D-730	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
21	HUARHUA AMACHE Aguilino	X1U-768	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
22	CONDORI HUMPIRI Daniel	B1V-739	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
23	AUCAYLLA GUZMAN Julio	B1A-719	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
24	HUARAYO HUAMAN Julia	AJL-884	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
25	CACERES SOTO Pedro	A8U-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
26	TTITO GUTIERREZ Avelino	AJG-796	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
27	CONDORI VILLA Paulina	CBW-714	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
28	HUAMAN PACHECO Rafaela	X3O-776	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
29	RAMOS NINA Rosa	APE-839	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
30	PAUCAR NINA Edith	X1T-715	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
31	SICOS APAZA Bibiana	ALI-930	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
32	CCONCHA QUISPE Angel	X4A-820	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
33	HUAMANI PANIURA Eugenio	BIG-744	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
34	DELGADO SALAZAR Ivi J.	B3C-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
35	CURASI QUISPE Agustina	ALX-701	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
36	CCONCHA QUISPE Angel	X2Q-764	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
37	LLANQUI TTITO Vladimir	C3N-758	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
38	QUISPE COYO Edwin	D2D-761	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
39	CHIURA CCOYCCOSI Roxana	CBR-707	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
40	MELO LAURA Camilo	X3N-776	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
41	HUAMAN HUALLPARIMACHI M.	C2E-717	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
42	CARDENAS DELGADO Juan P.	X2D-707	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
43	CABRERA VIVANCO Washington	X2C-705	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
44	IBARRA ROJAS Emerson	D4O-773	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
45	PACSI PACSI Cesar T.	CUPO	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
46	CCOYORI CCOYCCOSI Jesus	X3X-863	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
47	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	F1Y-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
48	RIOS SAPA Rosa M.	D4H-778	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
49	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	ACB-835	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
50	CCAMA ATAUCCONCHO Mariano	A9K-756	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
51	QUISPE VALLENAS Leoncio	X4D-806	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
	TOTAL						5100.00	

Tabla 28. Aportaciones mes marzo 2016; Fuente: E.T. Nueva Chaska SA.

GASTOS DEL MES DE MARZO 2016

Nro	FECHA	SUSTENTO	DESCRIPCION	MONTO (S./)
1	06/03/2016	RE. 001-238	Consumo de Reinspección	79,50
2	29/03/2016	RE. 002707	Control pata pata (Elizabeth)	1000,00
3	31/03/2016	RE.002705	Reloj Almudena	70,00
4	03/04/2016	RE.002728	Control domingo villa el sol (5 dom)	200,00
5	05/04/2016	RE.002709	Control villa el sol (Marcelino)	1000,00
6	06/04/2016	RE.002704	Control domingo pata pata (5 dom)	200,00
7	06/04/2016	RE.002717	Alquiler oficina villa el sol	120,00
8	06/04/2016	RE.002728	Reloj bosque	70,00
9	12/04/2016	RE.002701	SUNAT honorarios (contadora)	514,00
10	08/04/2016	RE.002729	Internet	75,80
11	09/04/2016	RE.002708	Dieta disciplina 1	50,00
12	09/04/2016	RE.002706	Dieta disciplina 2	50,00
13	19/04/2016	RE.002702	Alquiler oficina romeritos	150,00
14	20/04/2016	RE.002713	Dieta presidente	200,00
15	21/04/2016	RE.002703	Gerente	1000,00
16	21/04/2016	BVº01196	Dieta tesorera	100,00
17	21/04/2016	Bouch 0100	Dieta fiscal	50,00
18	21/04/2016	bvº019903	Cobro por tarjetas semanales0	150,00
19	28/01/2016	ticket 54817	Consumo (verificación y traslado de tanque)	215,00
20	20/03/2016	BUCHER 1855	Certificado de vigencia de poder	24,00
21	17/03/2016	BV 054310	Fotocopias	20,00
22	28/03/2016	BV 031992	Aviso en Diario el Cusco	50,00
24	27/03/2016	R.H.000101	Desistimiento de proceso ante poder judicial	200,00
25	15/03/2016	BouchB nación	Conclusión Proceso	113,40
26	17/03/2016	Bouch B nación	2 Comprobantes de Derecho de Notario	8,40
27	27/03/2016		Pago de Derecho por Ampliación de (TUPA)	400,00
	TOTAL			6110,10

INGRESO MARZO 2016 (S./)	
SALDO FEBRERO 2016	-186,2
TARJETA MARZO 2016	5100,00
TOTAL	4913,8

RESUMEN MARZO 2016 (S./)	
INGRESO MARZO 2016	4913,8
GASTO MARZO 2016	6110,1
TOTAL (DEFICIT)	-1196,30

Tabla 29. Gastos e Ingresos mes marzo 2016; Fuente: E.T. Nueva Chaska SA

EMPRESA DE TRANPORTE "NUEVA CHASKA" S.A.
MES DE ABRIL 2016

	APellidos y Nombres	PLACAS	SEM 1	SEM 2	SEM 3	SEM 4	TOTAL	DEUDA
1	SOLORZANO QUISPE Isabel	AJA-798	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
2	DURAN CHARA Maglio	X4A-738	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
3	SEGOVIA MOLLE Teofila	B3L-798	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
4	TISOC HUILLCA Karin	C1X-708	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
5	AUCAILLE PANTIA Yeni	X2J-758	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
6	HUAMAN OCHOA Carlos	X3V-718	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
7	TENIENTE AYMA Julian	A4O-790	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
8	MEZA TUJO CLEMENTE	AEB-728	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
9	TUPA CHACMANA Juan	X3B-787	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
10	MIRANDA RIOS Augusto	AJF-940	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
11	HUAMAN GUEVARA Luis	A8W-711	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
12	MURILLO CHAMBI Yeni	ACP-893	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
13	RIMACHI MORALES Maximo	A9L-727	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
14	LOZA GOMEZ Mauro V.	A8W-742	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
15	PAUCAR QUISPE Santos	X4B-761	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
16	APAZA DELGADO Soledad	X3P-733	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
17	SANTOS CHILLITUPA Leonidas	APR-795	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
18	HUACAC DELGADO Yasser L.	X4B-805	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
19	MERMA ESCALANTE Juan	D1O-759	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
20	CHACMANA MUÑOZ Agripina	A0D-730	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
21	HUARHUA AMACHE Aquilino	X1U-768	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
22	CONDORI HUMPIRI Daniel	B1V-739	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
23	AUCAYLLA GUZMAN Julio	B1A-719	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
24	HUARAYO HUAMAN Julia	AJL-884	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
25	CACERES SOTO Pedro	A8U-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
26	TTITO GUTIERREZ Avelino	AJG-796	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
27	CONDORI VILLA Paulina	C8W-714	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
28	HUAMAN PACHECO Rafaela	X3O-776	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
29	RAMOS NINA Rosa	APE-839	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
30	PAUCAR NINA Edith	X1T-715	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
31	SICOS APAZA Bibiana	ALI-930	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
32	CCONCHA QUISPE Angel	X4A-820	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
33	HUAMANI PANIURA Eugenio	BIG-744	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
34	DELGADO SALAZAR Ivi J.	B3C-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
35	CURASI QUISPE Agustina	ALX-701	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
36	CCONCHA QUISPE Angel	X2Q-764	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
37	LLANQUI TTITO Vladimir	C3N-758	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
38	QUISPE COYO Edwin	D2D-761	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
39	CHURA CCOYCOSI Roxana	C8R-707	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
40	MELO LAURA Camilo	X3N-776	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
41	HUAMAN HUALLPARIMACHI M.	C2E-717	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
42	CARDENAS DELGADO Juan P.	X2D-707	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
43	CABRERA VIVANCO Washington	X2C-705	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
44	IBARRA ROJAS Emerson	D4O-773	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
45	PACSI PACSI Cesar T.	CUPO	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
46	CCOYORI CCOYCOSI Jesus	X3X-863	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
47	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	F1Y-784	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
48	RIOS SAPA Rosa M.	D4H-778	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
49	ROMOACCA DE LA CRUZ Edwin	ACB-835	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
50	CCAMA ATAUCCONCHO Mariano	A9K-756	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
51	QUISPE VALLENAS Leoncio	X4D-806	25.00	25.00	25.00	25.00	100.00	
	TOTAL						5100.00	

Tabla 30. Aportaciones mes abril 2016; Fuente: E.T. Nueva Chaska SA.

GASTOS DEL MES DE ABRIL 2016

Nro.	FECHA	SUSTENTO	DESCRIPCION	MONTO (S/.)
1	17/04/2016	NV123584	Compra de cuatro pares de pilas	44,00
2	22/04/2016		Alquiler de retroexcavadora 1.5 horas	180,00
3	04/05/2016	RE.002742	Control Villa el Sol (Marcelino)	1000,00
4	28/04/2016	RE.002740	Control Pata Pata (Elizabeth)	1000,00
5	06/05/2016	RE.002743	Gerente	1000,00
6	08/06/2016	RE.002760	Dieta Presidente	200,00
7	07/07/2016	RE.002773	Dieta Tesorera	100,00
8	10/05/2016	RE.002752	Dieta Disciplina 1	50,00
9	10/05/2016	RE.002701	Dieta Disciplina 2	50,00
10	10/05/2016	RE.002729	Dieta Fiscal	50,00
11	07/07/2016	RE.002708	Cobro por Tarjeta Semanal	150,00
12	10/06/2016	RE.002706	Alquiler Oficina Romeritos	150,00
13	05/05/2016	RE.002702	Reloj Bosque	70,00
14	30/04/2016	RE.002713	Reloj Almudena	70,00
15	30/04/2016	RE.002703	Control Domingo Pata Pata 5 dom	250,00
16	03/05/2016	RE.002746	Control Domingo Villa el Sol 5 dom	250,00
17	11/05/2016	RE.002701	Alquiler oficina Villa el Sol	120,00
18	05/05/2016	RE.002744	Internet	75,80
19	12/05/2016	RE. 144435	SUNAT honorarios (contadora)	514,00
20	30/04/2016	RE. 2749	Feriado Abril control Villa el Sol	20,00
21	30/04/2016	RE. 2750	Feriado Abril control Pata Pata	20,00
TOTAL				5363,80

INGRESO ABRIL 2016 (S/.)	
SALDO MARZO 2017	-1196,30
TARJETA ABRIL 2016	6375,00
TOTAL	5178,70

RESUMEN SBRIL 2016 (S/.)	
INGRESO ABRIL 2016	5178,70
GASTO ABRIL 2016	5363,80
TOTAL (DEFICIT)	-185,10

Tabla 31. Gastos e Ingresos mes abril 2016; Fuente: E.T. Nueva Chaska SA

D. Panel Fotográfico



Foto 1. Encuestas a los socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA.



Foto 2. Encuestas a los socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA.



Foto 3. Encuestas a los socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA.



Foto 4. Encuestas a los socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA.



Foto 5. Encuestas a los socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA.



Foto 6. Encuestas a los socios de la empresa de transporte Nueva Chaska SA.