



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



TESIS:

**“La Rentabilidad y la Formalidad del Servicio de Transporte Escolar en el distrito del
Cusco, periodo 2019.”**

PRESENTADO POR:

Ochoa Champi, Josué David

Pozo Follana, Mariela Alexandra

ASESOR:

MGT. CPCC. Fernando Philco Prado

CUSCO - PERÚ

2020



Presentación

SEÑOR:

DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES, DE LA UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO, tenemos el agrado de presentar ante Usted nuestro trabajo de investigación intitulado **“La Rentabilidad y la Formalidad del Servicio de Transporte Escolar en el distrito del Cusco, periodo 2019”** . Elaborado por la Bachiller Mariela Alexandra Pozo Follana y el Bachiller Josué David Ochoa Champi. Este trabajo de investigación se pone en conocimiento para optar el título profesional de Contador Público. La presente tesis ha sido realizada cumpliendo las exigencias que se disponen en el Reglamento de grados y títulos de la facultad de ciencias económicas administrativas y contables de la UAC. El presente trabajo analiza al servicio escolar prestado en la ciudad del Cusco, como una actividad de emprendimiento que constituye la generación de ingresos adicionales para las familias vinculadas a la actividad en estudio la cual requiere inversión de capital y constituye fuente de empleo, el presente trabajo tiene por objetivo determinar la rentabilidad y la formalidad del servicio de transporte escolar.

Atentamente

Bach. Josué David Ochoa Champi
Bach. Mariela Alexandra Pozo Follana



Agradecimientos

Agradezco a Dios ser maravilloso que me diera la fuerza y fe para lograr mis objetivos, con todo cariño y amor a mis padres Milton y Julia, mis hermanos, mis abuelitos, a mi familia en general, que hicieron todo en la vida para que yo pudiera lograr mis sueños, a darme la mano e impulsarme a terminar esta meta.

Un sincero agradecimiento a mi asesor MGT. CPCC. Fernando Philco Prado por su disposición y colaboración brindada en la elaboración de este proyecto

Bachiller Josué David Ochoa Champi

En primer lugar, agradezco a Dios por haberme guiado a lo largo de mi carrera, por ser mi fortaleza y por brindarme una vida llena de aprendizajes y felicidad. Gracias a mis padres David Rolando Pozo Ugarte y Leticia Follana Rojas y a mis abuelitos porque siempre me dieron un gran apoyo moral en los momentos difíciles, también les quiero agradecer por su paciencia, comprensión, por la educación y valores que me inculcaron.

Asimismo, deseo expresar mi agradecimiento a nuestro asesor MGT. CPCC. Fernando Philco Prado y a nuestros dictaminantes, por el apoyo que han brindado en este trabajo, por el respeto a mis sugerencias y por la dirección.

Bachiller Mariela Alexandra Pozo Follana



Dedicatoria

Dedico esta tesis en primer lugar a Dios por permitirme llegar a este momento tan especial en mi vida. Por los triunfos y momentos difíciles que me han enseñado a valorarlo cada día más, a mis padres Milton y Julia quienes han sabido formarme con buenos sentimientos hábitos y valores, a mi hermano Joseph mi segundo padre que estuvo a mi lado a lo largo de toda mi formación profesional y personal, a mi familia en general, que me llenaron de amor y fuerza en la búsqueda de mis objetivos trazados. A mis amigos quienes compartí momentos inolvidables.

Bachiller Josué David Ochoa Champi

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por permitirme haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional. A mis padres David y Leticia por la educación y los valores que me inculcaron, también por demostrarme siempre su cariño, amor y apoyo sin importar nuestras diferencias, y por qué a través de su esfuerzo me han permitido alcanzar esta meta. A mis hermanos Daniela, David y Joaquín por su compañía y apoyo, ustedes son mi fuerza... los amo.

Bachiller Mariela Alexandra Pozo Follana



Nombres y apellidos del jurado de la tesis y del Asesor

Dictaminantes:

- DR. Wilfredo Gamarra Villanueva
- CPCC. Pavel Miguel Figueroa Alcántara.

Replicantes:

- DRA. Nery Porcel Guzmán
- MG. Jessica Betsabe Caller Farfán

Asesor.

MGT. CPCC. Fernando Philco Prado



Índice

Presentación.....	i
Agradecimientos.....	ii
Nombres y apellidos del jurado de la tesis y del Asesor	iv
Índice	v
Índice de tablas	ix
Resumen	xi
Abstract.....	xiii
Listado de Abreviaturas.....	xiv

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1 Planteamiento del Problema.	1
1.2 Formulación del Problema.....	3
1.2.1. Problema general.....	3
1.2.2. Problema específico.....	3
1.3 Objetivo de la Investigación	3
1.3.1. Objetivo general	3
1.3.2. Objetivos específicos.....	3
1.4 Justificación de la Investigación	4
1.4.1. Relevancia social.....	4
1.4.2. Implicaciones prácticas	4
1.4.3. Valor teórico	4
1.4.4. Utilidad metodológica	4
1.4.5. Viabilidad o 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.....	5

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO



2.1. Antecedentes de la Investigación.....	7
2.1.1. Antecedentes internacionales	7
2.1.2. Antecedentes nacionales.....	9
2.1.3. Antecedentes locales.	9
2.2. Bases Legales.....	11
2.3. Bases Teóricas	16
2.3.1 Servicio	16
2.3.2. Sistema de transporte de personas.....	17
2.3.3. Movilidad escolar	17
2.3.4. Proyectos de inversión.....	17
2.3.5. Rentabilidad	18
2.3.6. Margen bruto de utilidad	19
2.3.7. Ingresos	20
2.3.8. Ingresos brutos e ingresos netos	20
2.3.9. Conceptos de gasto y pérdida.....	21
2.3.10. Costos	22
2.3.11. Costos en empresas de servicio.....	23
2.3.12. Estructura general de costos en empresas de transporte	26
2.3.13. Costos fijos y variables	26
2.3.14. Costos fijos y costos variables	26
2.3.15. Costos Directos y Costos Indirectos:	30
2.3.16. Financiamiento.....	31
2.3.17. Formalidad	33
2.3.18. El estado frente a la formalización.....	34
2.3.19. Formalidad laboral	34
2.3.20. Beneficios laborales	34
2.3.21. Obligaciones laborales	35
2.3.22. Formalidad tributaria.....	35
2.3.23. Cultura tributaria.....	36
2.3.24. Obligación tributaria	37
2.3.25. Causas de la evasión tributaria.....	38



2.3.26. El rol de las entidades de supervisión.....	38
2.3.27. Formalidad empresarial.....	39
2.3.28. Formalización Administrativa Municipal.....	40
2.3.30 Informalidad.....	41
2.3.31 Sector Informal.....	42
2.3.32 El impacto de la informalidad.....	43
2.3.33 Costos de la informalidad.....	43
2.3.34 Informalidad Laboral.....	44
2.3.35 Informalidad empresarial.....	46
La decisión de ser informal.....	46
2.3.36 Condiciones que impulsan a la informalidad.....	47
2.3.37 Consecuencias de la informalidad.....	47
2.3.38 Cultura del “más vivo”.....	47
2.4 Marco Conceptual.....	48
2.5 Formulación de Hipótesis.....	52
2.5.1 Hipótesis general.....	52
2.6 Variables.....	52
2.6.1 Variables.....	52
2.6.2 Conceptualización de variables.....	52
2.6.3 Operacionalización de las variables.....	79

CAPÍTULO III

MÉTODO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Tipo de Investigación.....	80
3.2 Enfoque de la Investigación.....	80
3.3 Diseño de la Investigación.....	81
3.4 Alcance de la Investigación.....	81
3.5 Población y Muestra.....	81
3.5.1 Población.....	81
3.5.2 Muestra.....	81
3.6 Técnicas e instrumentos.....	82
3.6.1 Técnicas.....	82



3.6.2 Instrumentos	82
3.7 Procesamiento de Datos.....	82
CAPÍTULO IV	
RESULTADOS	84
CAPÍTULO V112	
DISCUSIÓN.....	112
CONCLUSIONES.....	116
RECOMENDACIONES	117
Referencias Bibliográficas.....	118
ANEXOS	121
Anexo I.....	121
Matriz De Consistencia	121
Anexo II.....	123
Matriz Del Instrumento Para La Recolección De Datos	123
ANEXO III	125
Encuesta Dirigida a los Propietarios de Vehículos.....	125
ANEXO IV	128
Datos de los propietarios de cada vehículo que presta el servicio de transporte escolar	128
ANEXO V	131
Validación de Instrumentos	131
ANEXO VI.....	132
Fotos de los vehículos encuestados	132



Índice de tablas

Tabla 1. <i>Alumnos trasladados anualmente (Expresado en numero de alumnos)</i>	84
Tabla 2. <i>Alumnos trasladados anualmente (Expresado en soles)</i>	85
Tabla 3. <i>Determinacion de la planilla (Expresado en cantidda de personas)</i>	86
Tabla 4. <i>Valorizacion de la planilla (Expresado en soles)</i>	87
Tabla 5. <i>Carga laboral del año (Expresado en terminos remunerativos-cantidad)</i> ..	87
Tabla 6. <i>Carga laboral del año (Expresado en soles)</i>	88
Tabla 7. <i>Requerimiento de combustible anual (Expresado en galones por dias)</i>	89
Tabla 8. <i>Requerimiento de combustible anual (Expresado en galones por mes)</i>	90
Tabla 9. <i>Requerimiento de lubricantes (Expresado en galones por kilometros)</i>	90
Tabla 10. <i>Requerimientos de lubricantes (Expresado en soles)</i>	91
Tabla 11. <i>Requerimiento de neumaticos (Expresado en kilometros recorridos)</i>	92
Tabla 12. <i>Requerimiento de neumaticos (Expresado en soles)</i>	93
Tabla 13. <i>Mantenimiento del vehiculo (Expresado en consumo mensual)</i>	93
Tabla 14. <i>Mantenimiento del vehiculo (Expresado en consumo mensual en soles)</i> .	94
Tabla 15. <i>Depreciacion (Expresado en soles)</i>	95
Tabla 16. <i>Determinacion del margen bruto</i>	96
Tabla 17. <i>Determinacion de resultado del ejercicio</i>	97
Tabla 18. <i>Flujo de caja (Expresado en soles)</i>	99
Tabla 19. <i>Precio de venta del servicio</i>	101
Tabla 20. <i>Monto que cobra por los servicios</i>	101
Tabla 21. <i>Control de los ingresos</i>	102
Tabla 22. <i>Cobro del servicio de transporte escolar</i>	102
Tabla 23. <i>Escolares inscritos para el servicio</i>	103
Tabla 24. <i>Propietarios del vehiculo</i>	103
Tabla 25. <i>Condiciones que adquirio el vehiculo</i>	103
Tabla 26. <i>Financiamiento del vehiculo</i>	104
Tabla 27. <i>Valor aproximado de la compra del vehiculo</i>	104
Tabla 28. <i>Capacidad de personas para el vehiculo</i>	105
Tabla 29. <i>Cantidad de kilometros que recorre por dia</i>	105
Tabla 30. <i>Control del consumo de combustible del vehiculo</i>	106



Tabla 31. <i>Personas que laboran en el vehiculo para esta actividad</i>	106
Tabla 32. <i>Control de los gastos</i>	107
Tabla 33. <i>Considera que la actividad es rentable</i>	107
Tabla 34. <i>Gastos incurridos</i>	108
Tabla 35. <i>Registro y control de gastos</i>	108
Tabla 36. <i>Tipo de resultado que obtiene</i>	108
Tabla 37. <i>Incluye en resultados de depreciacion</i>	109
Tabla 38. <i>Incluye en resultados costo financiamiento</i>	109
Tabla 39. <i>Condicion de RUC activo</i>	110
Tabla 40. <i>Cuenta con comprobantes de pago</i>	110
Tabla 41. <i>Declara estas actividades a SUNAT</i>	110
Tabla 42. <i>Antiguedad del vehiculo</i>	111
Tabla 43. <i>Cuenta con autorizacion municipal</i>	111



Resumen

El presente trabajo de investigación intitulado “**LA RENTABILIDAD Y LA FORMALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL DISTRITO DEL CUSCO, PERIODO 2020**”; estudio que analiza al servicio escolar prestado en la ciudad del Cusco, como una actividad de emprendimiento que permite la generación de ingresos adicionales considerados marginales en algunos casos para las familias vinculadas a la actividad en estudio para su desarrollo se requiere inversión de capital y constituye fuente de autoempleo, el presente trabajo tiene por objetivo determinar la rentabilidad y la formalidad del servicio de transporte escolar. La metodología de esta investigación presenta un enfoque cuantitativo, diseño no experimental, transversal y con un alcance descriptivo, cuya población está conformada por los treintaisiete inversionistas que prestan este servicio a los alumnos que pertenecen al consorcio de colegios católicos en el distrito del Cusco. Como resultado se establece que la rentabilidad del servicio de transporte escolar no es adecuadamente determinada en base a información técnica apropiada, sin embargo los inversionistas involucrados en esta actividad la consideran rentable como consecuencia de una evaluación económica y financiera no técnica que se realiza sin considerar todos los factores de costes y gastos incurridos, no se considera ni evalúa el valor del dinero en el tiempo así como el costo de oportunidad de la inversión efectuada, con respecto a la formalidad esta investigación nos ha llevado a establecer que las personas que se dedican al servicio de transporte escolar no llegan a tener una formalidad adecuada debido a que solo cumplen con la autorización administrativa para prestar el servicio concedida por la municipalidad con el fin de evitar contingencias frente al control de la policía nacional más no se evidencio el



cumplimiento de formalidad empresarial en los aspectos administrativos, laborales y tributarias vinculadas a la actividad.

PALABRAS CLAVE: Rentabilidad, Formalidad empresarial ingresos marginales, ingresos, gastos, costo de oportunidad.



Abstract

The present research work entitled: "**PROFITABILITY AND FORMALITY OF SCHOOL TRANSPORTATION SERVICE IN THE DISTRICT OF CUSCO, PERIOD 2020**"; study that analyzes the school service provided in the city of Cusco, as an entrepreneurial activity that constitutes the generation of marginal income for families linked to the activity under study, which requires capital investment and constitutes a source of employment, the present work has the objective to determine the profitability and formality of the school transport service. The methodology of this research has a quantitative approach, a non-experimental, cross-sectional design with a descriptive scope, whose population is made up of 40 investors who belong to the consortium of Catholic schools in the Cusco district. As a result, we have that the profitability of the school transport service is not appropriate, however the investors involved in this activity consider it profitable due to an inadequate evaluation and lack of information by not fully considering the expenses incurred or considering the value of the money over time as well as the opportunity cost of the investment made, with respect to formality this research has led us to establish that people who engage in school transport service do not have an adequate formality because they only comply with the authorization to provide the service granted by the municipality in order to avoid contingencies from the control of the national police, there was no evidence of compliance with labor and much less tax formalities related to business activity.

KEY WORDS: Profitability, Business formality, marginal income, income, expenses, opportunity cost.



Listado de Abreviaturas

B.C.R.P: Banco central de reserva del Perú.

E.I.R.L: Empresario Individual de Responsabilidad Limitada.

INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

MCT: Ministerio de transportes y comunicaciones.

MEF: Ministerio de economía y finanzas.

MINTRA: Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

OIT: Organización Internacional del Trabajo.

RUC: Registro único de contribuyentes.

RUS: Registro único simplificado.

S.A.A: Sociedad Anónima Abierta.

S.A.C: Sociedad Anónima cerrada.

S.A: Sociedad Anónima.

S.R.L: Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada.

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

SUNAT: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.

TUPA: Texto Único de Procedimientos Administrativos

UIT: Unidad impositiva tributaria.



CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1 Planteamiento del Problema.

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2017), la población del departamento de Cusco fue de 1'205 ,527 habitantes. Según provincias, Cusco fue la que concentró la mayor población con 447,588 habitantes (37,1 por ciento). Este crecimiento poblacional genera la necesidad de contar con mayores y mejores servicios públicos entre ellos se encuentra el servicio de transporte de personas en la urbe; por otro lado como se sabe en la ciudad del Cusco existe necesidad de generar fuentes alternas de empleo formal o empleo auto sostenible ya que en el contexto actual las actividades económicas se hallan vinculadas directamente al sector turismo; un importante sector de la población ha encontrado en el servicio de transporte escolar una fuente de autoempleo para lo cual requiere de inversiones de capital basadas en el ahorro personal o el financiamiento externo adquiriendo activos (vehículos) para ofertar servicios a un sector de la población que necesita del mismo por cuanto el servicio de transporte urbano de pasajeros público no se abastece, es deficiente y no tiene condiciones adecuadas de calidad; la presente investigación aborda la relación generada a partir de las necesidades de traslado que requieren los jóvenes en edad escolar para poder acceder al servicio educativo en el cual las familias han adecuado la distribución de obligaciones y responsabilidades.



También se destaca la migración educativa de los estudiantes del sector público al privado, sobre todo en las áreas urbanas; por esta razón se ha incrementado la demanda de servicio de transporte escolar, que es cubierta por inversión proveniente del sector privado a través de personas naturales, pequeños empresarios con capitales propios que han invertido en el sector, arriesgando sus ahorros o buscando financiamiento de entidades financieras, lo hacen porque necesitan generar recursos adicionales y aumentar sus ingresos familiares sin embargo estas actividades se desenvuelven en la informalidad por cuanto la principal exigencia para su existencia se limita a obtener la autorización de la municipalidad del Cusco no siendo esta un acceso a la formalidad empresarial sino al uso de la infraestructura vial. La actividad se desarrolla administrativamente de manera empírica lo que genera que no se cuente con una organización que incluya el registro y control que permita contar con información adecuada respecto a los niveles de rentabilidad habiéndose generado un servicio al cual se accede a través de una autorización administrativa municipal y se desarrolla en un contexto de informalidad empresarial que incluye la laboral y tributaria hechos que tienen un efecto en el crecimiento y sostenibilidad de la actividad la que ve afectada la financiación al obtener créditos con costes mayores que disminuyen la rentabilidad; por otro lado el control y evaluación sobre los costes incurridos no es realizada de manera técnica y existe una toma de decisiones basada en la determinación de resultados a nivel del margen o utilidad bruta por parte de los inversionistas lo que afecta y distorsiona la adecuada toma de decisiones de manera razonable como consecuencia de información insuficiente para evaluar la misma.

Los inversionistas del sector en condición de emprendedores y que generan su autoempleo no consideran la formalización empresarial como una necesidad que permita su desarrollo y sostenibilidad tomando decisiones de carácter financiero de alto riesgo al no tener herramientas de evaluación correctamente aplicadas que permitan establecer los niveles de



rentabilidad obtenida y analizarla en contraste con la esperada. Es en este contexto si se mantiene este tipo gestión de la información financiera basada en los márgenes de explotación bruta, se tomaran decisiones financieras no adecuadas asumiendo posiciones anti técnicas para evaluar los resultados, reconociendo en la informalidad un modelo de gestión que aunque sea inapropiado sea aceptado para una realidad que no podrá ser sostenible de no cambiarse este tipo de actitudes y conductas.

1.2 Formulación del Problema

1.2.1. Problema general

¿Cuál es la rentabilidad y la formalidad del servicio de transporte escolar en el distrito del Cusco, periodo 2019?

1.2.2. Problema específico

a) ¿Cuál es el margen bruto de utilidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, 2019?

b) ¿Cuáles son las condiciones de formalidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, 2019?

1.3 Objetivo de la Investigación

1.3.1. Objetivo general

Determinar la rentabilidad y la formalidad del servicio de transporte escolar en el distrito del Cusco, periodo 2019.

1.3.2. Objetivos específicos

a) Determinar el margen bruto de utilidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, 2019.

b) Describir las condiciones de formalidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, 2019.



1.4 Justificación de la Investigación

1.4.1. Relevancia social

La investigación tiene relevancia social en tanto la actividad de transporte escolar es una relacionada a las condiciones básicas de bienestar de la población más aun cuando se halla vinculada a la juventud y el derecho al acceso a los servicios educativos, en este contexto permitirá mejorar las características del servicio prestado garantizando el retorno para los inversionistas lo que genera condiciones para su sostenibilidad en el tiempo.

La investigación adquiere relevancia en tanto permite establecer la evaluación de las condiciones de sostenibilidad empresarial, generando espacios de análisis para los inversionistas sobre las condiciones y características para medir la rentabilidad del servicio prestado.

1.4.2. Implicaciones prácticas

La investigación establece la necesidad de formalizar el servicio de transporte privado escolar generando un sistema articulado y supervisado por la administración municipal, el mismo que tenga adecuadas condiciones de calidad y al mismo tiempo genere en contraparte la creación de valor para los accionistas, logrando así solucionar el álgido problema de movilidad para un sector importante de la población. Al mismo tiempo permite evaluar los ingresos marginales generados y su participación en los ingresos familiares.

1.4.3. Valor teórico

El valor teórico de la presente investigación es poder generar un modelo de medición de la rentabilidad basada en el margen bruto de utilidad para poder aplicarlo en beneficio de los inversionistas y que puedan tomar decisiones en base a información razonable.

1.4.4. Utilidad metodológica



La investigación establece de manera metodológica la determinación de costes del servicio escolar para establecer el margen bruto de utilidad. Se presentan instrumentos de medición aplicable a una actividad de emprendimiento que se desarrolla en condiciones de informalidad para llegar a establecer su sostenibilidad en el tiempo

1.4.5. Viabilidad o factibilidad

La investigación fue viable en tanto es un problema vigente y que requiere una adecuada solución para que se logre un servicio que sea sostenible en el tiempo y que logre un equilibrio para los usuarios e inversionistas en condiciones de calidad, asimismo los investigadores han previsto y garantizan los recursos económicos y humanos que permitan el desarrollo de la investigación teniendo asimismo acceso a las fuentes de información primaria para su desarrollo.

1.5 Delimitación de la Investigación-

1.5.1. Delimitación temporal

La delimitación temporal ubica la investigación en el periodo 2019.

1.5.2. Delimitación espacial

La investigación se halla delimitada para los inversionistas que prestan servicios de transporte escolar que pertenecen al consorcio de colegios católicos en el distrito del Cusco, periodo 2019.

1.5.3. Delimitación conceptual

La investigación se realiza en torno al margen bruto utilidad de los inversionistas en el servicio de transporte escolar que pertenecen al consorcio de colegios católicos y la formalidad de la actividad en estudio.



La línea de investigación en la que se circunscribe esta tesis es la contabilidad en el ámbito empresarial.



CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

2.1.1. Antecedentes internacionales

Antecedente 1.- Según (Carrión, 2016) en la investigación denominado “Estudio de Factibilidad para la creación de una empresa de Transporte Escolar en la ciudad de Alamor, Canton Puyango, provincia de Loja”, para optar el título de ingeniero de administración de empresas, en la Universidad Nacional de Loja, Ecuador, Quito.

Esta tesis tuvo como objetivo principal: Elaborar un estudio de factibilidad para la creación de una de transporte escolar en la ciudad de Alamor, Canton Puyango, Provincia de Loja. La metodología usada en este proyecto fue de método deductivo, analítico –sistemático y estadístico con una población que participa en el desarrollo de la investigación son 3,964 familias pertenecientes a Alamor. Los resultados alcanzados con relación al estudio del Mercado muestran que la demanda potencial es de 4,376 servicios al año mientras que la demanda real asciende a 3,588 servicios al año esto en cuanto a la entidad transporte escolar y 1,3588 servicios al año referente a vehículos que brindan servicios de taxi y otros de carácter informal. Finalmente, de acuerdo al objetivo de la realización del estudio que comprende el crear oportunidad de negocios, producir puestos de trabajo, complacer las necesidades de los individuos de la sociedad y el establecimiento de nuevas e innovadoras entidades dedicadas al rubro de servicios



de transporte escolar en el distrito que se realizó el estudio, es decir, la ciudad de Alamor.

El autor concluye, a partir de los resultados alcanzados y detallados con anterioridad que el estudio determinó una buena rentabilidad en todos los periodos de ejecución, en consecuencia, su realización es posible.

Antecedente 2.- Según (Ruíz, Lucero, & Vargas, 2016) en la Tesis “Optimización del sistema de transporte en el colegio The english school” para optar el título de Administración en logística y proyección, en la Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. Ruíz Vargas, A.; Lucero Espitia C. & Vargas Reina.

Esta tesis tuvo como objetivo principal: Diseñar un modelo de optimización que minimice los tiempos de recorrido en el turno de la mañana en el colegio de Inglaterra, The English School. La metodología usada en este proyecto fue del sistema de optimización del vecino más próximo, se determinaron zonas en las que se debía actuar lo más pronto posible tomando en cuenta la cantidad de individuos y el número de rutas que atraviesan ciertas zonas. Asimismo, el tiempo del que disponían los cuidadores de la familia para el recojo de los niños en algunos de los sectores al pasar por la ruta también fue un punto importante a considerar. Por consiguiente, se ha concluido que de acuerdo a las necesidades del centro de estudios Inglaterra – The English 54 School se desarrolló y aplicación de un sistema adecuado para dicho colegio. Se disgregaron los resultados de la evaluación debido a la búsqueda de una solución en beneficio de los individuos involucrados, ya que se consideró cada dificultad que pudiera presentar el plantel. Además, la investigación que se ha llevado a cabo que propuso un sistema para el mejoramiento del transporte y que coadyuvó a alcanzar los objetivos que se habían planteado tuvo como producto el éxito del mismo, es decir, el sistema implementado permitió disminuir el tiempo que usualmente se gastaba en el trayecto de la ruta escolar ya conocido. Por último, después del análisis de los resultados de la evaluación se infiera que,



mediante la aplicación de este sistema se disminuirán los tiempos de trayecto en todas las rutas escolares en el transcurso del turno perteneciente a la mañana.

2.1.2. Antecedentes nacionales

2.1.3. Antecedentes locales.

Antecedente 1.- Según (Santisteban & Ccompi, 2016) Tesis “Calidad del Servicio de transporte Público Urbano en la ciudad del Cusco 2014” para optar el título de economista, en la Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco, Cusco, Perú.

Esta tesis tuvo como objetivo: evaluar la calidad del servicio de transporte público en la ciudad del Cusco; desde el punto de vista del demandante, y modelar mediante una regresión logística. La metodología usada en este proyecto fue de método científico puesto que su importancia radica en que definitivamente utiliza todos los métodos lógicos y empíricos, con una población constituida por 1168 unidades prestadoras del servicio del transporte público urbano en la ciudad de Cusco. Los resultados obtenidos tras el análisis llevaron a los autores a considerar las siguientes conclusiones: la manera de conducción del chofer, el trato y aspecto físico del chofer, el tiempo que dura el viaje, la percepción física del autobús conforman los elementos que establecen la calaña del rubro de servicios de transporte público urbano en nuestra ciudad. Los factores mencionados son calificados por la población usuaria del servicio con el coeficiente de nivel $R^2=0.766=76.6\%$, que muestran el vínculo de las variables o factores con el tipo de servicio que se brinda en transporte público urbano; la población evaluada percibe en un 38% que el servicio es de mala calidad, el servicio en cuestión es valorado como regular por un 59% de los encuestados, y es de buena calidad para un 3%. Para finalizar, los resultados alcanzados evidencian la apreciación



del ciudadano sobre el estado actual que se afronta en la ciudad de Cusco con relación al servicio de transporte urbano.

Antecedente 2.- Según (Arapa Cárdenas & Quispe Pichuilla, 2018) Tesis “La Informalidad del régimen laboral y la Rentabilidad de la empresa de servicio de transporte urbano de pasajeros “Señor de Huerto S.A” del distrito de Sicuani –Cusco, periodo 2017” para optar el título de contador público, en la Universidad Andina del Cusco, Cusco, Perú – 2018.

Esta tesis se desarrolló con el objetivo principal de: determinar el nivel de la informalidad del régimen laboral, y la reducción de la rentabilidad de la empresa de servicio de transporte urbano de pasajeros Señor del Huerto S.A. del distrito de Sicuani – Cusco, periodo 2017. La metodología usada en este proyecto fue de tipo básica ya que tiene como objetivo la obtención de conocimientos así mismo calificado como una investigación cuantitativa, con una población constituida por el gerente, controlador, contador de la empresa documentos contables. Los resultados muestran que la rentabilidad de la entidad es alterada por el incumplimiento del régimen laboral en el que opera, ya que se demostró que la totalidad de planillas evaluadas no contemplan en su contenido los beneficios sociales que corresponden a cada empleado (choferes y cobradores), sin embargo, la entidad no concede el acceso a estos beneficios a pesar de que el personal percibe la situación en la que se encuentra, de este modo la entidad se arriesga a recibir multas por parte de la Superintendencia Nacional de Fiscalización laboral, organismo que realizó la respectiva fiscalización, hallando en el proceso una serie de faltas, en las cuales la documentación inspeccionada evidenció el acta de fiscalización con relación a denuncias impuestas por terceros en materia de explotación laboral en individuos menores de 18 años.



2.2. Bases Legales

Constitución política del Perú.

Según la (Constitución Política del Perú, 2013):

Artículo 2°. – Toda persona tiene derecho a trabajar libremente, con sujeción a ley.

Artículo 22°. - El trabajo es un deber y un derecho. Es base del bienestar social y un medio de realización de la persona.

Artículo 23°. – El trabajo es acreedor de la atención del Estado incluyendo las distintas maneras en las que se presente, se vela principalmente por la integridad de la madre, del menor de edad y a los discapacitados que trabajan.

Las políticas que promueven la mejora de la productividad y la educación para los empleos son fomentadas por el gobierno con el objetivo de lograr el desarrollo económico y social de los individuos.

Las relaciones laborales no pueden demarcar el cumplimiento de los derechos establecidos en la constitución. Mucho menos hacerse de la vista gorda o debilitar la dignidad que posee un empleado.

Ningún individuo tiene la obligación de trabajar sin el pago correspondiente o sin que él lo haya consentido.

Decreto Supremo N°017-2009-MTC

De acuerdo al (Reglamento Nacional de Administración de Transporte ,2019)

Artículo 4°. – Que establece las pautas para distinguir la clase de servicio que se brinda en cuanto al transporte terrestre.

4.1. Se pueden diferenciar tres pautas:

4.1.1 Por el ámbito territorial.



4.1.2 Por el elemento transportado.

4.1.3 Por la naturaleza de la actividad realizada.

Artículo 6°. – Encontramos las clases existentes que corresponden al criterio elemento transportado:

6.1 Servicio de transporte terrestre de personas.

6.2 Servicio de transporte terrestre de mercancías.

6.3 Servicio de transporte mixto.

Artículo 7°. - Luego, encontramos las clases existentes que corresponden al criterio actividad realizad.

7.1 Servicio de transporte publico de personas. -El mismo que se su clasifica en:

7.1.1 Servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional, regional y provincial. – Se presta bajo las modalidades de:

7.1.1.1 Servicio estándar.

7.1.1.2 Servicio diferenciado

7.1.2 Servicio de transporte especial de personas. – El transporte especial de personas, se presta bajo las modalidades de:

7.1.2.3 Servicio de transporte de estudiantes.

Artículo 23°. – Que menciona a las condiciones mínimas establecidas para los automóviles que brindan servicio de transporte público, en forma denominada transporte especial.

23.1.1 Para que esta modalidad de servicio puede desarrollarse es necesario que los automóviles sean de clase III y de categoría M3, además que sea de más de cinco toneladas, o bien clase III categoría M2. El servicio de transporte especial de tipo turístico puede desarrollarse mediante el uso de automóviles que pertenezcan a la categoría de tipo M1,



solamente si dichos vehículos tengan sistema de dirección a la izquierda, con 1.45 toneladas de peso mínimo, 4x2 o 4x4 de sistema de tracción, 1700 cm³ de cilindrada como mínimo, los asientos del piloto y copiloto deben contar con bolsa de aire para preservar la seguridad, y otras comodidades establecidas en el reglamento aplicable.

23.2 Los gobiernos provinciales, en el ámbito de su competencia, podrán autorizar, mediante ordenanza provincial, debidamente sustentada, la prestación de los servicios de transporte turístico, de trabajadores, de estudiantes o bajo otras modalidades, en vehículos M1 que cumplan con lo dispuestos por el RNV, el presente Reglamento en cuanto les sea aplicable y las normas especiales que ellos establezcan.

Artículo 25°. – Antigüedad de los vehículos de transporte terrestre.

25.1.1 La antigüedad máxima de acceso al servicio será de tres (3) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación.

25.1.2 La antigüedad máxima de permanencia en el servicio será de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación.

25.1.3 La antigüedad máxima de permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito regional, podrá ser ampliada, como máximo hasta (5) años por decisión adoptada mediante ordenanza provincial.

Artículo 29°. - requisitos para la habilitación como conductor del servicio de transporte terrestre

29.1 Ser titular de una licencia de conducir de la categoría prevista en el RLC y que la misma se encuentre vigente.

29.2 No supere la edad máxima para conducir vehículos del servicio de transporte la misma que queda fijada en sesenta y cinco (65) años.

Artículo 52°. - Autorización en el servicio de transporte público de personas



52.4.3 Autorización para prestar servicio de transporte de estudiantes.

Artículo 53°. –Plazo de las autorizaciones para prestar servicio de transporte las autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte, en el ámbito nacional y provincial, serán otorgadas con una vigencia de diez (10) años, salvo las excepciones previstas en este Reglamento.

Artículo 56°. – Autorizaciones para prestar servicio de transporte privado por la naturaleza y finalidades, el servicio de transporte privado de personas, no tiene modalidad, itinerario, ruta o frecuencia, se regula por el presente Reglamento en cuanto le sea aplicable para su inscripción y operación.

Artículo 64°. – Habilitación Vehicular

64.1 La habilitación vehicular inicial se emite conjuntamente con la autorización otorgada al transportista para el servicio de transporte correspondiente. En el servicio de transporte de personas, la habilitación vehicular permite que un vehículo pueda ser empleado en la prestación del serio en cualquiera de las rutas autorizadas al transportista, salvo que este disponga lo contrario. La excepción a esta disocian está constituida por los vehículos de la categoría M2 que de manera extraordinaria se habiliten, los mismo que solo podrán prestar servicios en la ruta a la cual han sido asignados.

64.3 La vigencia de la habilitación vehicular era anual y de renovación automática una vez cumplida la obligación de aprobar la ITV. Cuando corresponda cumplir dos veces al año con esta obligación, la habilitación se renovará automáticamente si al vencimiento del año ha cumplido con esta obligación.

Artículo 80°. – Comprobante de pago por el servicio de transporte

80.1 Todo transportista que presta el servicio de transporte regular de personas y de transporte mixto, está obligado a entregar al usuario el comprobante de pago a cambio del



pago del precio del servicio, el que debe ser emitido de acuerdo con las normas del Reglamento de Comprobantes de Pago y demás disposiciones vigentes aprobadas por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT).

Ordenanza municipal N°39-2017-MPC

Texto único de procedimientos administrativos (tupa) 2019 del gobierno municipal del Cusco.

De acuerdo al (Gobierno Municipal del Cusco, 2019) el procedimiento y autorización para servicio de transporte escolar tiene como bases legales:

- D.S. N° 006-2017- JUS, Aprueba el TUO de la Ley N°27444 Ley del Procedimiento Administrativo General Art. 115
- D.S. N°058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículo Art.40
- D.S. N°017-2009, Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte, modificado por el D.S. N° 007-2016-MTC.
- D.S. N° 024-2009-MTC, modifican Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por D.S. N° 025-2008-MTC. Art.10, 24.

O.M. 036-2011-MPC. Reglamento Servicio Especial Transporte Escolar

Así mismo nos habla sobre los requisitos que son:

- Solicitud y/o formato dirigido al Alcance.
- Copia simple ampliado de tarjeta de propiedad del vehículo.
- Copia fedatada de Tarjeta Única de Circulación
- Copia simple de Certificado contra accidentes de tránsito (SOAT o CAT)
- Record de infracciones y sanciones sin deuda
- Copia simple de la credencial de conductor habilitado



- Copia de autorización de OSINERGIM, de ser el caso.
- Copia simple de certificado de inspección técnico vehicular
- Derecho de trámite administrativo

Con un pago de derecho de 4.01 UIT (Gobierno Municipal del Cusco, 2019).

2.3. Bases Teóricas

2.3.1 Servicio

(Stanton, Etzel, & Bruce, 2014, págs. 597-598) Definen los servicios como “actividades identificables e intangibles que son el objeto principal de una transacción ideada para brindar a los clientes satisfacción de deseos o necesidades”.

“Los servicios son actividades, beneficios o satisfacciones que se ofrecen en renta o a la venta, y que son esencialmente intangibles y no dan como resultado la propiedad de algo”.

(Choy, 2016) A partir de la definición precedente. Según el autor, los servicios son acciones que son fáciles de distinguir, no pueden ser percibidas por el tacto y no perduran en el tiempo que surgen del trabajo de seres humanos o máquinas que elaboran un producto intangible, con rendimiento y esfuerzo que además contienen la intervención del cliente en forma pasiva, asimismo, no puede ser almacenada y transportada, su consumo se ejecuta al momento de la producción, no obstante es factible ofrecerlo en renta o a la venta; en tal sentido, los servicios son materia de transacción económica a fin de cumplir con las necesidades de los usuarios que lo contraigan.

Tipos de empresas de servicios según (Choy, 2016)

- Empresa de servicio de transportes: Suministrar el servicio de transporte de individuos o cargas que lo requieran.
- Empresa de servicios de carácter público



- Empresa de servicio de seguros
- Empresa de servicio de finanzas

2.3.2. Sistema de transporte de personas

La serie de elementos relacionados entre sí a fin de transportar a los individuos desde un punto de partida hacia un destino, que está puesto a disposición del público en general que además, engloba todos los componentes involucrados en el traslado de individuos como infraestructura necesaria. Al nivel nacional y mundial el transporte es considerado como indicador principal para el desarrollo de las sociedades existentes. (Diario El Peruano, 2009).

2.3.3. Movilidad escolar

Para la (Municipalidad Metropolitana de Lima , 2015) comprende el movimiento de alumnos pertenecientes a una institución educativa de todos los niveles educacionales excepto el superior, es decir, el nivel inicial, primario y secundario mediante el uso de automóviles acondicionados para el servicio. A fin de asegurar el transporte de los estudiantes a las instituciones educativas con principios de seguridad y calidad.

2.3.4. Proyectos de inversión

Según (Ketelhohn, Marín, & Montiel, 2004, págs. 27, 28 y 29) el capital es generado a partir de la inversión, en cuanto a un enfoque económico el capital se conforma mediante la unión de bienes materiales e inmateriales destinados a la producción de otros distintitos que satisfagan la demanda. El capital engloba la totalidad de los bienes designado a actividades productivas como, terrenos, instalaciones, equipos, edificios, maquinarias, inventarios, entre otros. Al observar a



una entidad que aumenta la cantidad de activos materiales e inmateriales se puede inferir que incrementa su capital y la inversión.

2.3.5. Rentabilidad

De acuerdo a (Faga, 2006) la utilidad, ganancia y el beneficio son conceptos equivalentes a rentabilidad, por lo tanto constituye un fin vigente que toda empresa considera raíz de lograr mantenerse en el tiempo mediante la adquisición de resultados favorables que coadyuvan a la prevalencia en el presente con visión hacia el futuro, en otras palabras, la entidad se organiza para perdurar en el tiempo. En consecuencia, la rentabilidad lleva a la empresa a una sostenibilidad presente y un desempeño en el futuro.

Para (Díaz, 2012) la rentabilidad es un concepto que la mayoría de personas puede expresar, no obstante una definición concreta de la rentabilidad se vuelve complicada debido a que gran parte de los compendios mencionan acepciones sobre el concepto.

Entiende por rentabilidad a “la remuneración de una empresa (en sentido amplio de la palabra) es capaz de dar a los distintos elementos puestos a su disposición para desarrollar su actividad económica. Es una medida de la eficacia y eficiencia en el uso de esos elementos tanto financieros, como productivos como humanos. Con lo cual habría que hablar de rentabilidades”.

Según (Aching, 2005) la suficiencia que tienen las entidades para originar utilidades es calculada por los análisis de rentabilidad. Asimismo, su fin primordial es analizar el resultado alcanzado de acuerdo a las decisiones y acciones tomadas para la administración del capital de la entidad. Los activos, capital y las ventas son evaluados para la determinación del rendimiento de la entidad. La importancia radica en percibir las cifras, puesto que una entidad debe producir utilidad si desea mantenerse vigente en el mercado.



(Chu, 2016) Menciona que una empresa logra ser rentable cuando los ingresos que genera son mayores a sus salidas. Así como también cuando los activos de propiedad de la entidad que fueron invertidos a largo plazo originan un pasivo en retorno.

Indicadores de rentabilidad

Según (Raffino, 2018) lo indicadores de rentabilidad en un negocio o una empresa comprenden elementos que ayudan a la obtención de utilidad mediante el cálculo del grado de efectividad que posee un proyecto, en otras palabras, que admitan la observación de las utilidades y gastos, por consiguiente, asurar el retorno.

- En primer lugar, el **margen neto de utilidad** comprende el vínculo encontrado entre el total de las ventas y la utilidad neta pertenecientes a una entidad. A partir de esta relación se determina la rentabilidad del patrimonio y los activos.
- Por último, el margen bruto de utilidad radica en el vínculo encontrado entre el total, de las ventas de una entidad y su utilidad bruta, pues, es el monto sobrante después de la deducción de los ingresos operacionales con el costo de venta.

2.3.6. Margen bruto de utilidad

(Chu, 2016) Afirma que la utilidad bruta surge al final después de deducir los ingresos operacionales. Asimismo, en una inspección a un estado de pérdidas y ganancias, realizada de abajo hacia arriba, encontraremos a la utilidad bruta en primer lugar de la lista de subtotales.



En forma operacional hallamos que la sustracción entre ingresos operacionales y costos de ventas da como resultado a la utilidad bruta.

Por lo tanto, los egresos de una entidad están conformados por los costos de los bienes y servicios que se están ofreciendo, por otro lado, los egresos comprenden los gastos que una entidad afronta para su operatividad.

Según los autores (Ahuanari & Sanchez, 2014) comprende una razón o ratio que muestran el margen de utilidad bruta de una entidad en forma de porcentajes.

2.3.7. Ingresos

De acuerdo a (Gil, 2015) los ingresos son los beneficios que se agregan al patrimonio total que posee la empresa del sector público así como del sector privado, de entes particulares o en conjunto. Es decir, los ingresos comprenden componentes monetarios y componentes no monetarios que en suma originan la relación entre consumo y ganancia.

Según (Rivera, 2002) "los ingresos son las retribuciones que recibe la empresa por la venta de bienes o los servicios prestados en un periodo determinando, este ingreso se debe reconocer en el momento de la venta del bien o prestación del servicio independiente de la forma de pago."

2.3.8. Ingresos brutos e ingresos netos

Según (Terrel, Jones, & Werner, 2011) el aumento de activos, la reducción de los pasivos o los aumentos en el patrimonio que surgen de la mezcla entre los dos primeros, son una clara muestra de ingresos; en otras palabras, los ingresos comprenden el ingreso de activos resultante de la producción de bienes o prestación de servicios destinados a la venta. En tal sentido, la recompensa que obtiene una entidad al intercambiar un bien o servicio por dinero en un ejercicio específico es conocido como ingreso, además, dicho intercambio tiene que ser



reconocido en el instante en el que ocurre la transacción del bien o servicio otorgado sin considerar el tipo de pago a realizarse.

2.3.9. Conceptos de gasto y pérdida según (Sánchez B. , 2009)

Gasto: Para el autor el gasto nace de un costo ya vencido que resultó en una utilidad para la empresa, desde el ámbito de los resultados. De este modo, los ingresos son generados a partir de gastos, los ingresos son los beneficios obtenidos; desde este punto vista el costo de los bienes que fueron expendidos, dicho de otro modo, el costo de ventas comprende un gasto que sirve de utilidad para la obtención de beneficios, ya que el costo de ventas proviene de la producción de bienes o servicios que fueron conformados por costos de producción. No obstante, el costo de ventas no debe ser denominado gasto de ventas, puesto que, este término proviene de los gastos en los que se incurre para la promoción en el mercado del producto. Por último, en el entorno de las finanzas el termino gasto es utilizado para referirse al gasto financiero.

Perdida: Se le llama así al fenómeno causado por la pérdida del valor de los activos y bienes pertenecientes a la entidad sin antes haber generado valor económico en absoluto. Asimismo, el término hace referencia a la ausente producción de valor en las inversiones realizadas de las participaciones que son de propiedad de la entidad. Es válido recalcar que, en el estado de pérdidas y ganancias el costo se registra gradualmente en armonía con la venta de los productos en el mercado, mientras que en el caso de los gastos deben ser registrados instantáneamente al momento del devengado de los mismos de ejercicio a ejercicio en el estado de pérdidas y ganancias. En conclusión, en el estado de pérdidas y ganancias deben ser registradas las pérdidas, que son valoradas como situaciones poco comunes pero que necesitan ser consideradas, de acuerdo a uno de los principios contables denominado prudencia.



2.3.10. Costos

De acuerdo a (Rojas, 2007) los costos nacen de los egresos que realiza un individuo a fin de obtener un producto tangible o intangible que le permitan conseguir un beneficio monetario en el futuro.

(Sánchez B. , 2009) Afirma que la taxonomía de mayor conveniencia para una entidad productora de bienes es la que abarca a la materia prima, costos indirectos de fabricación (CIF) y mano de obra directa (MOD). Por otro lado, la taxonomía conveniente para los servicios es: costos directos y costos indirectos, a la acción que reúne los procesos, trabajos y costos por cuentas se le denomina acumulación. El proceso de control es llevado a cabo

mediante la comparación realizada de ejercicio a ejercicio. Existen diferentes métodos para asignar los costos, dichos métodos poseen características especiales para distribuir los costos de los productos tangibles e intangibles de una entidad. Asimismo, el valor monetario al que se renuncia a cambio de la obtención de productos materiales o inmateriales con el objetivo de adquirir utilidades en el momento o a futuro, también es conocido como costo.

Razón de ser de los Costos:

- Sirve para calcular los beneficios mediante el estado de resultados y la valuación del inventario al generar información con relación a costos, información evidenciada en el estado de situación financiera.
- Sirve para llevar a cabo la documentación de control, puesto que originan información utilizada para la administración y actividades de toda la empresa.
- Provee información relevante que es de vital importancia para la planificación y la toma de decisiones de la entidad a fin de encaminarla hacia un futuro económicamente sostenible.



Para (Choy, 2016) los costos nacen del conjunto de egresos que una persona natural o jurídica está dispuesta a afrontar a fin de obtener un producto tangible o intangible dado que está interesada en adquirir beneficios futuros. De igual manera, el autor se refiere a las entidades prestadoras de servicios como el conjunto de acciones y procesos destinados a la satisfacción de necesidades, estos servicios pueden ser integrados y específicos. Asimismo, menciona que existen diferentes modelos para el costeo que son aplicados en sectores comerciales e industriales, usualmente se aplica cualquier modelo de manera individual o mixta adaptada bajo condiciones similares. De acuerdo a múltiples expertos en la materia, el modelo de costeo a base de órdenes es el más adecuado para las entidades dedicadas a la prestación de servicios, concuerdan en que es mejor trabajar con este modelo, no obstante, es factible que el modelo de costeo a base de procesos sea conveniente para muchos de los servicios debidamente autorizado y seriado. Además, la prestación de servicios es heterogénea, el empleo de un modelo simple de costos resulta una tarea compleja a raíz de esta peculiaridad. La estandarización de costos fue tomando su actual forma debido a la normalización u automatización de procesos.

En sus conclusiones (Choy, 2016) nos dice que:

- La gestión de las entidades prestadoras de servicios es determinada a causas de las particularidades que este sector posee.
- El sector de servicios presenta con diferentes áreas, es por eso que, los procesos para la determinación de los costos resultan complicadas para los distintos tipos de servicios existentes.

2.3.11. Costos en empresas de servicio



(Choy, 2016) Menciona que estos costos conforman el grupo de costos adicionales en el proceso de prestación de un servicio, es decir, se requieren técnicas y métodos para generar estas actividades donde se generan egresos por personal, materiales u otros medios que sirven para otorgar el servicio, presenta elementos inmateriales y es de consumo instantáneo los cuales lo caracterizan. En tal sentido, estas características involucran al individuo interesado ya que su participación es inevitable, de este modo, los servicios son fuentes de grandes cantidades de mano de obra directa perteneciente a la entidad que presta el servicio.

(Giraldo, 2007) Considera que en las entidades dedicadas a la prestación de servicios industriales los únicos costos utilizados son la mano de obra directa (MOD) y los costos indirectos de fabricación (CIF), no existe uso de materia prima, por lo cual no es considerada en entidades prestadoras de servicios de transportes, hotelería, comunicaciones, entre otras.

(Michue, 2005) Afirma que “son todos los desembolsos necesarios para brindar un servicio específico y en el futuro obtener un beneficio. En efectos son salidas de dinero con el fin de brindar un servicio que sea satisfactorio al cliente y beneficios para la empresa”.

Por otro lado, (Hansen & Mowen, 2007) plantean que los insumos de capital, la mano de obra y los suministros conforman al total de los costos de servicios, asimismo, aseguran que la prestación de servicios aparecen de dos formas; en el escenario de un prestador ejecutando un conjunto de acciones para el cliente y cuando las acciones son realizadas por el cliente utilizando los materiales o infraestructura del prestador.

Los costos según la (Revista de la Facultad de Ciencias Contables, 2012) son costos conforman el grupo de costos adicionales en el proceso de prestación de un servicio, es decir, se requieren técnicas y métodos para generar estas actividades donde se generan egresos por personal, materiales u otros medios que sirven para otorgar el servicio, presenta elementos inmateriales y es de consumo instantáneo los cuales lo caracterizan. En tal sentido, estas



características involucran al individuo interesado ya que su participación es inevitable, de este modo, los servicios son fuentes de grandes cantidades de mano de obra directa perteneciente a la entidad que presta el servicio.

Elementos del costo de servicios según (Revista de la Facultad de Ciencias Contables, 2012)

Costo directo: Fáciles de distinguir, en la unidad producida particularmente

Costo indirecto: Imposible distinguirlo en la unidad producida

Costo operacional: el costo de un sistema que posee la empresa utilizado para brindar servicios, los costos de su mantenimiento a lo largo de su vida útil son llamados costos operacionales.

Los costos operacionales pueden ser:

a) Gastos técnicos y administrativos: Gastos destinados al pago de los trabajadores administrativos y técnicos, es decir, a jefes de compra, mecánicos, dibujantes, almaceneros, ayudantes, veladores, entre otros.

b) Alquileres y/o depreciaciones: Gastos en los que se incurre al contratar servicios imprescindibles para el funcionamiento de la entidad, de la misma forma bienes muebles e inmuebles, los cuales pueden ser: Alquiler de almacenes y oficinas, servicios de internet y teléfono, entre otros.

c) Obligaciones y seguros: Estos gastos son obligatorios por que proveen seguros a las entidades en caso de eventos desafortunados para evitar la pérdida de capital, uno de las herramientas usadas es la dilución de riesgos, ser parte de la CMIC, y la secretaría del patrimonio nacional.



d) Materiales de consumo: Gastos imprescindibles que la entidad consume para que pueda iniciar con sus actividades, entre los cuales encontramos a el combustible para los vehículos, papelería para la documentación, etc.

e) Capacitación y promoción: Gastos que representan la capacitación para los trabajadores a fin de mejorar su capacidad productiva.

Conclusiones según la (Revista de la Facultad de Ciencias Contables, 2012)

- La gestión en entidades dedicadas a la prestación de servicios se ve comprometida por las peculiaridades que presentan dichas entidades.

- La variedad de actividades que existe en el rubro servicios condiciona a las entidades al momento del cálculo de sus costos.

2.3.12. Estructura general de costos en empresas de transporte

Según (Apaza, 2010) la estructura general de costos de transporte terrestre fue el primer modelo que abordó la estructura de costo sin diferenciar el medio al que pertenece.

Costos de transporte asignado al transportista: Constituye los costos en los que incide el transportista a fin de llevar a cabo su actividad. En este sentido, se consideran dos tipos de costos; fijos y variables.

2.3.13. Costos fijos y variables

2.3.14. Costos fijos y costos variables según (Apaza, 2010):

- **Costos fijos:** Un costo es fijo cuando no se modifica al variar el nivel de actividad. Para cualquier nivel de actividad, el importe de dicho costo se mantiene constante, ejemplos: el alquiler de un inmueble, un contrato de mantenimiento, etc.

- **Costos variables:** Para que un costo sea variable debido a su transformación de acuerdo al progreso de la actividad. Cuando mayor es el nivel de actividad, mayor es el



importe del costo y viceversa. Ejemplo: materias primas, las comisiones de vendedores, etc.

(Apaza, 2010)

a) Costos fijos

Se caracterizan por perdurar en el tiempo, estos costos son diferentes a los costos por carga transportada, pasajeros y kilómetros de viaje. A continuación mencionamos a:

- **Rentabilidad de capital:** A pesar de no considerar en el transcurso del estudio a este concepto, podemos señalar que en cuanto al transporte terrestre, y de manera universal, la rentabilidad de capital es la utilidad que se obtiene del capital posterior a su inversión en una actividad económica específica.

- **Depreciación:** Viendo al capital como factor parte del proceso productivo, el deterioro que sufre anualmente es denominado como factor de depreciación. Asimismo, cuando un activo tangible pasa por un descenso en su valor inicial con el paso del tiempo se considera como depreciación del activo, ya que existen factores como la descomposición química, las vibraciones, desgastes, golpes, entre otros que alteran dicho valor. La depreciación también se evidencia en la variación de la demanda que poseía el activo, puesto que su estado vetusto, requiere la consecución de otro activo con mejoras en rendimiento económico y técnico que deberá remplazar al activo anterior. De igual manera, la demanda que no fue satisfecha por completo es otro factor de depreciación

En tal sentido, para las situaciones donde se involucra el transporte terrestre, lo descrito hace un momento se adapta completamente, a raíz del constante cambio al cual está sujeto, la dimensión adecuada para medir el grado de depreciación de los vehículos es el número de kilómetros atravesados por unidad de tiempo.



- **Seguros de los equipos:** Comprende un porcentaje del valor medio de los equipos.
 - **Remuneraciones, choferes y varios:** Comprenden actividades como leyes sociales, gratificaciones y bonos de incentivos, vacaciones, permisos por enfermedad, uniformes, seguros, indemnización por años de servicios.
 - **Otros costos fijos:** Comprenden costos que no son tan importantes como los costos fijos como los permisos de circulación, seguros contra accidentes, mantención de terminales, o revisiones técnicas.
- b) **Costos variables:** Costos que cambian en el transcurso del tiempo acorde a ciertos criterios como los kilómetros transcurridos, la cantidad de individuos a bordo o la carga.
- **Neumáticos:** la clase de carretera y la cantidad de kilómetros transitados son factores directamente relacionados a la vida útil de los neumáticos. En cuanto a la clase de carretera se aprecia que en suelos regulares los neumáticos tienen una vida útil de 60,000 km, por otro lado, en rutas que tienen pendientes pronunciadas y no están asfaltadas, los neumáticos tienen una vida útil de 45,000 km.
 - **Mantenimiento y reparaciones:** Los costos en los que se incurre cada cierto tiempo en el conjunto de reparaciones, revisiones y mantenimiento de un automóvil que brinda el servicio de transporte terrestre. Estos costos están ligados a la cantidad de kilómetros transitados, asimismo, están relacionados al tiempo de vida útil de los repuestos, para hallar el costo se ejecuta una división entre el costo de cada elemento y la cantidad de kilómetros transcurridos. De igual manera, los costos calculados afectan al costo de capital y de depreciación de los automóviles, debido a su vínculo con la naturaleza de la actividad.



- **Combustible:** El costo de este elemento está condicionado a la productividad del automóvil, su funcionamiento puede ser a base de petróleo o gas.

- **Otros Costos Variables:** Son costos sujetos a la carga que lleva el vehículo, tales como boletos, choferes, pasajeros, seguros, entre otros.

Para la elaboración de la contabilidad financiera las empresas de transporte consideran los costos enumerados a continuación:

Costos operacionales

- Rentas para el personal (conductores, auxiliares)
- Combustible para unidades vehiculares de transporte (flota de camiones y buses)
- Mantenimiento de los vehículos (lubricantes, lavado, engrase, mano de obra, etc.)
- Repuestos y reparaciones
- Neumáticos y accesorios
- Depreciación de camiones y buses
- Seguro
- Otros

Otros Gastos de Servicio

- Peajes
- Viáticos
- Carga y descarga
- Otros

Gastos Administrativos



- Sueldos
- Agua, luz, teléfono
- Arbitrios
- Transporte para gestiones administrativas
- Gastos de representación
- Equipos de oficina
- Publicidad
- Otros

Gastos Financieros

- Interés de préstamos bancario para financiamiento de activos de la empresa
- Interés de préstamos bancario para financiamiento de capital de trabajo

Clasificación de los Costos- Empresas de Transportes:

Costos por Naturaleza:

- Suministros diversos (llantas, combustibles, otros)
- Mano de Obra (Chóferes, mecánicos, otros)
- Costos indirectos (Servicios, depreciación, otros)

Costos por Destino:

- Aprovisionamiento (compras de suministros)
- Costo prestación del Servicio (por bus, ruta, pasajero, etc.)
- Comercialización
- Administración

2.3.15. Costos Directos y Costos Indirectos:



En primer lugar, se denomina **costo directo**, a cuál es posible destinar de manera firme para algún bien o servicio. De manera que la consecución del costo fue útil para la adquisición de bienes o servicios determinados, o de acuerdo a costo incurrido en su totalidad.

Por último, llamamos **costo indirecto**, al costo que para su registro es necesario usar alguno de los modelos de costeo, puesto que está la ausencia de una relación como en el caso de los costos directos, es decir, influye el tipo de costo y su registro. (Apaza, 2010).

2.3.16. Financiamiento

Se recurre al financiamiento con el objetivo de conseguir materiales necesarios para el acondicionamiento de un proceso productivo a fin generar nuevos productos tangibles e intangibles. (Vasques, 2010).

(Boscan & Sandrea, 2006, págs. 402,417) Afirman que el financiamiento es una herramienta que las entidades pueden utilizar a fin de implementar estrategias conforme a una inversión, que traerá consigo el crecimiento de la producción, expansión de la entidad y la posibilidad de adquirir nueva maquinaria, asimismo, puede ser objeto para una nueva inversión para aumentar las utilidades de la entidad y fortalecer su imagen en el mercado.

De acuerdo a (Brealey & Myers, 1993) el financiamiento es la adquisición de unidades monetarias necesarios para iniciar nuevas inversiones, implementar las actividades de la entidad: estas unidades monetarias pueden ser logradas a partir de financiación propia, venta de activo fijo de la entidad, aumento del capital por parte de los socios, venta de acciones o a raíz de financiación externa será una deuda que la entidad puede afrontar en distintos plazos de pago.

(Weston & Copeland, 1995) plantean al financiamiento como una estructura mediante la cual las entidades financian sus operaciones. Dicha estructura está



conformada por estado de situación financiera, considerando las deudas contraídas a corto y largo plazo, de igual manera el patrimonio total de los accionistas o el propietario.

Según (Gitman L. , Libro principios de la administración financiera, 1996, pág. 175) el total de dinero destinado a la mejora de las actividades operacionales de la entidad es conocido como financiamiento, normalmente se caracteriza por ser préstamos que se suman a los recursos de la empresa, en tal sentido, el financiamiento cubre las necesidades de dinero temporales o permanentes de unidades monetarias a distintos plazos, ya sea corto, mediano o largo. Existen dos tipos de necesidades monetarias en una entidad, las temporales y permanentes, las últimas están conformadas por el activo fijo y el activo circulante estable que posee la entidad, en otras palabras, el que no fluctúa en el transcurso del periodo.

(Malaga, 2001) Considera que es un recurso monetario que una entidad consigue de manos de terceros, asegurando que cumplirá con la devolución de la totalidad del monto y los intereses que este genere a través del tiempo. “La obtención de recursos de fuentes internas o externas a corto, mediano o largo plazo, que requiere para su operación normal y eficiente una empresa pública, privada, social o mixta”. Las entidades pequeñas tal como las microempresas atraviesan diferentes obstáculos al intentar conseguir alguna fuente de financiamiento, sin embargo, el dinero que requieren es imperativo para su desarrollo que pueden lograr al aumentar su capital para sus operaciones, adquirir o dar mantenimiento a sus activos fijos o incrementar sus ventas al crédito.

Objetivo del financiamiento: Conseguir el dinero necesario a fin de que la entidad desarrolle sus operaciones económicas de manera fácil y segura. “Las etapas de financiamiento son una serie de pasos cronológicos, en el cual se le dará seguimiento al financiamiento” (Guzman, 2003).



2.3.17. Formalidad

Para (Cabanellas, 2015) la palabra formalidad se define como “el requisito exigido en un acto o contrato. Trámite o procedimiento en un acto público o en una causa o expediente. En la principal de las acepciones jurídicas, formalidad coincide casi plenamente con el más interesante de los significados que para el Derecho posee la palabra forma; se trata de las prescripciones de la ley que se refieren tanto a las condiciones como a los términos y expresiones que deben observarse al tiempo de la formación de un acto jurídico.” Y el término formalizar es “Atenerse a las solemnidades legales, revistiendo el acto o contrato de los requisitos pertinentes.”

De forma similar, el (Plan Nacional de Promoción y Formalización para la Competitividad y Desarrollo de la Micro y Pequeña Empresa, 2011), que fue aprobado por el decreto supremo N° 009-2006-TR, con fecha 08 de mayo, con relación a la formalidad de las MYPES postula que “Es empresa que responde a las exigencias y cumplimiento de la normatividad legal (laboral, tributaria, municipal, etc.).”

Según (Lira, 2014), los términos formalidad y legalidad están ligados de forma indiscutible, puesto que la legalidad de una entidad radica en las disposiciones concedidas por las autoridades competentes, y la formalidad se encuentra en el uso de métodos y juicios para lograr la efectividad en sus operaciones.

(Lastra, 2014) El presidente del ILADE (Instituto de Latinoamérica de Desarrollo Empresarial) afirma que la legalidad y formalidad son términos que representan distintos conceptos, por un lado la legalidad representa el hacer trámites en una entidad pública, y por el otro lado la formalidad tiene que ver con un aspecto más psicológico y actitudinal.



2.3.18. El estado frente a la formalización

Según (Montes & Orellana, 2018) en el instante que una empresa determina ser parte del sector público al formalizar sus operaciones, el gobierno en turno comienza su labor. Asimismo, es una herramienta que garantiza el aumento de la productividad con la formalización; en general, se tiene conocimiento que para lograr la permanencia dentro del mercado la demanda cumple un rol de suma importancia, es por eso que la mano de obra y las técnicas utilizadas son evaluadas, la formalización requiere circunstancias para su empleo, es por eso que existe alto grado de informalidad; en tal sentido, la informalidad y el estado libran una batalla a fin de mejorar la productividades de las empresas. La batalla es encabezada por el gobierno central y organismos que supervisan la actividad económica con el objetivo de minimizar los impactos que trae consigo este fenómeno.

2.3.19. Formalidad laboral

Según (Herrera, 2009, pág. 20) la formalidad brinda el escenario para el logro de un buen puesto de trabajo, por consiguiente ayuda a disminuir la pobreza donde sea correctamente aplicada, las políticas dictadas se desarrollan en armonía con la minimización de los costos no remunerativos y la calidad de mano de obra existente. En este sentido, la labor conlleva el cumplimiento de ciertos derechos que son de propiedad de los empleados como las pensiones, el seguro de salud, vacaciones, horas extras, entre otros; para lograr un empleo acorde a las necesidades de los trabajadores. “El empresario que evalúe la posibilidad de contratar trabajadores para que sea de su fuerza laboral conllevara a determinar el régimen laboral donde estarán sus trabajadores pudiendo ser el régimen de la micro pequeña empresa, REMYPE” (Instituto Aduanero y Tributario, 2016) .

2.3.20. Beneficios laborales



Conforme a la (Organización Internacional del Trabajo (OIT) , 2016) una vez cumplida la firma del contrato, el contratante debe saber cuáles son los beneficios a los que su empleado tiene derecho. Entre los más importantes están los siguientes:

- Fondo de Pensiones
- CTS (Compensación por tiempos de servicio)
- Seguro de salud
- Permisos por enfermedad
- Gratificaciones
- Vacaciones
- Utilidades

2.3.21. Obligaciones laborales

(Bailon, 2004) Dice que el propietario de una empresa como empleador, debe cumplir con los hechos a los que está obligado como el vínculo que tiene con sus empleados, los organismos reguladores y el gobierno. El empleador en un inicio desconoce los desembolsos que debe realizar en favor de sus empleados que constituyen aportes y otros derechos a fin de que dichos individuos consigan todos sus beneficios.

2.3.22. Formalidad tributaria

Conforme a la (SUNAT, 2018) el término formalidad hace referencia a una serie de valores cívicos destinados al logro de un comportamiento adecuado de los sujetos a la tributación, sumados a la comprensión de las normas, leyes y disposiciones vigentes en materia de tributos, además, las conductas que generar las obligaciones tributarias y la percepción que tienen los individuos al observar el acatamiento de estas normas por parte de otros sectores, que se esparce en el entorno de una sociedad ya que dichas normas son parte



importante del funcionamiento del estado, y así la consecución de bienes en beneficio de los integrantes de la comunidad.

La (SUNAT, 2012) Plantea que la conciencia tributaria comprende un elemento que incita a las personas al cumplimiento de los tributos, además, influye en la toma de decisiones y a los agentes presentes en el gobierno. Los montos recaudados por el órgano recaudador del gobierno en Perú (SUNAT) a menudo son menores que los montos girados en virtud de la ausencia de eficiencia de los trabajadores de dicho órgano y relacionados. Se observa que la sociedad en general desconfía de esta labor por lo cual la recaudación tributaria se ve afectada negativamente, en consecuencia los recursos ordinarios del estado disminuyen. Asimismo, la conciencia tributaria es el conjunto de opiniones y acciones de los individuos son estimuladas por las ganas de contribuir, conforme a terceros que cumplen la misma obligación.

2.3.23. Cultura tributaria

Antes de definir el concepto de cultura tributaria en la nación, es importante conocer que se entiende por tributo; de acuerdo a (Villegas H. , Curso de finanzas, derecho financiero y tributario., 2000) para lograr la consecución de los objetivos del gobierno, este pide la contribución de bienes monetarios por parte de la población, conforme a normas y leyes vigentes en el país, haciendo uso del poder que les fue otorgado. “Por lo tanto entendemos como tributos a todo aquel pago a favor del estado con el fin de cubrir diferentes gastos públicos en beneficio de la población”, dicha contribución se realiza de acuerdo a los beneficios y patrimonio que posee el individuo perteneciente al país.

Después de analizar el concepto de tributo y su razón de ser, ahora bien vamos a definir a la cultura tributaria; según los autores (Valero, Ramirez, & Moreno, 2010, pág. 64) la cultura tributaria está conformada por una serie de creencias, valores y actitudes que tienen en común las personas de una sociedad que tienen de las normas y leyes en relación a los



tributos; en este sentido, las personas cumplen con sus obligaciones sin impedimentos, también hacen mención que esta actitud se desarrolla en armonía con las creencias, actitudes y valores en materia de confianza y responsabilidad.

(Mendez, 2004) Propone que la cultura tributaria es la serie de conocimientos, actitudes y valores alusivos a las normas y leyes que rigen la tributación de las que toda la sociedad tiene pleno entendimiento, debido a que se ha observado que los ciudadanos ejecutan sus deberes tributarios en los plazos establecidos en virtud de la confianza y la razonabilidad de los valores que posee la persona, en el marco de la ley y la responsabilidad de los contribuyentes.

Para la (PRODECON, 2014) el estado obtiene los recursos necesarios para alcanzar sus objetivos en gran medida gracias a la conciencia tributaria de los contribuyentes, puesto que ayuda a lograr conciencia en los individuos en cuanto a sus obligaciones tributarias, además, en necesario la existencia de una correcta gestión que permita una adecuada administración del sistema tributario, ya que debe cumplir con sus principios como la distribución equitativa de tributos, brindar información sobre la tributación y algunas nociones de justicia. No obstante, la cultura tributaria si se tiene una sociedad donde prima el incumplimiento de las leyes y normas jurídicas, democracia débil, entre otros, la cultura tributaria no será sustentable. En resumen, la cultura tributaria debe velar por la conciencia y moral de los individuos.

2.3.24. Obligación tributaria

Según (Pérez, 2005) es la relación entre el acreedor (estado) y un deudor (contribuyente), donde ambos se encuentran bajo la ley en un espacio determinado, de donde surge el presupuesto para el cumplimiento de objetivos y se liquida de acuerdo



a las leyes vigentes, que se exhibe por los derechos de carácter positivo, al final conforman la finalidad del derecho tributario.

2.3.25. Causas de la evasión tributaria

Para la (SUNAT, 2018) la evasión tributaria se origina por:

- La ambición por adquirir beneficios adicionales mediante la incautación de dinero ya público,
- Sensación de no ser atrapado,
- Falta de información respecto a leyes y normas tributarias,
- pago de tributos complicado a raíz de sus procesos
- falta de interés de ser legal y formal,
- sensación de no recibir ningún beneficio público por los tributos declarados.

2.3.26. El rol de las entidades de supervisión.

Es de entendimiento por el público en general que una cantidad enorme de empresas desarrollan sus actividades desde la informalidad, las entidades encargadas de la supervisión se enfocan en lograr la formalidad de estas organizaciones. Brinda herramientas para regularizar, ejecutar y organizar la informalidad numerosa existente en Perú.

Rol de la SUNAT (Reglamento de Organización y Funciones de la SUNAT, 2014) este organismo es un entidad de carácter público que se ocupa de reunir los tributos y emitir normativa en materia tributaria, asegurando el cumplimiento de las obligaciones correspondientes. Por tanto, podemos inferir que esta entidad fomenta la cultura tributaria repeliendo la informalidad y el incumplimiento de los pagos de las rentas.

Rol del MINTRA: (El nuevo Reglamento de Multas del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (Mintra), s.f.) Es un órgano de carácter público que administra el



trabajo y promueve el empleo, emite normativa vinculante aplicable a las MYPES en favor de lograr su desarrollo. Asimismo, promueve la optimización de las condiciones de trabajo y empleo de la normativa correspondiente entre los agentes intervinientes, es decir, la sociedad y el estado.

Rol de la OIT: La (Organización Internacional del Trabajo (OIT) , 2016) fue fundada a raíz de la búsqueda de la igualdad entre trabajadores y empleadores, fomentando la creación de trabajos dignos para todos, mediante la aplicación de herramientas concernientes a la justicia social y en el trabajo. Al día de hoy, la Organización Internacional del Trabajo es considerada como la más importante en todo el mundo en cuanto a trabajo, donde los empleados y estados tienen igual derecho a decidir y proponer normas y tácticas laborales que sean de utilidad en el desarrollo económico de las naciones.

2.3.27. Formalidad empresarial

Según el autor (Arruñada, 2010, pág. 141) para que una entidad logre su formalización debe realizar los trámites requeridos ante las autoridades competentes, asimismo, consideran los trámites requeridos para aceptar los compromisos ante las leyes del estado, trámites en materia tributaria, laboral, de infraestructura y de las operaciones derivadas de la actividad comercial a la cual se dedique la empresa.

De acuerdo al (Instituto Aduanero y Tributario, 2016) la postura por la cual una organización se somete a las normas y leyes del sistema jurídico de un país con el objeto de formalizar sus actividades y consiguientemente evitar las multas penales y de carácter administrativo que podía contraer antes de dar este paso; después del proceso puede conseguir beneficios para sus empleados en forma de seguros y tributarios para sus operaciones y otros múltiples beneficios.



Según (Proinversion & ESAN, 2010) las ventajas son:

- Permite solicitar créditos es sistema financiero conforme a ley
- Se pueden conseguir plazas dentro de un concurso para suministrar bienes y servicios en favor del estado.
- Podemos introducir productos originales en el mercado tales como (nuevas marcas, procesos), garantizando la calidad y en consecuencia, la maximización de beneficios.
- Podemos participar en programas de apoyo a las MYPES
- Medios posibles para la exportación
- La asociación con otras entidades para lograr el posicionamiento en el mercado.
- Podemos recibir información respecto a las leyes, precios, oferta de productos en el mercado, entre otros, y así estar actualizado.
- Optimizar la calidad de atención al cliente y aumentarlos con el paso del tiempo.
- Mejorar la calidad de los productos ofrecidos.

2.3.28. Formalización Administrativa Municipal

- Según él (Ministerio de Transportes y Comunica, 2015) se necesita tener una autorización de circulación vehicular para transporte de servicio escolar.
- Los requisitos según la (Municipalidad Provincial Del Cusco, 2013) son:
 1. Solicitud dirigida a la Alcaldía
 2. Copia legalizada de la de la cédula de propiedad del automóvil.
 3. Copia simple de contrato SOAT o CAT vigente
 4. Copia de la licencia de conducir mínimamente de categoría A-II B
 5. Certificado de inspección técnica vehicular.



6. Copia simple de credencial de capacitación de educación vial.
7. Copia del recibo de pago del impuesto al patrimonio vehicular

Dirección: Av. Sol Plazo Galerías Turísticas S/N

Autoridad competente: Gerente de tránsito, vialidad y transporte

2.3.30 Informalidad

Según (Montes & Orellana, 2018) el término informalidad fue estudiado en múltiples ocasiones generando numerosas puntos de vista, por tanto numerosas evaluaciones y resultados en el entorno de informalidad empresarial y laboral. A fin de comprender totalmente este concepto se analizarán los postulados e investigaciones de autores y especialistas en el área.

(Ruíz, Lucero, & Vargas, 2016) Plantean que es la serie de organizaciones, empleados y operaciones que se desarrollan por debajo de las leyes y normas establecidas para este tipo de actividades. De este modo, una organización informal no afronta la obligación tributaria así como las normas y leyes, además no se beneficia con la seguridad y servicios brindados por el estado.

El (Instituto nacional de estadística e información (INEI), 2018) asegura que este tipo de economía comprende la serie de operaciones económicas ejecutadas por obreros y cada unidad desarrollada que tienen como característica el incumplimiento de normas emitidas por el estado que legalicen la actividad económica que desarrollan, es decir, la actividad y el trabajo informal conforman la economía informal.

La (Organización Internacional del Trabajo (OIT) , 2016) menciona que las operaciones con fines económicos desarrollados por empleados y unidades productoras que no se encuentran bajo convenios de formalidad. Este organismo destacó la informalidad que se lleva a cabo en diversos países generando conciencia ante la



situación, y ayudó a destacar que existen muchas trabas y costos para ajustarse a la formalidad en estos países, lo cual es evidencia de que estas organizaciones son las mayores infractoras de las leyes y normas en materia laboral, ya que dentro de sus recursos no es posible cumplir con las normas en su totalidad, en tal sentido, la OIT recomienda y recalca la importancia de coadyuvar a estas organizaciones, lugares y talleres de trabajo con el objetivo de asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se tiene con los empleados.

(Huggins & Iranzo, 2007, pág. 7) Propone que se denomina informalidad a las actividades con fines económicos que no se encuentran dentro de los registros públicos y por consiguiente, no posee obligación tributaria alguna, otra característica importante es que carecen de la posibilidad de un gran desarrollo económico y son trabajos de carácter manual, en vista de que comprenden actividades que carecen de permisos legales para su desarrollo, el estado no interviene en el control ni brinda la protección requerida conforme a ley.

2.3.31 Sector Informal

De acuerdo a la resolución emitida en una conferencia realizada por (Organización Internacional del Trabajo, 2014) el sector que opera desde la informalidad es la serie de unidades destinadas a proveer bienes y servicios producidos con el objetivo de generar puestos de trabajo y beneficios para los participantes de la actividad, estas organizaciones operan en condiciones simples con una mínima tasa de producción donde no se diferencia el capital y el trabajo como elementos separados del proceso productivo. Los puestos de trabajo generados son usualmente tomados por personas cercanas al propietario, familiares o terceros conocidos de relaciones interpersonales que tengan conocimiento de la formalidad de la actividad. (Párr...9). Además, la (Organización Internacional del Trabajo, 2013) sostiene que el sector informal es “parte del sector de los hogares como empresas de hogares es decir como empresas que



pertenecen a los hogares y que no están constituidas en sociedad...” (Párr...12). El término economía informal es usado a fin de referirnos a la informalidad que se conforma de vínculos de labor y productividad, dicho término comprende los elementos ya mencionados y se suman a estos las dimensiones pertenecientes a las actividades en la economía informal.

2.3.32 El impacto de la informalidad

Según la (Cámara de comercio de Lima, 2017, págs. 6-9) en nuestro país se realizó un estudio que evidenció que por cada mil ciudadanos se hallan 19,9 empresas informales y 67,5 formales. Se encuentran entidades formales por cada organización informal, la concentración de empresas en el Perú por cada mil ciudadanos es 207,4 empresas, en el mes de octubre del año 2017 el total de empresas en el país era 2,124.280 donde las microempresas representaban el 94.7% del total, las pequeñas empresas representaban el 4.4%, por último, las medianas y grandes empresas eran el 0.6%.

2.3.33 Costos de la informalidad

Conforme al (Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial (IEDEP) de la Cámara de Comercio de Lima., 2017) existen cifras que demuestran el hallazgo de concentración de empresas informales, que son fuente de costos adicionales y otros aspectos negativos en la economía nacional, las organizaciones que operan desde la informalidad son símbolo de la competencia injusta y alteran el comportamiento de las de tipo formal, puesto que estas entidades informales utilizan las carreteras, servicios que brinda el estado, la seguridad, etc. sin haber tributado lo que les corresponde, después estos costos no asumidos pasan a manos de las entidades formales. Asimismo, las empresas informales generan puestos de trabajo para personas con menor tasa de productividad sin otorgar los beneficios laborales establecidos, con el transcurso del



tiempo estos trabajadores se vuelven en un gasto para el gobierno ya que deberá destinar recursos a la manutención cuando estos se jubilen, en resumen, el potencial desarrollo económico de un país disminuye cuando existe economía informal en gran proporción.

2.3.34 Informalidad Laboral

En la actualidad el Perú se encuentra conmovido debido a la cantidad de operaciones informales presentes en la economía, puesto que el fenómeno se relaciona fundamentalmente con organizaciones que realizan actividades productivas a escala mínima. De acuerdo al (Instituto nacional de estadística e información (INEI), 2018) se menciona que es: “...el número de empresas activas, en el cuarto trimestre de 2017, ascendió a 2 millones 303 mil 662 unidades...”, por consiguiente, la pregunta que nos hacemos es: si se puede encontrar el número exacto de entidades que operan desde la informalidad con residencia en Perú, en replica se nos dice que se trata de una tarea complicada pero que es factible acercarse al número real mediante una aproximación; en nuestro país la informalidad tiene un 85% de proporción donde las MYPES son los protagonistas principales, asimismo, se habló sobre los puestos de trabajo originados por la informalidad donde abundan temas a discutir empezando en la ausencia de seguros sociales, y otras aportaciones que deberían gozar los trabajadores pero que no disfrutan debido al sector donde laboran. Conforme al (Instituto nacional de estadística e información (INEI), 2018), la población económicamente activa (PEA) de carácter informal corresponde al 74% del total, asimismo esta población produce la quinta parte del PBI del Perú. Un enfoque sobre perspectivas económicas hace referencia a los elementos fundamentales que determinan la formalización de una empresa, estos son la incorporación laboral, la ayuda en búsqueda de trabajo, las actividades en la entidad. La informalidad genere un desequilibrio en la sociedad, en el cual uno de los agentes principales no es beneficiado, es decir, los empleados se encuentran en una situación de desprotección en



salud, despido arbitrario puesto que no pueden acceder a estos derechos por la ausencia de aportaciones al estado, en tal sentido, el crecimiento de una organización informal no se logra con éxito debido a que se niega a ser parte del régimen formal, sus empleados no gozan de los beneficios de los que tienen derecho, puesto que su centro de labores no está en las posibilidades de afrontar los costos de los beneficios ya que la competencia del mercado no ayuda a maximizar sus ganancias.

No obstante, los autores (Montes & Orellana, 2018) señalan que el término informalidad es la serie de actividades que desarrollan los trabajadores con fines económicos que se encuentran dentro de la ley siendo un empleado en situación subordinada o de manera independiente. En este sentido, el desarrollo económico de las empresas es afectado por la informalidad.

En una investigación realizada en el año 2014 por el (Instituto nacional de estadística e información (INEI), 2018), que llevó por título encuesta nacional de empresas, teniendo en cuenta que las organizaciones no tienen el desarrollo esperado a causa de la informalidad, los resultados obtenidos evidenciaron que entre los aspectos que reducen la capacidad de crecimiento en las entidades, la informalidad comprende un 39.5% de empresas, la demanda insuficiente para el 36.7%, las trabas para obtener financiamiento para el 34.8% y demasiado control tributario para el 30.6%.

Los empleados que están sujetos al trabajo en una empresa informal pierden varios beneficios de los cuales tienen derecho, por ejemplo, horas de trabajo prolongadas, explotación, rentas por debajo de la mínima establecida, ausencia de capacitación y lo más importante no pueden tener los beneficios judiciales y sociales (seguros y pensiones) que en empresas formales sí están presentes. Para las



organizaciones que operan desde la informalidad es normal realizar sus actividades económicas en un ambiente sin normas y leyes. De modo que “pertenecer al sector informal supone estar al margen de las cargas tributarias y normas legales, pero también implica no contar con la protección y los servicios que el Estado puede ofrecer...” (de Soto, 1986, pág. 169)

2.3.35 Informalidad empresarial

(Montes & Orellana, 2018) Nos dicen que en Perú la informalidad se origina a partir de la aparición de las MYPES, en el momento en que un emprendedor decide iniciar con una actividad económica se cuestiona la posibilidad de laborar en términos formales o informales, entre las causas para decidir encontramos a los impuestos elevados destinados en favor del estado, estos pagos son percibidos como gastos innecesarios y en consecuencia impedimentos para lograr mayores ganancias, de igual manera las causas personales como la percepción que se tiene de la moral de los políticos al mando que muchas veces resultan ser corruptos y una decepción para los ciudadanos y otros empresarios que realizan actividades desde la informalidad.

La decisión de ser informal

Particularmente los autores (Montes & Orellana, 2018) hallaron que existen empresas que consideran operar dentro del marco legal, esta noción contradice a la idea de que las empresas optan por la cultura de informalidad, se les cuestiona las razones por las cuales eligen operar de este modo, su reparo se centra en los costos elevados, difíciles y extensos del proceso de formalización; en tal sentido la supuesta cultura tributaria en nuestra nación es cuestionada, puesto que existen empresarios que realizan actividades económicas informales que desean ser parte del área formal, sin embargo consideran los costos de la formalidad demasiado altos, no obstante los autores encontraron que durante el desarrollo del estudio



surgieron empresarios de MYPES que afirman que es más conveniente trabar desde la informalidad que asumir los costos del proceso de formalización, asimismo se les presento la oferta gratuita para ser formal, solo algunos aceptaron la propuesta y el resto no se formalizaría a pesar de la existencia o no de los costos.

2.3.36 Condiciones que impulsan a la informalidad

Según (Montes & Orellana, 2018) actualmente dentro de muchos aspectos que empujan a una empresa a realizar sus operaciones dentro de la informalidad, consideramos a la competencia existente en el mercado, la globalización que crece a pasos agigantados como aspectos sociales; no obstante, se encuentran involucrados aspectos personales como la pobreza de las naciones y la educación deficiente.

2.3.37 Consecuencias de la informalidad

El estado y organismos reguladores intervienen para otorgar los derechos instituidos según ley que le corresponden al empleado cuando este ingresa a laborar dentro de una organización, su labor es de vital importancia en la lucha librada contra el sector informal y los efectos negativos que trae consigo en el transcurso del tiempo. Entre muchos de los efectos negativos que deja empresas que operan desde la informalidad, tenemos las sociales y personales; sin embargo, después del análisis de resultados de su estudio los autores consideran las consecuencias negativas del ámbito laboral como la disminución de los ingresos tributarios y aportaciones que no llegan a manos del estado, afectando al cumplimiento de sus objetivos, frustración de inversiones y poca capacidad de gasto público (Montes & Orellana, 2018) .

2.3.38 Cultura del “más vivo”

Según los autores (Montes & Orellana, 2018) en Perú existe lo llamado actualmente “criollismo” que se caracteriza por el comportamiento del ciudadano de



manera egoísta y pensando en el beneficio propio solamente. De tal modo, constantemente se observan comportamientos egoístas como no acatar normas de tránsito, no ceder asientos reservados en las unidades de transporte, y la inexistente valoración del medio ambiente; teniendo en cuenta estas nociones del comportamiento criollo podemos inferir las causas de la existencia de empresas informales, el individuo no considera la asimilación de la formalidad lo cual recae en la disminución de recursos del estado, de inversión a fin de cerrar brechas en servicios públicos (salud, educación) y por supuesto laboralmente, los empleados no perciben los derechos asignados, que tienen pleno conocimiento de su existencia y no pueden hacer nada para conseguirlos, por consiguiente se cuestiona constantemente a la cultura criolla que es de utilidad para aclarar el tema de la informalidad en la economía presente en el Perú desde mucho tiempo atrás, se infiere que aun es “bacán” no cumplir con las leyes del país.

2.4 Marco Conceptual

a) Autoempleo: Forma parte del empleo en su totalidad, Se emplea en 47 naciones en promedio, las estadías varían entre las naciones, en dos o menos observaciones seguidas, (Loayza & Rigolini, 2006).

b) Actividad económica: Permite la obtención de productos de manera tangible o intangibles, ya sean en forma de bienes o prestación de servicios, este proceso permite saciar alguna necesidad de los individuos. Una actividad económica son fuente de beneficios monetarios para aquellos que se dediquen a su desarrollo y la sociedad en general, los recursos propios de la comunidad sufren transformaciones con el objetivo de satisfacer las necesidades constantes de las personas (Soria, 2015).

c) Comprobante de pago: documento cuya finalidad es demostrar la transferencia del bien, prestación de servicio o cesión en uso a una contraparte, el comprobante de pago es válido si su emisión está acreditada por el órgano recaudador



(SUNAT) de acuerdo a los procedimientos establecidos en las normas (Resolución de superintendencia N° 007-99/SUNAT, 2018).

d) Costo: Se calcula reconociendo cada uno de los costos reales en los que se incurre en la producción de un bien o prestación de un servicio que puede pertenecer al sector industrial como comercial, para esto es necesario tener entendimiento de algunas bases teóricas que facilitarán la tarea, de este modo se calcula considerando lo que costo su adquisición para después añadirle la ganancia que será el beneficio final en este proceso que es la razón de ser de una entidad (obtención de beneficios), gracias a la determinación del costo es posible tomar cursos de acción sobre los productos ofrecidos en el mercado, conforme a (Uribe, 2011).

e) Costo de ventas: Se encuentra conformado por la materia prima, los costos indirectos de fabricación y la mano de obra. Una entidad dedicada a cualquier actividad económica lucha para obtener un lugar en el mercado, para esto debe enfocarse en mantener la utilidad, establecida por las ganancias que genera minimizando costos y gastos que asume para maximizar sus ganancias (De Cuenca, 2017).

f) Empleo Informal: Cualquier trabajo donde el empleado no goce de los derechos estipulados en las leyes como el seguro social, pensiones, vacaciones, licencias que el empresario tiene el deber de proveer (Instituto nacional de estadística e información (INEI), 2018).

g) Finanzas: Comprende el conjunto de acciones mediante las cuales un individuo administra su dinero, por consiguiente, evalúa la toma de decisiones de inversión, ahorro, gasto de las entradas de dinero que posea (Gitman L. , Libro principios de la administración financiera, 1996).



h) Formalidad: Acto por el cual se asegura la lealtad y palabra de un individuo hacia un trámite, proceso o contrato de carácter público o privado. Es indispensable para iniciar un compromiso ante una entidad del sector público (Cabanellas, 2015).

i) Formalización empresarial: La postura por la cual una organización se somete a las normas y leyes del sistema jurídico de un país con el objeto de formalizar sus actividades y consiguientemente evitar las multas penales y de carácter administrativo que podía contraer antes de dar este paso; después del proceso puede conseguir beneficios para sus empleados en forma de seguros y tributarios para sus operaciones y otros múltiples beneficios (Instituto Aduanero y Tributario, 2016).

j) Formalización laboral: “El empresario que evalué la posibilidad de contratar trabajadores para que sea de su fuerza laboral conllevara a determinar el régimen laboral donde estarán sus trabajadores pudiendo ser el régimen de la micro pequeña empresa, REMYPE” (Instituto Aduanero y Tributario, 2016).

k) Formalización Administrativa: Es concedida por la entidad pública correspondiente a la jurisdicción en la que sea solicitada, se emite con el objetivo de llevar a cabo actividades generadoras de ingresos como la comercialización de bienes y servicios a un conjunto de personas o un individuo (Congreso de la República del Perú., 2007).

l) Ingresos: El aumento de activos, la reducción de los pasivos o los aumentos en el patrimonio que surgen de la mezcla entre los dos primeros, son una clara muestra de ingresos; en otras palabras, los ingresos comprenden el ingreso de activos resultante de la producción de bienes o prestación de servicios destinados a la venta (Terrel, Jones, & Werner, 2011).

m) Margen bruto: Surge de las ventas realizadas, constituye un ingreso adicional, utilidad bruta es otro de sus nombres. (Soria, 2015).



n) **Movilidad escolar:** Es un vehículo motorizado construido para poder transportar a estudiantes y/o escolares desde el lugar que viven hacia el colegio o relacionado con cualquier otra actividad. Se trata por lo general de autobuses pequeños o medianos que están equipados con asientos más pequeños con uno cerca de la puerta reservada para el profesor (Rumberger, 2003).

o) **Obligación tributaria:** es la relación entre el acreedor (estado) y un deudor (contribuyente), donde ambos se encuentran bajo la ley en un espacio determinado, de donde surge el presupuesto para el cumplimiento de objetivos y se liquida de acuerdo a las leyes vigentes, que se exhibe por los derechos de carácter positivo, al final conforman la finalidad del derecho tributario (Pérez, 2005).

p) **Rentabilidad:** Es originada a partir de una o más fuentes de inversión, es la cantidad de ganancia en unidades monetarias procedentes de una inversión, los beneficios pueden presentarse en forma de intereses o dividendos. Asimismo, puede surgir de la venta de un activo por un monto mayor al precio original de adquisición. Estos tipos de rentabilidad son denominados flujos de renta cuando se trata de una inversión y el resultado de la venta de un activo es una ganancia de capital (Gitman & Joehnk, 2005).

q) **Remuneración:** Son las erogaciones de dinero que se realizan a favor de los trabajadores después de que un empresario haya recibido los servicios por parte de ellos, se efectúa en el transcurso de un periodo determinado. Las aportaciones sociales de seguros, pensiones y otros están dentro de las remuneraciones que pueden ser reales e impuestas a los empresarios correspondientes a antes de pensiones privados (Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), 2011).

r) **El Registro único de contribuyentes (RUC):** Comprende un registro donde se encuentran datos propios de las empresas e individuos inscritos como que actividad realizan, e



información que posea relevancia para este concepto. El RUC es un número irreplicable que pertenece a un único ser, está compuesto por once números, es imperativo tenerlo si se desea iniciar trámites u otras acciones en la SUNAT (SUNAT, s.f.).

s) **Servicio:** “Un servicio es todo acto o función que una parte puede ofrecer a otra, que es esencialmente intangible y no da como resultado ninguna propiedad. Su producción puede o no vincularse a un producto físico” Según (Choy, 2016).

2.5 Formulación de Hipótesis

2.5.1 Hipótesis general

Según (Fernández, Baptista, & Sampieri, 2014, pág. 104), no en todas las investigaciones está presente la existencia de una hipótesis. Para desarrollar una hipótesis se debe considerar el alcance que tendrá la investigación, pues puede tener un alcance de tipo explicativo, descriptivo o correlacional, en resumen, se caracterizan por anticipar un suceso o cifra.

2.6 Variables

2.6.1 Variables

Variable 1: Rentabilidad

Variable 2: Formalidad

2.6.2 Conceptualización de variables

Rentabilidad:

Rentabilidad es la relación entre ingresos y costos generados por el uso de los activos pertenecientes a una entidad que realiza actividades económicas. Dicha rentabilidad es evidenciada en la oferta de productos en el mercado, activos fijos, capital o su valor accionario (Gitman L. , Fundamentos de administración financiera, 1997).



De acuerdo a (Faga, 2006) la utilidad, ganancia y el beneficio son conceptos equivalentes a rentabilidad, por lo tanto, constituye un fin vigente que toda empresa considera raíz de lograr mantenerse en el tiempo mediante la adquisición de resultados favorables que coadyuvan a la prevalencia en el presente con visión hacia el futuro, en otras palabras, la entidad se organiza para perdurar en el tiempo. En consecuencia, la rentabilidad lleva a la empresa a una sostenibilidad presente y un desempeño en el futuro.

Formalidad:

La formalidad en una empresa surge cuando se registra en el padrón respectivo y que, además asuma los deberes tributarios con el estado y laborales con sus trabajadores (Organización Internacional del Trabajo, 2014).

Para el especialista (Cabanellas, 2015) El término formalidad se refiere al “Requisito exigido en un acto o contrato. Trámite o procedimiento en un acto público o en una causa o expediente. En la principal de las acepciones jurídicas, formalidad coincide casi plenamente con el más interesante de los significados que para el derecho posee la palabra forma; se trata de las prescripciones de la ley que se refieren tanto a las condiciones como a los términos y expresiones que deben observarse al tiempo de la formación de un acto jurídico.” Mientras que la palabra formalizar comprende “Atenerse a las solemnidades legales, revistiendo el acto o contrato de los requisitos pertinentes.”



2.6.3 Operacionalización de las variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Rentabilidad	La rentabilidad es la relación entre ingresos y costos generados por el uso de activos de la empresa en las actividades productivas. La rentabilidad de una empresa puede ser evaluada en referencia a las ventas, a los activos, al capital o al valor accionario (Gitman L., Fundamentos de administración financiera, 1997)	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 utilización de inversiones, su categoría y regularidad es la tendencia de las utilidades.	Margen bruto de utilidad	<ul style="list-style-type: none">• Ingresos• Costos del servicio• financiamiento



Formalidad	La formalidad de una empresa requiere que se inscriba en el correspondiente registro y se ponga a cumplir sus obligaciones fiscales y laborales (Organización Internacional del Trabajo, 2014).	La empresas, trabajadores y actividades que operan al margen de las leyes y normas vigentes de la actividad económica que se afectan directamente por los contextos sociodemográficos, en las cargas tributarias, costos de formalización, la regularización de la fuerza laboral y las restricciones financieras.	Laboral Tributaria Administrativa	<ul style="list-style-type: none">• Obligaciones• Remuneraciones• Beneficios • Obligación tributaria• Comprobantes de pago• Conciencia tributaria • Inscripción• Autorización• Licencias• Obligaciones
------------	---	--	---	---



CAPÍTULO III

MÉTODO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Tipo de Investigación

La presente investigación comprenderá una de tipo básico ya que será fuente de información acerca de la rentabilidad y la formalidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, periodo 2018”.

Ya que se tratará de una investigación de tipo básico, mencionamos que el desarrollo del estudio es con el fin de aumentar la información que sean de utilidad para la sociedad en general a corto y mediano plazo, mas no crear tecnologías o resultados. (Tam, Vera, & Oliveros, 2008).

3.2 Enfoque de la Investigación

Para el desarrollo de esta investigación se utilizó el enfoque cuantitativo, puesto que se reunirán datos para su posterior análisis numérica y porcentual, es decir, primero se reúnen los datos necesarios, luego se justifica la hipótesis, considerando el análisis estadístico y la medición numérica, con el objetivo de probar las teorías y observar el comportamiento.

Además de ser cuantitativa también es probatoria y secuencial. Todas las etapas deben cumplirse sin “brincar” o esquivar pasos. Es indudable la rigidez del orden, no obstante, se pueden volver a definir algunas fases de ser necesario. Inicia en una idea y se va delimitando hasta la obtención de las preguntas y objetivos de la investigación, se suma una debida verificación de la literatura y consecuentemente se elabora una visión teórica (Fernández, Baptista, & Sampieri, 2014).



3.3 Diseño de la Investigación

La presente investigación es no experimental-transversal puesto que no se pretende alterar las variables, solamente se llevará a cabo un proceso de descripción del fenómeno tal como se desenvuelve en su entorno. “Es la que se realiza sin manipular deliberadamente las variables; lo que se hace en este tipo de investigación es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos” (Fernández, Baptista, & Sampieri, 2014).

3.4 Alcance de la Investigación

El presente trabajo de investigación es descriptivo porque se tienen como objetivo especificar características, propiedades, rasgos del fenómeno analizado que sirven para analizar como es y cómo se manifiestan un fenómeno y sus componentes. Describen hechos, situaciones, eventos etc., y también miden, evalúan, recolectan datos sobre las características del fenómeno analizado. Para (Fernández, Baptista, & Sampieri, 2014) buscan especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre las variables a las que se refieren. Esto es, su objetivo no es como se relacionan éstas.

3.5 Población y Muestra

3.5.1 Población

La población de estudio estará conformada por treintaisiete inversionistas que prestan servicios de transporte escolar que pertenecen al consorcio de colegios católicos en el distrito del Cusco.

3.5.2 Muestra



A efectos de conseguir información que garantice el acopio de información requerida, se ha considerado:

La encuesta censal será aplicada a treintaisiete prestadores del servicio de transporte escolar a instituciones educativas que son parte del consorcio de colegios católicos.

3.6 Técnicas e instrumentos

3.6.1 Técnicas

a. La técnica de observación

Esta técnica es utilizada obteniendo documentos textuales y de resumen, recurriendo distintas fuentes bibliográficas de especialidad al tema, disposiciones relacionadas a distintas Normas referidas a la Rentabilidad y la Formalidad, otras referencias que nos ayuden a determinar acerca de las la Rentabilidad y la Formalidad del Servicio de Transporte escolar a las instituciones educativas del distrito del cusco.

b. La técnica de la encuesta

Esta técnica nos ayudará a saber la situación actual de la empresa y así determinar la información requerida para el correcto análisis acerca de la Rentabilidad y la Formalidad del Servicio de Transporte escolar a las instituciones educativas.

3.6.2 Instrumentos

En el presente trabajo de investigación se emplearán lo siguiente:

- Observación
- Encuesta

3.7 Procesamiento de Datos

En el presente trabajo de investigación se empleará lo siguiente:

- Estadística descriptiva



- Análisis estadístico mediante la utilización de SPSS
- Programa Informático Excel



CAPÍTULO IV RESULTADOS

Los resultados que se presentan a continuación han sido formulados considerando dos niveles:

Primer Nivel: Estudio económico

El mismo que es producto de la revisión documentaria evidenciada a través de cuadernos de control donde registra los costes incurridos, en base a los cuales se ha preparado la proyección de ingresos y egresos así como la determinación del flujo de caja y resultados para conocer el margen bruto objetivo de nuestra investigación.

Segundo Nivel: encuestas

Se presentan los resultados de las encuestas formuladas a la población de estudio, que nos permite identificar la percepción de rentabilidad de los partícipes así como la situación de formalidad del servicio.

NIVEL I –Estudio Económico

Para el primer objetivo se desarrollan tablas que nos permiten identificar los ingresos, egresos y determinación del margen bruto generados en la actividad tanto a nivel cuantitativo y a nivel monetario los que se presentan a continuación

Tabla 1.

Alumnos trasladados anualmente

(Expresado en número de alumnos)

Mes	Mes trabajado	alumnos	%
Enero	0	0	0
Febrero	0	0	0
Marzo	0.5	12	8%
Abril	1	15	11%
Mayo	1	15	11%
Junio	1	15	11%
Julio	0.5	15	11%
Agosto	1	15	11%



Setiembre	1	15	11%
Octubre	1	15	11%
Noviembre	1	15	11%
Diciembre	0.5	10	7%
Total	8.5	142	100%

Fuente: Información obtenida de los resultados obtenidos de la encuesta.

Interpretación: Representa en cantidades el número de alumnos trasladados durante el periodo escolar anual; entendiéndose que existen periodos en los cuales el servicio comprende menos días(marzo, julio y diciembre); en la presente investigación se toman los meses de enero y febrero como no laborados por el periodo vacacional en las instituciones educativas en promedio anual.

Tabla 2.

Alumnos trasladados anualmente

(Expresado en soles)

Mes	Cantidad	Valor soles	%
enero	0		
febrero	0		
marzo	12	3,000.00	8%
abril	15	3,750.00	11%
mayo	15	3,750.00	11%
junio	15	3,750.00	11%
julio	15	3,750.00	11%
agosto	15	3,750.00	11%
setiembre	15	3,750.00	11%
octubre	15	3,750.00	11%
noviembre	15	3,750.00	11%
diciembre	10	2,500.00	7%
		35,500.0	
Total	142	0	100%

Fuente: Información obtenida de los resultados obtenidos de la encuesta.

Interpretación: Representa los ingresos estimados mensuales y totalizados anualmente en base al servicio efectivamente prestado; los montos cobrados por alumno mensual equivalente a doscientos cincuenta soles (S/250) por cada periodo mensual; se ha



podido determinar que el cobro es realizado de forma plana durante los periodos de labor con diferencias en el mes de diciembre en el cual el monto del servicio cobrado es menor en relación a una proporción por días trabajados dado la finalización del periodo escolar anual.

Costos y gastos

Los costos y gastos incurridos en la prestación de servicios son presentados a nivel de cantidades y en segunda instancia los mismos son cuantificados a nivel monetario en nuevos soles.

Tabla 3.

Determinación de la planilla

(Expresado en cantidad de personas)

Mes	Mes trabajado	Apoyo	Total
Enero	0		
Febrero	0		
Marzo	1	0.5	1.5
Abril	1	0.5	1.5
Mayo	1	0.5	1.5
Junio	1	0.5	1.5
Julio	0.5	0.25	1
Agosto	1	0.5	1.5
Setiembre	1	0.5	1.5
Octubre	1	0.5	1.5
Noviembre	1	0.5	1.5
diciembre	0.5	0.25	0.75
Total	9	4.50	13.50

Fuente: Información obtenida de los resultados obtenidos de la encuesta.

Interpretación: Representa la cantidad de trabajadores vinculados a la actividad y que son determinados para su posterior valorización considerando al conductor bajo un contrato con jornada completa y al personal de apoyo bajo un contrato a tiempo parcial (menor a cuatro horas); requiriendo en el periodo acumulado a 13.50 remuneraciones hombre devengadas.



Tabla 4.

Valorización de la planilla

(Expresado en soles)

Mes	Remuneración mínima	Apoyo	Total
Enero	0	0	0
Febrero	0	0	0
Marzo	930.00	232.50	1,162.50
Abril	930.00	232.50	1,162.50
Mayo	930.00	232.50	1,162.50
Junio	930.00	232.50	1,162.50
Julio	465.00	116.25	581.25
Agosto	930.00	232.50	1,162.50
Setiembre	930.00	232.50	1,162.50
Octubre	930.00	232.50	1,162.50
Noviembre	930.00	232.50	1,162.50
Diciembre	465.00	116.25	581.25
Total	8,370.00	2,092.50	10,462.50

Fuente: Información obtenida de los resultados obtenidos de la encuesta.

Interpretación: Representa la carga laboral anual estimada para el servicio; considerando una jornada laboral a tiempo completo para el conductor/propietario y una inferior a cuatro horas diarias para el personal de apoyo; para el cálculo en términos monetarios se considera la remuneración mínima vital vigente al periodo equivalente a S/ 930.00 mensuales. El mes de julio se considera laborado en quince días por vacaciones de medio que en algunas instituciones educativas se hallan distribuidos en diferentes meses, sin embargo para el caso en estudio se acumulan y son consideradas en el mencionado mes. La tabla nos permite determinar que el gasto bruto en remuneraciones en el periodo de labor anual equivale a S/ 10,462.50 soles los mismos que no consideran el pago de beneficios sociales a los trabajadores.

Tabla 5.

Carga laboral del año

(Expresado en términos remunerativos-cantidad)

Mes	Básico	ESSALUD	CTS	Gratificaciones
Enero				



Febrero				
Marzo	1.5	1.5		
Abril	1.5	1.5	.	
Mayo	1.5	1.5	0.33	
Junio	1.5	1.5	.	
Julio	0.75	0.75		4/6
Agosto	1.5	1.5		
setiembre	1.5	1.5		
Octubre	1.5	1.5	.	
noviembre	1.5	1.5	.	
diciembre	0.75	0.75	1.00.	6/6
Total	13.75	13.75	1.33	10/6

Fuente: Información obtenida de los resultados obtenidos de la encuesta.

Interpretación.- Se establece la carga remunerativa así como tributaria laboral para el periodo en estudio; las remuneraciones corresponden al pago al conductor por su labor a tiempo completo y al personal de apoyo como jornada a medio tiempo; en el caso de ESSALUD, el cálculo corresponde a la remuneración computable considerando en el estudio la RMV de S/ 930.00. El caso de CTS se calcula solo para el conductor al tener jornada completa y no para el personal de apoyo que labora a medio tiempo. Asimismo para efecto de la CTS se toma el periodo computable conforme a ley por los meses de labor completos. Para el cálculo de las gratificaciones para el primer periodo se considera los 4/6 y para el segundo los 6/6 de remuneración conforme lo establecen las normas vigentes.

Tabla 6.

Carga laboral del año

(Expresado en soles)

Mes	Básico	ESSALUD	CTS/VAC	Gratificaciones	Total
Enero					
Febrero					
Marzo	1,162.50	104.63		-	1,267.13
Abril	1,162.50	104.63		-	1,267.13
Mayo	1,162.50	104.63	306.90	-	1,574.03
Junio	1,162.50	104.63		-	1,267.13
Julio	581.25	52.31		775.00	1,408.56



Agosto	1,162.50	104.63	-	1,267.13	
setiembre	1,162.50	104.63	-	1,267.13	
Octubre	1,162.50	104.63	-	1,267.13	
noviembre	1,162.50	104.63	930.00	2,197.13	
diciembre	581.25	52.31	-	968.75	1,602.31
Total	10,462.50	941.63	1,236.90*	1,743.75	14,384.78

Fuente: Información obtenida de los resultados obtenidos de la encuesta.

Nota:* el pago de cts se repite de forma similar en monto anual como vacaciones truncas.

Interpretación: Para el cálculo en términos monetarios se ha aplicado sobre la base de S/930.00 como remuneración computable; y en el caso de ESSALUD se considera el porcentaje del 9% sobre las remuneraciones devengadas; asimismo para efectos de la CTS sólo se calcula para el colaborador en condición de conductor por tener labora tiempo completo. Para la determinación de las gratificaciones se ha considerado el pago proporcional en relación al tiempo de labor en los periodos de junio y diciembre.

Tabla 7.

Requerimiento de combustible anual

(Expresado en galones por días)

Mes	Días	Consumo en galones por mes
Enero	0	
Febrero	0	
Marzo	10	25.00
Abril	19	47.50
Mayo	22	55.00
Junio	18	45.00
Julio	15	37.50
Agosto	20	50.00
Setiembre	21	52.50
Octubre	19	47.50
noviembre	20	50.00
Diciembre	11	27.50
Total	175	437.50

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.



Interpretación: Constituye el promedio de consumo de galones expresado en kilómetros por día recorridos reflejando el consumo en galones por mes a razón de 2.5 galones por día, el consumo anual fue de S/. 437.50 en el año

Tabla 8.

Requerimiento de combustible anual

(Expresado en galones por mes)

Mes	Galones por mes	Valor mensual en soles
Enero		
Febrero		
Marzo	25.00	254.75
Abril	47.50	484.03
Mayo	55.00	560.45
Junio	45.00	458.55
Julio	37.50	382.13
Agosto	50.00	509.50
Setiembre	52.50	534.98
Octubre	47.50	484.03
noviembre	50.00	509.50
Diciembre	27.50	280.23
Total	437.20	4,458.13

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.

Interpretación: Constituye el consumo de combustible por mes convertido a soles a un costo por galón de S/10.19, el consumo anual fue de 437 galones de combustible que equivalen a S/4458.13

Tabla 9.

Requerimiento de lubricantes

(Expresado en galones por kilómetros)

Mes	Kilómetros	Porcentual
Enero	-	-
Febrero	-	-
Marzo	1250	25%
Abril	2375	48%



Mayo	2750	55%
Junio	2250	45%
Julio	1875	38%
Agosto	2500	50%
setiembre	2625	53%
Octubre	2375	48%
noviembre	2500	50%
diciembre	1375	28%
Total	21,875	

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.

Interpretación: Corresponde a el recorrido de 21,875 kilómetros en el periodo de estudio, lo que permite establecer el porcentaje de consumo mensual considerando que el recambio de lubricantes se produce cada 5,000 kilómetros con un costo de S/180 por cada recambio.

Tabla 10.

Requerimientos de lubricantes

(Expresado en soles)

Mes	Kilómetros	Expresado en soles
Enero	-	-
Febrero	-	-
Marzo	25%	45.00
Abril	48%	85.50
Mayo	55%	99.00
Junio	45%	81.00
Julio	38%	67.50
Agosto	50%	90.00
setiembre	53%	94.50
Octubre	48%	85.50
noviembre	50%	90.00
diciembre	28%	49.50
Total		787.50

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.



Interpretación: Representa el porcentual de recorrido en porcentaje considerando un recambio cada 5000 kilómetros, equivale en el periodo a un valor en soles de S/787.50 en forma anual.

Tabla 11.

Requerimiento de neumáticos

(Expresado en kilómetros recorridos)

Mes	Kms mes	Acumulado kms
Enero		
Febrero		
Marzo	1250	1250
Abril	2375	3625
Mayo	2750	6375
Junio	2250	8625
Julio	1875	10500
Agosto	2500	13000
Setiembre	2625	15625
Octubre	2375	18000
Noviembre	2500	20500
Diciembre	1375	21875
Anual	21875	

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.

Interpretación: El desgaste en neumáticos es medido por kilómetro recorrido; la tabla representa el número de kilómetros recorrido en cada mes considerando los días laborados lo que permite determinar la base de cálculo para establecer el costo del gasto incurrido en cada mes de servicio; estableciendo para tal fin el equivalente porcentual.

Consideraciones para establecer el costo:

Valor por llanta S/335.00

Duración 60,000 kms

Tipo de cambio \$ 3.35

Valor total S/71,340.00



Tabla 12.

Requerimiento de neumáticos

(Expresado en soles)

Mes	Kms mes	Valor soles por llanta	total 4 llantas
enero			
febrero			
marzo	0.02	6.98	27.92
abril	0.04	13.26	53.04
mayo	0.05	15.35	61.42
junio	0.04	12.56	50.25
julio	0.03	10.47	41.88
agosto	0.04	13.96	55.83
setiembre	0.04	14.66	58.63
octubre	0.04	13.26	53.04
noviembre	0.04	13.96	55.83
diciembre	0.02	7.68	30.71
Anual	0.36	122.14	488.54

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.

Interpretación: Se ha incurrido en gastos equivalentes a S/122.14 en neumáticos en forma anual; al considerarse cuatro neumáticos se han gastado por este concepto la suma de S/488.54 soles en el periodo de investigación

Tabla 13.

Mantenimiento del vehículo

(Expresado en consumo mensual)

Repuestos	Consumo mes	Duración meses
Pastilla freno	0.25	4.00
Fajas de freno	0.1	10.00
Reparo bba freno	0.08	12.50
reparo bba embrague	0.04	25.00



Kit embrague	0.08	12.50
Muelles	0.08	12.50
arrancador/altern	0.04	25.00
Reparo Motor	0.03	33.33
Kit motor	0.03	33.33
Empaques	0.03	33.33
Metal Biela	0.03	33.33
Metal Bancada	0.03	33.33
Metal eje levas	0.03	33.33
Eje Levas	0.03	33.33
Reparo Bomba	0.03	33.33
Inyección	0.03	33.33
Bocinas biela	0.03	33.33
Bocinas Bancada	0.03	33.33
Rectificador	0.03	33.33
Laboratorio	0.03	33.33
Toberas	0.03	33.33
Turbo	0.25	4.00

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.

Interpretación: Representa el costo incurrido en mantenimiento en forma proporcional; los porcentajes representan la equivalencia de duración por mes; así se tiene que en las pastillas de freno el gasto mensual es del 25% del total lo que equivale a un cambio cada 4 meses

Tabla 14.

Mantenimiento del vehículo

(Expresado en consumo mensual en soles)

Repuestos	Consumo mes - en porcentaje}	Valor en soles	Consumo mes en soles
Pastilla freno	25%	150.00	37.50
Fajas de freno	10%	140.00	14.00
Reparo bba freno	8%	30.00	2.40
reparo bba embrague	4%	30.00	1.20



Kit embrague	8%	35.00	2.80
Muelles	8%	250.00	20.00
arrancador/altern	4%	40.00	1.60
Reparo Motor	3%	3,500.00	105.00
Kit motor	3%	200.00	6.00
Empaques	3%	150.00	4.50
Metal Biela	3%	60.00	1.80
Metal Bancada	3%	95.00	2.85
Metal eje levas	3%	25.00	0.75
Eje Levas	3%	350.00	10.50
Reparo Bomba			
Inyección	3%	330.00	9.90
Bocinas biela	3%	33.33	1.00
Bocinas Bancada	3%	30.00	0.90
Rectificador	3%	800.00	24.00
Laboratorio	3%	400.00	12.00
Toberas	3%	130.00	3.90
Parcial		6,778.33	262.60
Otros		338.92	11.30
Total mensual.			273.90

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.

Interpretación: Equivale a el gasto incurrido en forma proporcional y directamente relacionado al desgaste de las autopartes del vehículo destinado al servicio de transporte escolar es así que se atribuye un costo mensual de S/ 273.90 como costo operativo de mantenimiento por mes de servicio/funcionamiento.

Tabla 15.

Depreciación

(Expresado en soles)

Año	valor	Depreciación	acumulado	valor depreciado
1	80,400.00	16,080.00	16,080.00	64,320.00
2				



	64,320.00	16,080.00	32,160.00	48,240.00
3	48,240.00	16,080.00	48,240.00	32,160.00
4	32,160.00	16,080.00	64,320.00	16,080.00
5	16,080.00	16,080.00	80,400.00	-

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.

Interpretación: Representa la depreciación anual del vehículo puesto en servicio; se considera el método de línea recta con una tasa anual del 20%

Margen Bruto de utilidad:

Se presenta la determinación del mismo; el que es considerado para la toma de decisiones y que los inversionistas consideran como la “rentabilidad” de su actividad.

Tabla 16.

Determinación del margen bruto

<u>Ingresos o ventas netas</u>		35,500.00
(-) Costes del servicio		8,199.29
Combustibles	4,458.15	
Lubricantes	787.50	
Neumáticos	488.54	
Repuestos	<u>2,465.10</u>	
Margen Bruto		27,300.71

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.

Interpretación: Tabla que permite establecer el estado de resultados para la actividad de prestación de servicios de transporte escolar por personas naturales en las instituciones educativas de la ciudad del Cusco; se establece que al final del periodo se tiene un margen bruto de S/27,300.00 valor que es tomado por los inversionistas y que es considerado como resultado general del ejercicio considerando erróneamente que es la utilidad del periodo.



Tabla 17.

Determinación de resultado del ejercicio

Cuenta de resultados

<u>Ingresos o ventas netas</u>		35,500.00
(-) Costes del servicio		8,199.29
Combustibles	4,458.15	
Lubricantes	787.50	
Neumáticos	488.54	
Repuestos	2,465.10	
	<hr/>	
Margen Bruto		27,300.71
– Gastos generales, de personal y administrativos		14,384.78
Otros gastos		1,530.00
<u>EBITDA o Beneficio bruto de explotación</u>		11,385.93
– Gastos de amortización y provisiones		8,040.00
<u>Beneficio antes de intereses e impuestos (BAIT) o EBIT</u>		3,345.93
+ Ingresos extraordinarios	-	0
– Gastos extraordinarios	-	
Resultado ordinario		3,345.93
+ Ingresos financieros	-	
– Gastos financieros	-	
Beneficio antes de impuestos (BAT) o EBT		3,345.93

Fuente: Información adaptada de la revisión documentaria y observación.



Interpretación: si se considera los gastos de personal y la depreciación del activo se tendría una utilidad de S/3,345.00 al final del periodo.



Tabla 18.
Flujo de caja
(Expresado en soles)

	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Ingresos	3,000.00	3,750.00	3,750.00	3,750.00	3,750.00	3,750.00	3,750.00	3,750.00	3,750.00	2,500.00	35,500.00
Egresos											
<i>Personal</i>	1,267.13	1,267.13	1,574.03	1,267.13	1,408.56	1,267.13	1,267.13	1,267.13	2,197.13	1,602.31	14,384.78
<i>Combustibles</i>	254.75	484.03	560.45	458.55	382.13	509.50	534.98	484.03	509.50	280.23	4,458.15
<i>Llantas</i>	27.92	53.04	61.42	50.25	41.88	55.83	58.63	53.04	55.83	30.71	488.54
<i>Repuestos</i>	273.90	273.90	273.90	273.90	136.95	273.90	273.90	273.90	273.90	136.95	2,465.10
<i>Lubricantes</i>	45.00	85.50	99.00	81.00	67.50	90.00	94.50	85.50	90.00	49.50	787.50
<i>Otros</i>	170.00	170.00	170.00	170.00	85.00	170.00	170.00	170.00	170.00	85.00	1,530.00
Total	2,038.70	2,333.60	2,738.79	2,300.83	2,122.02	2,366.36	2,399.13	2,333.60	3,296.36	2,184.70	24,114.07
Flujo económico	961.30	1,416.40	1,011.21	1,449.18	1,627.98	1,383.64	1,350.87	1,416.40	453.64	315.30	11,385.93
Saldo	961.30	2,377.71	3,388.92	4,838.09	6,466.07	7,849.71	9,200.58	10,616.99	11,070.63	11,385.93	



Fuente: Información adaptada de la revisión documental y observación.



NIVEL II

Tablas establecidas en función de la encuesta realizada a los partícipes que se presentan en función de los objetivos; la primera parte incide en la percepción de la rentabilidad a través del conocimiento de la captación de ingresos; reconocimiento de costes y gastos; estimación de rentabilidad y en la segunda parte relacionados a la formalidad legal del servicio a través del cumplimiento de obligaciones laborales y tributarias.

Ingresos:

Tabla 19.

Precio de venta del servicio

Concepto	N	%
Según el determinado por la competencia	14	38%
Según precios estándares	12	32%
Obtenido un margen de rentabilidad sobre el costo	11	30%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la presente tabla se observa que el 38% de los encuestados mencionaron que se establecieron el precio de venta de su servicio se establece según el determinado por la competencia, mientras que el 32% de los encuestados mencionaron que según precio estándares finalmente el 30% de los encuestados establecieron el precio de venta del servicio según el margen obtenido por la rentabilidad sobre el costo. Lo que muestra que la mayoría de los encuestados establecieron el precio de venta de servicio según la determinación de la competencia.

Tabla 20.

Monto que cobra por los servicios

Monto	N	%
De 0 a s/ 100.00	0	0%
De s/ 101.00 a s/ 200.00	0	0%
De s/ 201.00 a s/ 500.00	22	59%
De s/ 501.00 a más	15	41%



Total	37	100%
--------------	-----------	-------------

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la presente tabla se observa que el 59% de los encuestados mencionaron que el monto de cobran por sus servicios son de s/ 201.00 a s/ 500.00 soles finalmente el 41% de los encuestados mencionaron que el monto de cobran por sus servicios son de s/ 501.00 a más soles. Lo que muestra que la mayoría de los encuestados cobran de s/ 201.00 a s/ 500.00 soles por sus servicios.

Tabla 21.

Control de los ingresos

Control	N	%
Con un cuaderno	15	41%
Con comprobantes de pago	13	35%
A través de registros contables	0	0%
Ninguno de los anteriores	9	24%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la presente tabla se observa que el 41% de los encuestados mencionaron que mediante un cuaderno controla sus ingresos, mientras que el 35% controla sus ingresos con comprobantes de pago, finalmente que el 24% de los encuestados controla sus ingresos mediante otros medios. Lo que muestra que la mayoría de los encuestados controlan sus ingresos mediante su cuaderno.

Tabla 22.

Cobro del servicio de transporte escolar

Periodicidad	N	%
Semanal	0	0%
Quincenal	0	0%
Mensual	37	100%
Otros	0	0%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.



Interpretación: En la tabla se puede observar que el 100% de las personas que participaron en la encuesta respondieron que mensualmente cobran el servicio de transporte escolar, esto nos indica que todos los encuestados cobran sus servicios cada

Tabla 23.

Escolares inscritos para el servicio

Personas	N	%
De 0 a 5 personas	3	8%
De 6 a 10 personas	14	38%
De 11 a más personas	20	54%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: El 54% de los encuestados indican que tienen de 6 a 10 escolares inscritos para sus servicios, 38% señalan que tienen más de 11 personas y el 8% consideran que tienen hasta 5 personas. Se muestra que la mayoría de los encuestados tienen un promedio de 6 a 10 escolares que están inscritos para tomar sus servicios.

Tabla 24.

Propietarios del vehículo

Concepto	N	%
Si	35	95%
No	2	5%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la presente tabla se observa que el 95% de las personas que participaron en la encuesta indicaron que el vehículo que le da uso si es de su propiedad, por otro lado, el 5% de los encuestados menciona que el vehículo no es de su propiedad. Lo que muestra que sus vehículos si son de su propiedad de la gran parte de los encuestados.

Tabla 25.

Condiciones que adquirió el vehículo

Condición	N	%
-----------	---	---



Nuevo	21	57%
Usado	15	41%
Otros	1	3%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la presente tabla se observa que el 57% de los que llenaron la encuesta mencionan que adquirieron el vehículo nuevo, el 41% de los que participaron en la encuesta indican que adquirieron el vehículo usado, finalmente el 3% de los encuestados que adquirieron el vehículo en otra condición. Lo que muestra que la mayoría de los encuestados si adquirieron sus vehículos en condición de nuevo.

Tabla 26.

Financiamiento del vehículo

Financiamiento	N	%
Capital propio	13	35%
Financiado por un ente bancario	2	6%
Mixto	22	59%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la presente tabla se observa que el 59% de los encuestados mencionan que financiaron su vehículo por el capital propio y un ente bancario mientras que, el 30% de los encuestados dijeron que financiaron su vehículo con capital propio, finalmente el 11% mencionan que financiaron su vehículo por un ente bancario. Lo que se muestra que la mayoría de los encuestados financiaron su vehículo con un capital propio y por un ente bancario.

Tabla 27.

Valor aproximado de la compra del vehículo

Rango	N	%
30,000.00 a 60,00.00 soles	2	5%
60,000.00 a 90,000.00 soles	11	30%
90,001.00 soles a más	24	65%



Total	37	100%
--------------	-----------	-------------

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la presente tabla se observa que el 65% de los encuestados mencionaron que el valor aproximado de la compra de su vehículo es de 90,000.01 mientras que, el 30% de los que los encuestados mencionaron que el valor aproximado es de 60,01.00 soles a 90,000.00 soles, finalmente el 5% tiene un valor aproximado de la compra de sus vehículos 30,000.00 soles a 60,00.00 soles. Lo que muestra que la gran parte de los encuestados que invirtieron un valor aproximando en la compra de sus vehículos es de 90,001.00 soles a más.

Tabla 28.

Capacidad de personas para el vehículo

Rango	N	%
De 0 a 5 personas	3	8%
De 6 a 10 personas	10	27%
De 11 a más personas	24	65%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la tabla se muestra que del 65% de los encuestados, su vehículo tiene una capacidad de 11 a más personas, 27% consideran que tienen una capacidad de 6 a 10 personas, el 8% indicó que tienen una capacidad de 0 a 5 personas. Esto muestra que en el vehículo de la mayoría de los encuestados tienen una capacidad de 11 a más personas.

Tabla 29.

Cantidad de kilómetros que recorre por día

Kilómetros	N	%	
De 0 50 klm	25	68%	
De 51 hasta 100 klm	5	14%	F
Más de 100 klm diarios	0	0%	ue
No conocen	7	19%	nt
Total	37	100%	e:



Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la tabla presentada se puede observar que el 68% de las personas que fueron encuestadas mencionan que recorren hasta 50km por día, 19% señalan que no tienen conocimiento de la cantidad de su recorrido y el 14% restante consideran que la cantidad que recorren por día es de 51 a 100km por día. Finalmente se observa que la gran mayoría de los encuestados solo recorren hasta 50km durante todo el día.

Tabla 30.

Control del consumo de combustible del vehículo

Periodicidad	N	%
Diario	20	54%
Semanal	8	22%
Mensual	9	24%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la tabla presentada se observa que el 54% de los encuestados controla el consumo de combustible de su vehículo diariamente, 24% señalan que lo hacen mensualmente y por último el 22% consideran que controlan el consumo semanalmente. Se muestra que un poco más de la mitad de los encuestados hace un control de combustible a sus vehículos diariamente.

Tabla 31.

Personas que laboran en el vehículo para esta actividad

Personas	N	%
1 persona	0	0%
2 personas	5	29%
Más de 2 personas	12	71%
Total	17	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: La tabla presentada nos indica que el 71% de los encuestados, equivalen a más de dos personas que laboran en su vehículo para el servicio de transporte escolar, mientras que 29% equivalen a solo 2 personas que laboran en su vehículo. Se muestra



que, en la gran mayoría de los encuestados, son más de dos personas que laboran en su vehículo para esta actividad.

Tabla 32.

Control de los gastos

Control	N	%
Con un cuaderno	13	35%
Con comprobante de pago	2	5%
A través de registros contables	0	0%
Ninguno de las anteriores	22	59%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: El 59% de las personas encuestadas indican que tienen otras maneras de controlar sus gastos, mientras que el 35% indican que controlan sus gastos mediante un cuaderno, 5% que resta indicaron que lo controlan mediante los comprobantes de pago. Finalmente se muestra que la mayoría de las personas encuestadas tienen diferentes maneras de controlar sus gastos a las mencionadas.

Tabla 33.

Considera que la actividad es rentable

Concepto	N	%
Si	37	100%
No	0	0%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.



Interpretación: En la presente tabla se observa que el 100% de los encuestados mencionaron que las actividades que realizan si son rentables. Lo que muestra que la mayoría de los encuestados de las actividades que realizan son rentable.

Tabla 34.

Gastos incurridos

Concepto	Si considera	%	No considera	%	Total
Combustible	37.00	100%	-	-	37.00
lubricantes	37.00	100%	-	-	37.00
Repuestos	35.00	95%	2.00	0.05	37.00
Llantas	37.00	100%	37.00	1.00	74.00
Seguros	18.00	49%	19.00	0.51	37.00
Mano de obra	5.00	14%	32.00	0.86	37.00

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: representa la consideración de los partícipes de los costes incurridos en el servicio; se aprecia que la mano de obra no es considerada como un coste incurrido y que esta es remunerada con los saldos o remanentes del servicio al ser una actividad de autoempleo; en un 86% de los casos; de igual forma los costes incurridos que consideran para la determinación de remanentes son combustibles, lubricantes, llantas y repuestos con un promedio aproximado del 98%

Tabla 35.

Registro y control de gastos

Concepto	Cantidad	%
Efectúa	16	43%
No efectúa	21	57%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: Se establece que en un 57% no efectúa ningún control permanente de gastos y que un 43% efectúa el control de gastos y costos incurridos a través de cuadernos de control.

Tabla 36.

Tipo de resultado que obtiene



Concepto	Cantidad	%
Margen bruto	12	32%
Utilidad operativa	4	11%
Otro	10	27%
No controla	11	30%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: se establece que no tienen un adecuado registro de ingresos y gastos incurridos que les permita contar con información para toma de decisiones; es así que se ha determinado que cuentan con información establecida de manera empírica que les permite conocer lo que equivaldría a la determinación del margen bruto de utilidad en un 32%; utilidad operativa en un 11% y no controlan los resultados en un 30%.

Tabla 37.

Incluye en resultados de depreciación

Concepto	cantidad	%
No considera	19	51%
Si considera	6	16%
No sabe	12	32%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: Se ha podido determinar que en un 83% no considera o no sabe para efectos de costos incurridos la aplicación de la depreciación del activo; lo que significa que este importante coste no es incorporado ni reconocido para la determinación de los resultados.

Tabla 38.

Incluye en resultados costo financiamiento

Concepto	cantidad	%
No considera	24	65%
Si considera	6	16%
No sabe	7	19%
Total	37	100%



Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: se ha llegado a establecer que no se consideran los costes del financiamiento incurrido al momento de establecer los resultados de la actividad; en un 65% no consideran los mismos; un 16 % se los considera y un 19% no sabe cómo incorporarlos.

Tabla 39.

Condición de RUC activo

Concepto	N	%
Si	14	38%
No	23	62%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la tabla ya presentada, se puede observar que el 38 de las personas que participaron en la encuesta, consideran que, si cuentan con su RUC activo, mientras que el 62% restante mencionaron que no tienen la condición de activo. Gracias a los resultados obtenidos se observa que más de la mitad de los encuestados si tienen su cuenta con la condición de RUC activo.

Tabla 40.

Cuenta con comprobantes de pago

Concepto	N	%
Si	17	46%
No	20	54%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la presente tabla se observa que el 100% de los encuestados mencionaron que las sí cuentan con comprobantes de pago. Lo que muestra que la mayoría de los encuestados cuentan con comprobantes de pago.

Tabla 41.

Declara estas actividades SUNAT

Concepto	N	%
Si	19	51%



No	18	49%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación: En la tabla presentada, se observa que el 51% de los encuestados mencionan que, si declaran sus actividades a la SUNAT, por otro lado, el 49% señalan que no declaran sus actividades. Un poco más de la mitad son los que si declaran sus actividades ante la SUNAT.

Tabla 42.

Antigüedad del vehículo

Años	N	%
Menos de 2 años	16	43%
De 3 a 5 años	9	24%
De 6 años a más	12	32%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.

Interpretación. En la presente tabla se observa que el 43% de los encuestados mencionaron que la antigüedad de su vehículo es de menos de 2 años mientras que, el 32% de los que los encuestados mencionaron que su vehículo tiene de 6 años a más años, finalmente el 24% de los encuestados mencionaron que la antigüedad de su vehículo es de 3 a 5 años. Lo que muestra que la mayoría de los encuestados que la antigüedad de los vehículos es de menos de 2 años.

Tabla 43

Usted cuenta con autorización municipal

Tabla 43.

Cuenta con autorización municipal

Concepto	N	%
Si	29	78%
No	8	22%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta aplicada.



Interpretación: En esta tabla se puede observar que el 78% de los encuestados consideran que, si cuentan con autorización municipal, mientras que el 22% restante, señalan que no tienen autorización. Esto indica que gran parte de las personas que participaron en la encuesta cuentan con su autorización municipal.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

La investigación realizada nos ha permitido establecer que en el caso de la actividad de servicio urbano de transporte escolar, se trata de pequeños empresarios emprendedores que han encontrado en la misma una fuente de autoempleo y que a la vez en algunos casos constituye una alternativa que permite generar ingresos adicionales para el sostenimiento económico familiar, la existencia y sostenibilidad del servicio queda establecida en base a la rentabilidad estimada por los empresarios la cual sin embargo no incorpora adecuadamente todos los costes y gastos incurridos; se ha podido establecer que no se consideran costes importantes como son la mano de obra, la depreciación así como el gasto financiero los que no son considerados al momento de establecer su estructura de costos lo que genera que asuman resultados no reales considerando utilidades y márgenes de manera errónea.

Respecto a la formalidad empresarial de la actividad se ha logrado establecer que al ser una actividad considerada alterna a otras realizadas por los empresarios no cumple las formalidades empresariales a nivel administrativo, laboral y tributario; los inversionistas consideran únicamente la formalidad de contar con un permiso administrativo de circulación



vehicular otorgado por la Municipalidad del Cusco para desarrollar la actividad; en consecuencia queda establecido que no cumplen las condiciones que caracterizan a una actividad empresarial y su reconocimiento formal que genera derechos y obligaciones.

Asimismo se ha podido establecer que la organización empresarial es precaria; pues no existe control adecuado de ingresos y gastos; no se cumplen con las obligaciones de naturaleza laboral no declarando remuneraciones y beneficios sociales en los casos en que se contrata personal. Por otro lado no se cumplen las obligaciones tributarias conforme lo exigen las normas vigentes lo que nos permite afirmar que es una actividad que se desarrolla en la informalidad legal; existe únicamente el cumplimiento de inscripción ante la municipalidad provincial para obtener un registro de circulación administrativo que les faculta el tránsito y uso de la infraestructura vial de la ciudad.

Los ingresos percibidos producto de la actividad son fijados en un 38% en base a la competencia; mientras que un 30% lo hace en función de los costes incurridos (tabla 19); la investigación establece que estos últimos cuentan con una estructura que no registra la totalidad de costes incurridos por lo que la fijación basada en estos parámetros no es correcta. El control de ingresos no registra evidencia formal, es realizado a través de cuadernos de control o simplemente no se efectúa siendo estas equivalentes a un 65% de los casos (tabla 21); el cobro de los servicios es realizado en forma mensual y luego de prestado el servicio en un 100% de los casos (tabla 22).

Los vehículos en un 57% fueron adquiridos para la actividad (nuevos) mientras que un 41% son usados. (Tabla 25). Respecto al número de personas que laboran para el servicio está entre dos a tres personas que se alternan en el mismo (tabla 31).



Respecto a los recursos humanos involucrados en el servicio, en un 71% de los casos señalan que son más de tres personas que se alternan en la actividad, por la necesidad de reemplazo eventual entre los mismos con un mínimo de dos para efectivizar el servicio ofertado; se determinó que en un 70% corresponde a autoempleo por lo que no se genera relación laboral ni obligaciones de declarar una planilla de remuneraciones, asimismo en un 78% de los casos analizados cuentan con autorización municipal para prestar el servicio mientras que un 22% no ha efectuado estos trámites ni obtenido el permiso correspondiente (tabla 38).

La investigación nos ha permitido establecer que la actividad de servicio de transporte urbano constituye una economía de sostenimiento para muchas familias que consideran de manera general que es rentable; sin embargo al efectuar la evaluación económica de la misma se ha podido establecer que constituye una actividad de temporada (solo durante el periodo escolar), que en promedio genera ingresos equivalentes a S/35,000.00 brutos anuales. El margen bruto anual es de S/27,300.00 el mismo que es asumido como utilidades del ejercicio, pues no consideran la valorización de la mano de obra en los casos que el propietario es quien realiza el servicio; asimismo los gastos y costos incurridos tales como licencias, depreciación del vehículo y los gastos financieros no son considerados al momento de establecer los costos incurridos por lo que su determinación no es la correcta; el estudio nos permite establecer que el flujo económico arroja anualmente un valor de S/ 11,385.93; en este contexto, de incluirse los gastos financieros y servicio de la deuda en los casos que se realizó financiamiento el flujo financiero es negativo, lo cual no es conocido por los inversionistas que consideran la actividad rentable.



Al analizar el resultado obtenido y que sirve para la toma de decisiones de los inversionistas estos asumen que tienen una utilidad bruta aproximada a los S/27,300.69 equivalente a S/ 2,730.00 mensuales al laborar únicamente 10 meses al año; los gastos de personal que incurre en el servicio no son asumidos como tales y consideran que los mismos constituyen el ingreso familiar por la actividad que desarrollan, este importe equivale a S/14,384.78 asumiendo que debieran pagarse las remuneraciones y beneficios sociales de una actividad con terceros y de tiempo parcial; el beneficio bruto de explotación materia de nuestra investigación se establece que equivale a S/ 11,385.93 anuales; al incorporarse la amortización se obtiene un beneficio antes de impuestos equivalente a S/ 3,345.93 que constituye la aproximación a las ganancias del periodo las mismas que no cubren las expectativas de los inversionistas de ser así conocidas.

Esta interpretación empírica efectuada es la que asumen los inversionistas en la actividad al desconocer un análisis financiero adecuado; pues por un lado no asumen como gastos de la actividad los montos remunerativos y no consideran en la determinación del resultado la depreciación de la unidad cuyo importe aproximado anual equivale a S/9,000 considerando un 10% de estimación; con lo cual los niveles de rentabilidad disminuirían totalmente.



CONCLUSIONES

Primera.- Se establece que la rentabilidad del servicio de transporte escolar en la ciudad del Cusco no es establecida de manera técnica, los inversionistas del sector involucrado en la investigación consideran como base para determinar los resultados un equivalente al margen bruto de operación la misma que consideramos incompleta e inadecuada; de considerarse técnicamente, los resultados de la inversión realizada no cubrirían las expectativas de rentabilidad (tablas 16,17 y 18). El servicio de transporte escolar se desenvuelve en la informalidad y como consecuencia; afecta a su desarrollo sostenible, al cumplimiento de obligaciones y que no puedan acceder a sus derechos legales; En esta actividad sólo cumplen con obtener el permiso administrativo de circulación municipal para el uso de la infraestructura vial. (Tabla 43)

Segunda: El margen bruto de utilidad es considerado para tomar decisiones de naturaleza financiera (tabla 16); todos los gastos en los que incurre el inversionista no son considerados en la estructura de sus costos por lo que se asume que la rentabilidad es alta sin embargo de establecerse técnicamente no cubre la expectativa generada que motiva su realización. Solo consideran como gastos incurridos aquellos relacionados a combustible, lubricantes, llantas y repuestos, los inversionistas no consideran los costos provenientes de mano de obra, costos financieros así como la depreciación de las unidades vehiculares (tablas 31-37)

Tercera. – La formalidad empresarial (laboral, tributaria y administrativa), que implica el cumplimiento de obligaciones legales y el desarrollo organizacional empresarial no es implementado por los prestadores del servicio de transporte escolar, Los inversionistas desarrollan sus actividades de manera irregular y solo cumplen con la inscripción y el registro



en el padrón municipal lo que les faculta a través de un permiso administrativo, sin embargo se evidencia que un 22% de inversionistas no cuentan con esta licencia (tabla 31).

RECOMENDACIONES

Primera. - Se recomienda a los inversionistas en el servicio que cuenten con asesoramiento financiero para que tengan información adecuada sobre los costos incurridos en el servicio y determinen adecuadamente sus resultados para una toma de decisiones acertada.

Segunda.- La rentabilidad bruta o margen bruto de operación no debe ser considerada como parámetro para determinar los beneficios finales de la actividad como lo vienen efectuando a través de controles empíricos; Los prestadores de este servicio deben contar con información adecuada que contemple todos los gastos y estimaciones incurridas para lo cual debieran constituir una asociación formal que les permita conocer sus resultados económicos reales a través de estructuras de costos formuladas técnicamente, pudiendo a través de esta asociación formular convenios con la Universidad para el asesoramiento oportuno y continuo.

Tercera. – Se debe exigir la formalización de todo el sector a nivel municipal para poder ejercer actividades de control y establecer así tarifas que permitan que el servicio sea adecuado; asimismo deben considerar el cumplimiento de obligaciones laborales y tributarias. También los colegios deberían exigir que los inversionistas sean formales ya que son responsables de sus estudiantes y al no exigir formalidad pueden ponerlos en riesgo.



Referencias Bibliográficas

- Aching, C. (2005). Análisis de Rentabilidad. En C. A. Guzmán, *Ratios Financieros y Matemáticas de la Mercadotecnia* (págs. 1-92). reimpressa.
- Alcantara, I., & Ballena, M. (2017). *costo de servicio y su influencia en la rentabilidad*. Chiclayo: Universidad cesar vallejos.
- Alva, M. (1995). La definición de conciencia tributaria y los mecanismos para crearla. *Revista Análisis Tributario*.
- Apaza, M. (2010). *Nuevo Plan Contable General Empresarial concordado con NIIF`s por actividades economicas*. Peru: Instiuto Pacifico.
- Arapa Cárdenas, X., & Quispe Pichuilla, S. (2018). *La informalidad del Régimen laboral y la Rentabilidad de la empresa de servicio de transporte urbano de pasajeros "Señor de Huerto S.A" del distrito de Sicuani- Cusco, Período 2017*. Cusco.
- Brealey, A., & Myers, C. (1993). *Fundamentos de Financiación Empresarial*. 4ta Editorial.
- Carrión, M. (2016). *Estudio de Factibilidad para la creación de una empresa de Transporte Escolar en la ciudad de Alamor, Canton Puyango, provincia de Loja” en la Universidad Nacional de Loja, Ecuador, Quito. (tesis pregrado)*. Ecuador : Derechos Reservados .
- Choy, E. (2016). El dilema de los costos de servicio en las empresas. *QUIPUKAMAYOC | Revista de la Facultad de Ciencias Contables*, 7-14.
- Chu, M. (2016). Indicadores de rentabilidad. En M. C. Rubio, *Finanzas para no financieros* (págs. 1- 28). Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Congreso de la República del Perú. (2003). *Ley N° 28015. Ley de Promoción y Formalización de la Micro y Pequeña Empresa*. Lima.
- De Soto, H. (1986). *El otro sendero, La revolución Informal*. El Barranco.
- Diario El Peruano. (22 de abril de 2009). *Reglamento Nacional de Tránsito - Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito*. Obtenido de http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/ds_016-2009-mtc.pdf
- Durand, F. (2007). *El Perú fracturado: formalidad, informalidad y economía delictiva*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Peru.
- Faga, H. (2006). *Cómo profundizar en el análisis de sus costos para tomar mejores decisiones empresariales*. Granica S.A.



- Giraldo, J. (2007). *Contabilidad de Costos - Tomo I*. Lima: Primera edicion. .
- Gitman, L. (1997). *Fundamentos de administracion financiera*. Editorial OUP Harla S.A.
- Gitman, L., & Joehnk, M. (2005). *Fundamentos de Inversión*. Madrid: Loma.
- Gobierno Municipal del Cusco. (Diciembre de 28 de 2019). *Texto único de Procedimientos Administrativos (TUPA)*. Obtenido de Ordenanza municipal N° 39-2017-MPC: <https://www.cusco.gob.pe/wpcontent/uploads/transparencia/2018/OrdenanzaMunicipal-39-2017-MPC.pdf>
- Herrera, P. (16 de setiembre de 2009). Formalidad laboral ayuda a reducir niveles de pobreza. *El Peruano*, pág. 20.
- Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial (IEDEP) de la Cámara de Comercio de Lima. (2017). *Costos de la infomalidad*. Lima.
- Instituto nacional de estadistica e informacion (INEI). (Noviembre de 2018). *Producción y Empleo Informal en el Perú, Cuenta Satélite de la Economía Informal 2007-2017*. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1589/libro.pdf
- La cámara de comercio de Lima . (2017). El impacto de la formalidad. *Revista de La cámara de comercio de Lima* , 2-10.
- Lastra, E. p. (2014). *Legalidad y formalidad: dos caras de la misma moneda*. Lima.
- Lira, J. (13 de octubre de 2014). *Legalidad y formalidad: dos caras de la misma moneda*. Lima: Empresa Editora Gestión.
- Manrique, J., & Velasquez, N. (2017). *Informalidad y evasión tributaria entre los comerciales del mercado ferrocarril*. Chimbote.
- Michue, R. (2005). *Contabilidad Analitica de Costos*. Lima: Primera edicion .
- Montes, O., & Orellana, M. (2018). *La cultura tributaria y el nacimiento de la informalidad* .
- Municipalidad Metropolitana de Lima . (2015). *Servicio de transporte escolar*. Lima.
- Municipalidad Provincial Del Cusco. (2013). *TUPA- Municipalidad Provincial del Cusco*. Obtenido de <https://www.cusco.gob.pe/wp-content/uploads/2015/10/tupa-2013-gtvt.pdf>
- Organización Internacional del Trabajo (OIT) . (2016). El ámbito de la relación de trabajo. *Revista Internacional del Trabajo (RIT)*, 36.



- Organización Internacional del Trabajo. (2014). La transición de la economía informal a la economía formal. 16. Obtenido de Organización Internacional del Trabajo (2014). La transición de la economía informal a la economía formal. Ginebra, Suiza. p. 16.
- Plan Nacional de Promoción y Formalización para la Competitividad y Desarrollo de la Micro y Pequeña Empresa. (2011). *Actores responsables de la promoción MYPE para su productividad y su competitividad*.
- Proinversion, & ESAN. (2010). *MYPEqueña empresa crece Guía para el desarrollo de la Micro y Pequeña Empresa*. Perú: Agencia de Promoción de la Inversión Privada.
- Revista de la Facultad de Ciencias Contables. (2012). El dilema de los costos en las empresas de servicios . *Quipukamayoc*, 12.
- Reglamento Nacional de Administración de Transporte. (26 de Abril de 2019). *Plataforma digital única del Estado Peruano*. Obtenido de Decreto Supremo N° 017-2009-MTC: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9895-017-2009-mtc>
- Rivera, E. (2002). *Contabilidad I*. Lima: Universidad del Pacifico.
- Ruíz, A., Lucero, C., & Vargas, C. (2016). *Optimización del sistema de transporte en el colegio The english school*. Bogotá.
- Sánchez, B. (2009). La problemática de los costos. *Revista de la Facultad de Ciencias Contables*, 10.
- Santisteban, B., & Ccompi, J. (2016). *Calidad del Servicio de transporte Público Urbano en la ciudad del Cusco 2014*. Cusco: UNSAAC.
- Soria, B. (2015). *Diccionario Municipal Peruano*. Lima: Nova Print S.A.C.
- SUNAT. (31 de 12 de 2018). *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/1999/007.pdf>
- Tam, J., Vera, G., & Oliveros, R. (2008). Tipos, metodos y estrategias de investigacion. *Escuela de Posgrado*, 145-154.
- Zevallos, M., La Torre, R., Carrillo, N., Garcés, R., & Cachique, M. (2017). *Proyecto para la implementación de un servicio de movilidad particular*. Lima: San Ignacio de Loyola.



ANEXOS

Anexo I

Matriz De Consistencia

TEMA: La rentabilidad y la formalidad del servicio de transporte escolar en el distrito del Cusco, periodo 2019

PROBLEMA	OBJETIVO	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	EI UNIVERSO DE LA INVESTIGACIÓN
<p>Problema general ¿Cuál es la rentabilidad y formalidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, periodo 2019?</p>	<p>Objetivo general Conocer la rentabilidad y formalidad de los servicios de transporte escolar a las instituciones educativas del distrito del Cusco, 2019</p>	Rentabilidad	Margen bruto de utilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Ingresos • Costos del servicio • Financiamiento 	<p>TECNICAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revisión documentaria • Encuesta 	<p>El universo de la investigación comprende a los datos de las Variables y las Hipótesis específicas debidamente identificadas, que se deben Contrastarse.</p>



<p>Problema específico</p> <p>P.E.1 ¿Cuál es el margen bruto de utilidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, 2019?</p> <p>P.E.2 ¿Cuáles son las condiciones de formalidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, 2019?</p>	<p>Objetivos específicos</p> <p>O.E.1 Determinar el margen bruto de utilidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, 2019.</p> <p>O.E.2 Describir las condiciones de formalidad de los servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco, 2019.</p>	<p>Formalidad</p>	<p>Laboral</p> <p>Tributaria</p> <p>Administrativa</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Obligaciones • Remuneraciones • Beneficios • Obligación tributaria • Comprobantes de pago • Conciencia tributaria • Inscripción • Autorización • Licencias • Obligaciones 	<p>INSTRUMENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Observación • Encuesta 	<p>POBLACION</p> <p>La población de estudio estará conformada por los 37 inversionistas que prestan servicios de transporte escolar en el distrito del Cusco.</p> <p>MUESTRA</p> <p>A efectos de conseguir información que garantice el acopio de información requerida, se ha considerado:</p> <p>La encuesta censal será aplicada a 37 instituciones educativas que forman parte del consorcio de colegios religiosos.</p>
--	--	-------------------	--	--	--	--



Anexo II

Matriz Del Instrumento Para La Recolección De Datos

Título del proyecto	La rentabilidad y la formalidad del servicio de transporte escolar en el distrito del Cusco, periodo 2019		
Objetivo	Conocer la rentabilidad y la formalidad del servicio de transporte escolar en el distrito del Cusco, periodo 2019		
Variable	Dimensión	Indicador	Ítems y/ reactivos
Variable 1 Rentabilidad	Margen bruto de utilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Ingresos • Costo de venta • Financiamiento 	Pregunta 1.- ¿Cómo establece el precio de venta de su servicio? Pregunta 2.- ¿Cuál es el monto que cobra por sus servicios? Pregunta 3.- ¿Cómo controla sus ingresos? Pregunta 4.- ¿De qué manera usted cobra el servicio de transporte escolar? Pregunta 5.- ¿Cuántos escolares inscritos tiene usted? Pregunta 6.- ¿El vehículo es de su propiedad? Pregunta 7.- ¿En qué condiciones adquirió el automóvil? Pregunta 8.- ¿Cómo financio el vehículo? Pregunta 9.- ¿Cuánto es el valor aproximado de la compra del vehículo? Pregunta 10.- ¿Cuál es la antigüedad de su vehículo? Pregunta 11.- ¿Cuál es la capacidad de personas para su vehículo? Pregunta 12.- ¿Cuál es la cantidad de kilómetros que recorre por día? Pregunta 13.- ¿Cómo controla el consumo de combustible de su vehículo? Pregunta 14.- ¿Cómo controla sus gastos? Pregunta 15.- ¿Cree usted que su actividad rentable?



Variable 2	Laboral	<ul style="list-style-type: none"> • Obligaciones • Remuneraciones • Beneficios 	<p>Pregunta 16.- ¿Considera usted los gastos incurridos?</p> <p>Pregunta 17.- ¿Usted efectúa el registro y control de gastos?</p> <p>Pregunta 18.- ¿Cómo controla el resultado que obtiene?</p> <p>Pregunta 19.- ¿Considera la depreciación?</p> <p>Pregunta 20.- ¿Considera el costo de financiamiento?</p> <p>Pregunta 21.- ¿Cuántas personas laboran en su vehículo para esta actividad? ¿Cuentan con planilla?</p>
	Formalidad	<p>Tributaria</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obligación tributaria • Comprobantes de pago • Conciencia tributaria <p>Administrativa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inscripción • Autorización • Licencias • Obligaciones 	<p>Pregunta 22.- ¿Usted cuenta con la condición de RUC activo?</p> <p>Pregunta 23.- ¿Cuenta con comprobantes de pago?</p> <p>Pregunta 24.- ¿Declara estas actividades a SUNAT?</p> <p>Pregunta 25.- ¿Usted cuenta con autorización municipal?</p>



ANEXO III

Encuesta Dirigida a los Propietarios de Vehículos

1. ¿Cómo establece el precio de venta de su servicio?
 - a) Según el determinado por la competencia
 - b) Según precios estándares
 - c) Obteniendo un margen de rentabilidad sobre el costo
2. ¿Cuál es el monto que cobra por sus servicios?
 - a) De 0 a S/100.00
 - b) De S/100.00 a S/200.00
 - c) De S/200.00 a S/500.00
 - d) De S/500 a más
3. ¿Cómo controla sus ingresos?
 - a) Con un cuaderno
 - b) Con comprobantes de pago
 - c) A través de registros contables
 - d) Ninguno de los anteriores
4. ¿De qué manera usted cobra el servicio de transporte escolar?
 - a) Semanal
 - b) Quincenal
 - c) Mensual
 - d) Otros

¿Su vehículo genera otro tipo de ingresos?
SI_____ NO_____
5. ¿Cuántos escolares inscritos tiene usted?
 - a) De 0 a 5 personas
 - b) De 6 a 10 personas
 - c) De 10 personas a más.
6. ¿El vehículo es de su propiedad?
SI_____ NO_____
7. ¿En qué condiciones adquirió el vehículo?
 - a) Nuevo
 - b) Usado
 - c) Otros
8. ¿Cómo financio el vehículo?



- a) Capital propio
 - b) Financiado por un ente bancario
 - c) Mixto
9. ¿Cuánto es el valor aproximado de la compra del vehículo?
- a) 30,000.00 a 60,000.00 Soles
 - b) 60,000.00 a 90,000.00 Soles
 - c) 90,000.00 Soles a más
10. ¿Cuál es la antigüedad de su vehículo?
- a) Menos de 2 años
 - b) De 2 a 5 años
 - c) De 5 años a mas
11. ¿Cuál es la capacidad de personas para su vehículo?
- a) De 0 a 5 personas
 - b) De 6 a 10 personas
 - c) De 10 personas a más.
12. ¿Cuál es la cantidad de kilómetros que recorre por día?
- a) De 0 a 50 klm
 - b) De 50 hasta 100 klm
 - c) Más de 100 klm diarios
 - d) No conocen
13. ¿Cómo controla el consumo de combustible de su vehículo?
- a) Diario
 - b) Semanal
 - c) Mensual
- ¿Cuánto abastece?...
14. ¿Cómo controla sus gastos?
- a) Con un cuaderno
 - b) Con comprobantes de pago
 - c) A través de registros contables
 - d) Ninguno de las anteriores
15. ¿Cree usted que su actividad es rentable?
- SI _____ NO _____
16. ¿Considera usted los gastos incurridos?



- Marque los que considera:
- a) Combustible
 - b) Lubricantes
 - c) Repuestos
 - d) Llantas
 - e) Seguros
 - f) Mano de Obra
17. ¿Usted efectúa el registro y control de gastos?
SI _____ NO _____
18. ¿Cómo controla el resultado que obtiene?
a) Margen bruto
b) Utilidad operativa
c) Otro
d) No controla
19. ¿Considera la depreciación?
SI _____ NO _____
20. ¿Considera el costo de financiamiento?
SI _____ NO _____
21. ¿Cuántas personas laboran en su vehículo para esta actividad?
a) 1 persona
b) 2 personas
c) Más de 2 personas
- ¿Cuentan con planilla?
SI _____ NO _____
22. ¿Usted cuenta con la condición de RUC activo?
SI _____ NO _____
23. ¿Cuenta con comprobantes de pago?
SI _____ NO _____
24. ¿Declara estas actividades a SUNAT?
SI _____ NO _____
25. ¿Usted cuenta con autorización municipal?
SI _____ NO _____