



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

Acreditada Internacionalmente



TESIS

**“LOS COSTOS DE SERVICIO Y LOS ASPECTOS LEGALES Y TARIFARIOS
DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CAMPANA E.I.R.L. EN
LA RUTA CUSCO QUILLABAMBA, PERIODO 2015”**

**PRESENTADA POR LOS
BACHILLERES:**

Jean Carlo Segovia Pacheco
Henri Baca Pareja

**PARA OPTAR AL TITULO
PROFESIONAL DE CONTADOR
PÚBLICO.**

ASESOR(A):

C.P.C.C JULIA TERESA MACHUCA
ASTETE

CUSCO - PERÚ

2017



PRESENTACIÓN

Señor. Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables

Dr. Fortunato Endara Mamani.

En cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Escuela Profesional de Contabilidad de la Universidad Andina del Cusco, ponemos a consideración de usted el presente trabajo de investigación intitulada **“LOS COSTOS DE SERVICIO Y LOS ASPECTOS LEGALES Y TARIFARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CAMPANA E.I.R.L. EN LA RUTA CUSCO QUILLABAMBA, PERIODO 2015”**; el mismo que es materia de investigación descriptiva ya que interpreta la necesidad de hacer un análisis de la determinación de los costos de servicio de transporte de pasajeros en la ruta Cusco Quillabamba, determinar las implicancias legales en las que incurren la empresa materia del presente estudio y establecer el nivel de sus tarifas en el periodo 2015.

El presente trabajo de investigación es descriptivo y cuantitativo, puesto que la investigación trata de probar hipótesis.

Con el objeto de optar al título profesional de Contador Público.

Atentamente;

Bach. Jean Carlo Segovia Pacheco

Bach. Henri Baca Pareja



AGRADECIMIENTO

A ti mi Dios, gracias por todo el apoyo que me has dado durante los años que he venido haciendo mi carrera profesional, pues sin tu ayuda y la fe que tengo en ti no lo hubiera logrado. Gracias Padre Celestial por estar a mi lado.

A mis padres quienes que a lo largo de este camino me han apoyado y motivado en mi formación académica adquirida, creyendo en mí en todo momento y quienes no dudaron de mis ganas de superación.

A mis profesores a quienes les debo gran parte de los conocimientos aprendidos, gracias a su paciencia y enseñanza y finalmente un eterno agradecimiento a esta prestigiosa universidad la cual abre sus puertas a jóvenes como nosotros, preparándonos para un futuro competitivo y formándonos con valores éticos y morales.

Bach. Jean Carlo Segovia Pacheco



AGRADECIMIENTO

El agradecimiento de mi tesis es principalmente a Dios por darme salud y haberme guiado por el camino de la felicidad y darme la fortaleza de seguir adelante.

A mis padres, a mi esposa por siempre haberme dado su fuerza y apoyo incondicional que me han ayudado hasta donde estoy ahora.

A la UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO por darme la oportunidad de estudiar y ser un profesional, a mis profesores por quienes he llegado a obtener los conocimientos necesarios para poder desarrollar la tesis, a mi asesora de tesis CPCC TERESA MACHUCA por su esfuerzo, dedicación, conocimiento, experiencia, paciencia y su motivación han logrado en mí que pueda terminar mis estudios con éxito. Gracias a ellos soy lo que ahora soy y con el esfuerzo de ellos y mi esfuerzo ahora puedo ser un gran profesional y seré un gran orgullo para ellos y para todos los que confiaron en mí.

Bach. Henri Baca Pareja



DEDICATORIA

A DIOS

Por ser mi guía y dueño de mi vida, a
Jesús por ser el ejemplo más grande
de amor en este mundo

A MIS PADRES

Por apoyarme en esta etapa
universitaria, lleno de luchas constantes
para poder ser un buen ciudadano,
correcto hijo y exitoso profesional.

Y a toda mi familia en general,
personas especiales de mi vida y
amigos, por valorar mi esfuerzo y
dedicación durante toda mi etapa de
estudiante.

Bach. Jean Carlo Segovia Pacheco



DEDICATORIA

Esta tesis se la dedico a mi Dios quien supo guiarme por el buen camino, darme fuerzas para seguir adelante.

A mis padres quienes por ellos soy lo que soy, por su apoyo, consejos, comprensión, amor, ayuda en los momentos difíciles, y por ayudarme con los recursos necesarios para estudiar.

A mi esposa con mucho amor y cariño le dedico todo mi esfuerzo y trabajo puesto para la realización de esta tesis, fue por ella quien me apoyo y me alentó a no rendirme en los estudios y poder ser un buen esposo para ella.

Bach. Henri Baca Pareja



INDICE DE CONTENIDOS

PRESENTACIÓN II

AGRADECIMIENTO..... III

DEDICATORIA..... V

INDICE DE CONTENIDOS VII

RESUMEN..... XIII

ABSTRACT XIV

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 1

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA 2

1.2.1 Problema General 2

1.2.2 Problemas Específicos 2

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN 3

1.3.1 Objetivo General 3

1.3.2 Objetivos Específicos 3

1.4 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN 3

1.4.1 Conveniencia..... 4

1.4.2 Relevancia Social 4

1.4.3 Implicaciones Prácticas 4

1.4.4 Valor Teórico 5

1.4.5 Utilidad Metodológica 5

1.5 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN..... 5

1.5.1 Delimitación Espacial 5

1.5.2 Delimitación Temporal..... 5

1.6 LIMITACIONES DE LA INVESTIGACION..... 5

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA 6

2.1.1 Antecedente Internacional..... 6

2.1.2 Antecedente Nacional 7

2.1.3 Antecedente Local..... 8

2.2 BASES TEÓRICAS 9



2.2.1 COSTO, GASTO Y PERDIDA.....9

2.2.2 CONTABILIDAD DE COSTOS..... 10

2.2.3 CLASIFICACION DE LOS COSTOS..... 11

2.2.3.1 ATENDIENDO A LA FUNCIÓN A LA CUAL SE APLICA..... 11

2.2.3.2 ATENDIENDO AL GRADO DE CONDUCTA O CON RELACIÓN AL VOLUMEN..... 11

2.2.3.3 POR LA NATURALEZA DE LA EMPRESA..... 12

2.2.3.4 ATENDIENDO AL MOMENTO EN QUE SE REGISTRAN Y DETERMINAN 13

2.2.3.5 POR SU IDENTIFICACIÓN..... 14

2.2.3.6 ATENDIENDO AL CONTROL DE MATERIALES 14

2.2.3.7 COSTOS DE ACUERDO AL CAMPO DONDE OPERAN 14

2.2.4 LEGALIDAD 16

2.2.5 TARIFAS 18

2.3 MARCO CONCEPTUAL..... 19

2.3.1 EMPRESA..... 19

2.3.2 SERVICIOS..... 20

2.3.3 DEPRECIACION 21

2.3.4 OFERTA Y DEMANDA..... 21

2.3.5 TRANSPORTE PÚBLICO 22

2.3.6 COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO..... 22

2.3.6.1 COMPONENTES DE MATERIALES PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS 22

2.3.6.2 MANO DE OBRA (CONDUCTORES) 26

2.3.6.3 MANO DE OBRA INDIRECTA 26

2.3.6.4 COSTOS INDIRECTOS 27

2.3.7 FLOTA DE VEHICULOS 29

2.3.8 RUTA..... 29

2.3.9 TRANSPORTE PÚBLICO NACIONAL DE PASAJEROS..... 29

2.3.10 MANIFIESTO DE PASAJEROS..... 30

2.3.11 TERMINAL, ESTACIÓN DE RUTA O PARADERO DE RUTA..... 30

2.3.12 LICENCIA..... 30

2.3.13 CONCESION..... 30

2.3.14 BOLETAJE 31

2.4 MARCO LEGAL 31



2.4.1 LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, N° 27181 ... 31

2.4.2 REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE 38

2.4.3 REGLAMENTO DE LA LEY DEL IMPUESTO A LA RENTA 41

2.4.4 LEY DE CONSOLIDACIÓN DE BENEFICIOS SOCIALES 42

2.5 HIPÓTESIS 44

2.5.1 HIPÓTESIS GENERAL 44

2.5.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS..... 44

2.6 VARIABLES 45

2.6.1 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES 46

CAPÍTULO III

DISEÑO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN 48

3.2 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN..... 48

3.3 ALCANCE DE INVESTIGACIÓN 48

3.4 POBLACIÓN Y MUESTRA..... 48

3.3 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN, PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS 49

CAPITULO IV

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

4.1 PROCESAMIENTO DE LA MUESTRA DE ESTUDIO REALIZADO A LOS CONDUCTORES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES CAMPANA E.I.R.L (ENCUESTAS)..... 51

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

5.1. PROPUESTA DE SOLUCIÓN DE ACUERDO A LA INVESTIGACIÓN 72

5.2 DESCRIPCIÓN DE HALLAZGOS 73

CONCLUSIONES..... 106

RECOMENDACIONES 107

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 108

ANEXOS..... 109

ANEXO 01: Matriz de consistencia

ANEXO 02: Encuesta

ANEXO 03: Panel fotográfico



INDICE DE TABLAS

TABLA N° 01: En qué tipo de Sociedad se encuentra la Empresa.51

TABLA N° 02: La empresa es propietaria de las unidades.....52

TABLA N° 03: Esta dispuesto a transferir la propiedad a nombre de la empresa53

TABLA N° 04: Paga cupo por uso de la línea y cuánto54

TABLA N° 05: Tiene algún conocimiento acerca de la Contabilidad de Costos55

TABLA N° 06: De la siguiente estructura de costos que ítems considera usted que son obligatorios para que influya en la prestación de su servicio de transporte de pasajeros.56

TABLA N° 07: Cómo establecen sus costos de operación.....58

TABLA N° 08: Varían constantemente sus costos de reparaciones y mantenimiento.....59

TABLA N° 09: Pagan Impuesto General a las Ventas.....60

TABLA N° 10: Declaran Impuesto a la Renta.....61

TABLA N° 11: Tiene conocimiento alguno acerca de las Depreciaciones62

TABLA N° 12: Qué método utiliza para determinar sus Depreciaciones.....63

TABLA N° 13: Cuenta con concesión de ruta emitida por la Municipalidad Provincial64

TABLA N° 14: Cuenta con Tarjeta Única de Circulación emitida por Ministerio de Transportes y Comunicaciones.....65

TABLA N° 15: Los tipos de seguro que tiene la empresa66

TABLA N° 16: Los conductores se encuentran asegurados67

TABLA N° 17: Fijación de precios y tarifas.....68

TABLA N° 18: En cuanto a las Tarifas, estas varían constantemente.....69



ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRAFICO N° 01: En qué tipo de Sociedad se encuentra la Empresa. 51

GRAFICO N° 02 La empresa es propietaria de las unidades 52

GRAFICO N° 03: Esta dispuesto a transferir la propiedad a nombre de la empresa 53

GRAFICO N° 04: Paga cupo por uso de la línea y cuánto 54

GRAFICA N° 05: Tiene algún conocimiento acerca de la Contabilidad de Costos ... 55

GRAFICA N° 06: Cómo establecen sus costos de operación 58

GRAFICO N° 07: Varían constantemente sus costos de reparaciones y
mantenimiento..... 59

GRAFICO N° 08: Pagan Impuesto General a las Ventas..... 60

GRAFICO N° 09: Declaran Impuesto a la Renta..... 61

GRAFICO N° 10: Tiene conocimiento alguno acerca de las Depreciaciones 62

GRAFICO N° 11: Qué método utiliza para determinar sus Depreciaciones..... 63

GRAFICO N° 12: Cuenta con concesión de ruta emitida por la Municipalidad
Provincial 64

GRAFICO N° 13: Cuenta con Tarjeta Única de Circulación emitida por Ministerio
de Transportes y Comunicaciones..... 65

GRAFICO N° 14: Los tipos de seguro que tiene la empresa..... 66

GRAFICO N° 15: Los conductores se encuentran asegurados..... 67

GRAFICA N° 16: Fijación de precios y tarifas 68

GRAFICO N° 17: En cuanto a las Tarifas, estas varían constantemente..... 69



ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO N° 1: METODO DE COSTEO UTILIZADO ACTUALMENTE EN LA EMPRESA73

CUADRO N°2: REMUNERACIONES, ADMINISTRATIVOS74

CUADRO N° 3: CONSUMO DE COMBUSTIBLE (90 OCTANOS), Un vehículo.....75

CUADRO N° 4: ADQUISICIÓN DE NEUMATICOS, 1 unidad vehicular77

CUADRO N° 5: OTROS COSTOS79

CUADRO N° 6: COSTOS DE MANTENIMIENTO Y RESPUESTOS81

CUADRO N° 7: PERMISOS Y LICENCIAS.....82

CUADRO N° 8: SEGUROS DE VIDA, BENEFICIOS SOCIALES Y OTROS83

CUADRO N° 9: Adquisición de SOAT84

CUADRO N°10: TARIFAS por unidad vehicular (11 pasajeros).....85

CUADRO N° 11: Tarifa, concepto envío de encomiendas, unidad vehicular85

CUADRO N° 12: Tarifa, concepto envío de sobres y cartas86

CUADRO N° 13: Tarifa, concepto envío de dinero, unidad vehicular.....87

CUADRO N° 14: ESTRUCTURA DE COSTOS PLANTEADA POR LA INVESTIGACIÓN88

CUADRO N° 15: REMUNERACIONES, ADMINISTRATIVOS90

CUADRO N° 16: CONSUMO DE COMBUSTIBLE POR UN VEHICULO90

CUADRO N° 17: ADQUISICIÓN DE NEUMATICOS91

CUADRO N° 18: COSTOS POR REPARACION Y MANTENIMIENTO92

CUADRO N° 19: OTROS COSTOS98

CUADRO N° 20: ADQUISION DE POLIZA DE SEGURO.....98

CUADRO N° 22: ADQUISICIÓN DE TARJE ÚNICA DE CIRCULACIÓN Y CONCESIÓN DE RUTA 100

CUADRO N° 23: BENEFICIOS SOCIALES Y SEGUROS 100

CUADRO N° 24: ESTRUCTURA DE COSTOS PLANTEADA COMO SOLUCION 101

CUADRO N° 25: GASTOS ADMINISTRATIVOS, VENTAS Y FINANCIEROS 103



RESUMEN

El presente trabajo de investigación busca la correcta presentación de una estructura de costos, el cumplimiento de normas legales así como la determinación justa de tarifas en una empresa de transportes de pasajeros, el cual busca contrarrestar los problemas presentados en el sistema de rural dentro de las provincias de Cusco y La Convención, ya que muchos de ellos presentan una situación empresarial muy deplorable. El fin de este trabajo de investigación es buscar el mejoramiento del diseño de una estructura de costos el cual implica en el cumplimiento de normas y determinación de tarifas y mediante esta investigación poder mejorar el servicio de transporte, entre otros aspectos, como los problemas comunes que acarrea este tipo de servicio día a día.

Para la creación de una estructura de costos se empleó diversos mecanismos, como la indagación, entrevistas, encuestas y experiencia propia en este tipo de servicio, el cual permitió analizar y corregir aquellas falencias que la gerencia y conductores acarrear desde hace buen tiempo, se plantea además una estructura de costos como medio de solución el cual a su vez permitirá mediante los costos fijos y variables determinar tarifas justas.

En conclusión, el presente trabajo de investigación, de acuerdo al planteamiento de los problemas se concluye tres puntos importantes: los costos de servicio, aspectos legales y tarifarios, esta empresa incurre a un manejo de costos de manera empírica; es una entidad donde no cumple con la normativa correspondiente a este tipo de servicio, el cual proponemos la actualización legal de esta empresa. Mediante esta investigación se busca tener organizada toda la información de costos para posteriormente los usuarios sean beneficiados con tarifas justas, pues contarán con información disponible las veinticuatro horas del día y los siete días de la semana sobre las tarifas justas que pagan para transportarse.

Los Autores

**ABSTRACT**

The present research work, which seeks a correct presentation of a cost structure, compliance with legal norms and the fair determination of tariffs in a passenger transport company, seeks to counteract the problems presented in the rural system within the provinces of Cusco and La Convención, since many of them in a very deplorable business situation. The purpose of this research is to seek the improvement of the design of a cost structure which implies compliance with rules and determination of tariffs and through this research to improve the transportation service, among other things, as common problems that Carries this type of service day by day.

In order to create a cost structure, various mechanisms were used, such as inquiries, interviews, surveys and own experience in this type of service, which allowed analyzing and correcting those shortcomings that management and drivers have been carrying for some time. In addition a cost structure as a means of solution which in turn will allow through fixed and variable costs to determine fair rates.

In conclusion, the present research work, according to the approach of the problems, concludes three important points: the service costs, legal and tariff aspects, this company incurs to a cost management in an empirical way; Is an entity where it does not comply with the regulations corresponding to this type of service, which we propose the legal update of this company. This research seeks to have all the cost information organized for later users will benefit from fair rates, as they will have information available around the clock and seven days a week on the fair rates they pay to be transported.

The Authors



CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El transporte terrestre de pasajeros en todos sus niveles es un problema de nunca terminar en toda Latinoamérica así como en el Perú y la Provincia de La Convención – Quillabamba no podría estar ajeno a esta realidad. Es conocido por todos que estas empresas se forman bajo el liderazgo de entre comillas de un emprendedor, entiéndase como tal a aquel individuo que toma la iniciativa y convoca a sus parientes, familiares, amigos e inclusive invita por diferentes medios a todo aquel que quiere invertir en este rubro, ofreciendo su apellido como razón social, una vez que logra juntarlos, forma una directiva entre sus allegados o su entorno, condicionándolos a ejecutar lo que propone empezando normalmente a autotitularse gerente de la empresa o utiliza a uno de sus parientes para tal función, obviamente determina un monto que lo viene a denominar cuota de inscripción que en un principio es una suma accesible hasta lograr la concesión de ruta para luego incrementar sustancialmente el número de socio, a esta admisión le denominan “cupo”.

Por otro lado para cumplir con el trámite de concesión de ruta les hacen saber a los socios que pueden mantener sus tarjetas de propiedad a nombre de cada uno de ellos, como es lógico es un tanto difícil convencer que de acuerdo a ley de sociedades mercantiles vigente es obligatorio transferir las unidades a nombre de la sociedad empresarial que se constituye de lo cual ningún socio está de acuerdo por la falta de confianza y legalidad de la empresa, sin embargo no sabemos como pero logran la concesión de ruta.

En nuestra prospección previa al presente trabajo de investigación en cuanto a las tarifas estas son variables; en razón según el criterio de los propietarios y gerente está de acuerdo con la oferta y la demanda o cobran menos cuando se



trata de asientos de espaldas al chofer y copiloto o a los que se desglosan al intermedio, entonces no se puede determinar una tarifa exacta por tanto sus ingresos son diferentes en cada caso. Otro problema que atraviesan los transportistas es el tema de las depreciaciones que lamentablemente desconocen y no tienen mayor información de los costos de operación técnicamente establecidos en la contabilidad de costos, estos solamente se limitan a una simple sumatoria de los combustibles y lubricantes, pago a los conductores en caso que no sean propietarios o socios, gastos administrativos, gastos de servicios básicos, entre otros.

Finalmente, es necesario regular la empresa legalmente y además proponer de una hoja de costos de operación técnicamente elaborada utilizando una hoja de cálculo en el programa Excel, el cual es de fácil manejo y acceso a cualquier persona, esta herramienta permitirá evitar costos innecesarios, obviamente generara efectos en beneficio de los inversores y del propio personal administrativo.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1 Problema General

¿Cómo se establecen los costos de servicio y cuáles son sus aspectos legales y tarifarios de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015?

1.2.2 Problemas Específicos

- ¿Cómo se establecen los costos de servicio en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015?
- ¿Cuáles son los aspectos legales que se presentan en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015?
- ¿Cuáles son los aspectos tarifarios que se presentan en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015?



1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 Objetivo General

Establecer los costos de servicio y determinar los aspectos legales y tarifarios de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Establecer los costos de servicio en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015.
- Identificar los aspectos legales que se presentan en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015.
- Determinar los aspectos tarifarios que se presentan en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015.

1.4 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

En la actualidad una de las empresas que cubre la ruta Cusco Quillabamba y viceversa es la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L., el cual evidencia que no cuentan con una estructura de costos, mostrando desconocimiento de la misma por parte del personal administrativo y conductores.

Al proponer el presente trabajo de investigación, contribuiremos al desarrollo, interpretación y conocimiento teórico práctico de la estructura de costos para esta empresa de transporte, el cual es uno de los factores primordiales para el desarrollo económico de dicho sector, tal es así que por falta de manejo técnico de sus costos de servicio, esta empresa contrae ciertas implicancias en los aspectos tanto legales como tarifarios.



1.4.1 Conveniencia

El presente trabajo servirá para que la Empresa Campana E.I.R.L. en el transporte de la ruta Cusco - Quillabamba, establezca sus costos de manera técnica y contable, corrija su aspecto legal y tome decisiones acertadas en lo que a tarifas se refiere.

En el ámbito del control y supervisión por parte de las organizaciones estatales, estas deben concientizar a la formalización legal, contable, tributaria y laboral, pero muy por el contrario, estas entidades minimizan la proliferación de este tipo de servicios.

Así mismo permitirá determinar la estructura de costos para este tipo de empresas de transporte de pasajeros.

1.4.2 Relevancia Social

Desde el punto de vista social, esta investigación servirá como referencia para empresas del mismo rubro, garantizando servicios adecuados de calidad y dar seguridad a los usuarios (pasajeros) y a los mismos prestadores de este tipo de servicio (conductores y administrativos), permitiendo el mejoramiento a la calidad de vida laboral de ambas partes; así mismo implica a un mejor control de calidad y modernización de las unidades vehiculares y en consecuencia influir con la reducción del medio ambiente.

1.4.3 Implicaciones Prácticas

Este trabajo de investigación permitirá alcanzar un mecanismo persuasivo que logre utilizar el manejo de los costos de servicio en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, el cual implica el cumplimiento de normas legales y poder determinar las tarifas de manera técnica y contable.



1.4.4 Valor Teórico

La presente investigación se enfoca en identificar los costos de servicio y sus aspectos legales y tarifarios en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, con el objetivo de determinar el cumplimiento de las normas legales y determinación técnica de las tarifas.

1.4.5 Utilidad Metodológica

El presente trabajo de investigación hará uso de métodos y técnicas (elaboración de encuestas, entrevistas, observación e indagación en el comportamiento de los conductores principalmente quienes prestan directamente el servicio de transporte), para su implementación el cual culminará en una detallada evaluación de dichos costos y sus aspectos legales y tarifarias.

1.5 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1 Delimitación Espacial

La investigación se realizará en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, ubicada en el Departamento de Cusco, Provincias del Cusco y de La Convención.

1.5.2 Delimitación Temporal

La investigación a ser analizada pertenece al periodo del año 2015.

1.6 LIMITACIONES DE LA INVESTIGACION

- ✓ Desconocimiento y falta de información en los registros contables de la empresa.
- ✓ Desconfianza del administrador para otorgar información relevante de la empresa.



CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Para el desarrollo de la presente investigación, se ha revisado información en referencia al tema en distintas bibliotecas tanto físicas como virtuales, especialmente en los programas profesionales de Ciencias Contables de diferentes centros de estudios superiores universitarios tanto extranjeros, nacionales y locales. Estas tesis son de mucho beneficio para la realización de la investigación ya que tiene un plan para modelar, actualizar y simular las actividades de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba.

2.1.1 Antecedente Internacional

Título: “OPTIMIZACIÓN DEL RENDIMIENTO Y COSTOS DE OPERACIÓN PARA EL CORREDOR ARTERIAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE LOJA”; Institución: Universidad Técnica Particular De Loja, Loja – Ecuador; Autor: Jorge Enrique Pinta Armijos, Tesis de grado a la obtención del Título de Ingeniero Civil; Año: 2010.

Objetivo General Optimizar el funcionamiento de las rutas colectoras del actual sistema de transportación pública, mediante la planificación y generación de itinerarios, frecuencias y costos de operación obtenidos a través de un modelo de simulación de actividades de transporte.

Conclusión

Del análisis conjunto (económico y funcional) de la situación actual del SITU se puede inferir que el sistema de transportación urbana presenta en promedio una utilidad con la cual no puede costear los costos que



representa su funcionamiento; además se detectó una inapropiada utilización de las unidades de transporte.

La aplicación del plan de líneas urbanas y la nueva programación realizada es lo más conveniente a tener en cuenta desde el punto de vista social, económico, energético y ambiental.

Un buen sistema de transporte es aquel que con el menor número de unidades transporta la mayor cantidad de pasajeros, evitando congestión, contaminación y ruido.

2.1.2 Antecedente Nacional

Título: “SISTEMA DE COSTOS POR ÓRDENES EN LA FIJACIÓN DE PRECIOS Y CONTROL DE RECURSOS EN LA EMPRESA CORPORACION WAMATRAY SAC EN LA CIUDAD DE TRUJILLO PERIODO ENERO – JULIO 2013”; **Institución:** Universidad Privada Antenor Orrego; Facultad De Ciencias Económicas – Trujillo; **Autor:** Florián Gutiérrez Walter Noé y Fernández Mendoza Carlos Eduardo; tesis para optar el título de: contador público; **Año:** 2013.

Objetivo General

Demostrar como un sistema de costos por órdenes de servicios mejorará la fijación de precios y el control de los recursos en la empresa CORPORACION WAMATRAY S.A.C. de la ciudad de Trujillo.

Conclusión

En los resultados iniciales obtenidos se evidencio que la empresa no cuenta con un adecuado control de recursos: materiales, personal y vehículos, para la eficiente prestación del servicio; información que al no existir no les permite llevar una contabilidad de costos.

Realizado los análisis técnicos a los procesos para la realización del servicio de la empresa se desarrolló el sistema de costos adecuado el cual una vez contrastado con la realidad y validar sus resultados óptimos se propuso a la gerencia la aplicación del mismo.



2.1.3 Antecedente Local

Título: “LA ESTRUCTURA DE COSTOS Y EVALUACIÓN FINANCIERA POSIBILITA LA RENOVACION DE UNIDADES VEHICULARES EN LA EMRESA DE TRANSPORTES LIEBRE S.R.L. DEL CUSCO, 2013”;
Institución: Universidad Andina del Cusco, Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables, Programa Académico de Contabilidad; **Autor(es):** Urpi Gabriela Calcina Morales y Dina Quispe Quispe, para optar al título profesional de Contador Público; **Año:** 2015.

Objetivo General

Determinar en qué medida la estructura der costos y la evaluación financiera posibilita la renovación de unidades vehiculares en la Empresa de Transportes Liebre S.R.L. de la ciudad del Cusco, en el año 2013.

Conclusión

La estructura de costos que maneja la empresa Liebre S.R.L., de la ciudad del Cusco, en el periodo 2013, presenta deficiencias tales como: el no considerar adecuadamente la participación en el costo de la mano de obra, en tanto no se cumple el pago de obligaciones sociales y laborales en forma total sino, en forma parcial.

Otro hecho de importancia que debe señalarse es que la misma estructura no ha considerado la depreciación que constituye un elemento importante para determinar los mismos; este hecho se presentó en tanto la antigüedad de las unidades hace que su vida útil ha sido cumplida y es necesaria iniciar el proceso de renovación vehicular; no se tiene un adecuado control y determinación de los costos incurridos en la mano de obra especializada.



2.2 BASES TEÓRICAS

2.2.1 COSTO, GASTO Y PERDIDA

Costo: En términos económicos, es el valor de los factores de producción empleados en su (recursos humanos, materiales, servicios e infraestructura, así como recursos financieros), costo que será medido por el valor de los bienes o servicios producidos al emplear tales factores.

Costo es la medición, en términos monetarios, de la calidad de recurso que se usan para algún propósito. (*Principios Contables de Robert Antony, 1999, Pag. 307*).

Desde el punto de vista contable, podemos definir como el conjunto de esfuerzo y recurso, organizados, controlados y registrados adecuadamente para obtener bienes y/o servicios a través de un sistema de información que clasifica, acumula, controla y asigna los costos para determinar los costos y facilitar la toma de decisiones, el planeamiento y su gestión.

Para Richard Lynch “el costo consiste en valores vendidos con el propósito de obtener algún beneficio económico que pueda promover la habilidad de producir utilidades en la empresa. La inversión es el costo que se encuentra a la espera de la actividad empresarial que permitirá con el transcurso del tiempo conseguir el objetivo deseado. (Samuel, 2010).

Gasto: Son aquellos costos que se aplican contra el ingreso o ventas del período durante el cual se devengaron, y que no se identifican directamente con la fabricación del producto o servicio, pero que ayudan a generar los ingresos. Las remuneraciones del personal de oficinas son ejemplos de gastos que se deducen de los ingresos por ventas del período, pero no son susceptibles de inventariar o activar porque en el futuro no entregarán beneficios.

Por ejemplo, la remuneración que se cancela al portero de la empresa es por el servicio o actividad que presta en el momento, es decir, es un gasto



del período en que ocurre el hecho y dicho servicio no cubrirá períodos futuros, en los cuales, obviamente, se tendrá que cancelar nuevamente el trabajo que va a realizar.

Pérdida: Son reducciones en la participación del patrimonio (sin considerar el retiro de capital) por las cuales no se ha recibido ningún valor compensativo. La destrucción de un activo por un incendio es un ejemplo de pérdida.

Analizando las definiciones señaladas tenemos que al comprar una materia prima se entrega el dinero y se recibe a cambio otro recurso que es un costo o un activo. Cuando se cancela la remuneración de un portero, se recibe a cambio un servicio, que es parte del costo operacional de la empresa, y que tendrá que repetirse en cada período por lo tanto, es un gasto. Pero cuando se trata de una pérdida, se reduce o desaparece un recurso económico, y no se recibe nada a cambio, produciéndose, como contrapartida, la disminución de la participación de los dueños del negocio.

2.2.2 CONTABILIDAD DE COSTOS

Es la que suministra información analítica relativa a los costos de los productos y servicios generales por la empresa, a efectos de determinar el valor de las existencias y el costo de los productos vendidos, para poder transmitir esta información a los administradores y gerentes a fin de que se puedan proceder a la confección de los estados contables. La contabilidad de costos, es indispensable para determinar el costo de los bienes producidos o servicios prestados. A pesar, de que es factible determinar los costos de manera extracontable, legalmente y en la óptica tributaria los costos se sustentan con la implementación de un sistema contable de costos.

El Balance General Y el Estado de Ganancias y Pérdidas necesitan el valor de los inventarios finales de las existencias o inventarios, así como

el costo de lo vendido y del costo de producción, Información que proviene de la contabilidad de costos.

2.2.3 CLASIFICACION DE LOS COSTOS

La clasificación de los costos es necesaria a objeto de determinar el método más adecuado para su acumulación y asignación de los mismos. A continuación presentamos la clasificación de costos:

2.2.3.1 ATENDIENDO A LA FUNCIÓN A LA CUAL SE APLICA

- **Costo de adquisición:** Son aquellos que tienen por objeto determinar el costo unitario de adquisición de artículos acabados (mercaderías en la empresa comercial y materiales en la industria).
- **Costos de explotación:** Son aquellos que tienen por objeto determinar el costo unitario de explotación o extracción de recursos renovables y no renovables.
- **Costos de producción:** Son aquellos costos aplicables a empresas de transformación y que están integrados por los tres elementos del costo: Costo de materiales, Mano de Obra o sueldos y salarios directos y costos indirectos de producción.
- **Costos de operación:** Son aquellos que tienen por objeto determinar lo que cuesta: administrar, vender y financiar un producto o un servicio; esto a su vez pueden ser: Costo de Administración, de Distribución (ventas) y Financieros.
- **Costos extraordinarios:** Son aquellos costos no ordinarios, ejemplo: Pérdida en venta de Activos Fijos, Pérdida por Siniestro, etc.

2.2.3.2 ATENDIENDO AL GRADO DE CONDUCTA O CON RELACIÓN AL VOLUMEN

- **Costos fijos:** Son aquellos que están en función del tiempo, es decir no sufren alteración alguna, es decir son constantes, a pesar

de que se presentan grandes fluctuaciones en el volumen de producción, entre estos tenemos: alquiler de fábrica, depreciación de bienes de uso en línea recta o por coeficientes, Sueldo del Contador de Costos, seguros, sueldos y salarios del portero, etc. Es decir, son aquellos gastos necesarios para sostenerla estructura de la empresa y se realizan periódicamente.

De donde se obtiene la siguiente relación:

A mayor producción = menor gasto

A menor producción = mayor gasto

➤ **Costo variable:** Son aquellos que están en función del volumen de la producción y de las ventas, es decir varían a las fluctuaciones de la producción de un período, entre estos tenemos: materiales directos y/o materia prima consumida, energía eléctrica, depreciaciones de bienes de uso por rendimiento, impuesto a las transacciones, comisiones sobreventas, etc.

De donde se obtiene la siguiente relación:

A mayor producción = mayor gasto

A menor producción = menor gasto

2.2.3.3 POR LA NATURALEZA DE LA EMPRESA

- **Costos por órdenes:** Son aquellos que permiten acumular separadamente los costos de materiales, labor directa y gastos indirectos de producción para cada orden de trabajo de acuerdo a especificaciones del pedido del cliente; éstas son aplicables a empresas donde es posible distinguir por lotes, sub-ensambles, ensamble y producto terminado, por ejemplo:
- Trabajos de imprenta: 2000 talonarios de factura, original y copia.
 - Trabajos de talleres de mecánica y de electricidad
- **Costos por procesos:** Este procedimiento es el que se emplea en aquellas industrias cuya producción es continua, en masa, uniforme, existiendo uno o varios procesos para la



transformación del material; es decir, se pierden los detalles de la unidad producida cuantificándose la producción de la empresa por toneladas, metros, litros, kilos, etc. Así por ejemplo tenemos la industria cervecera, de cemento, etc. Los costos por procesos a su vez pueden ser por operaciones y de producción conjunta.

2.2.3.4 ATENDIENDO AL MOMENTO EN QUE SE REGISTRAN Y DETERMINAN

- **Costos históricos:** Costos que se incurrieron en un determinado período. Denominados también como: costos reales, costos post – mortem, costos a posteriori, etc., son aquellos que se obtienen después de que el producto haya sido manufacturado. Es decir indica lo que "ha costado" producir un determinado artículo.
- **Costos predeterminados:** Son aquellos que se calculan antes de producir un determinado artículo en forma estimativa o aplicando el costo estándar.
- **Costos estimados:** Es aquella técnica de valuación, mediante la cual los costos se calculan sobre ciertas bases empíricas, calculando aproximadamente el costo de los elementos que lo integran, antes de producir el artículo o durante su transformación; tiene por finalidad pronosticar el valor y cantidad de los costos de producción.
- **Costos estándar:** Es el cálculo efectuado con bases generalmente científicas sobre cada uno de los elementos del costo de un determinado producto, a efecto de determinar lo que un artículo "debe costar"; por tal motivo este costo está basado en el factor eficiencia y sirve como patrón o medida e indica obviamente "lo que debe costar"; lo que trae como corolario el control presupuestal indispensable de todos los elementos que intervienen en el producto en forma directa o indirectamente. Los estándares pueden ser: circulantes o fijos.

2.2.3.5 POR SU IDENTIFICACIÓN

- **Costos directos:** Son los que se pueden identificar o cuantificar plenamente con los productos o en las áreas específicas (las materias primas directas y la mano de obra directa).
- **Costos indirectos:** Son los que no se pueden identificar o cuantificar con exactitud con los productos o las áreas específicas (materia prima indirecta, mano d obra directa).

2.2.3.6 ATENDIENDO AL CONTROL DE MATERIALES

- **Costos completos:** Son aquellos que controlan los materiales y la producción por el procedimiento de inventario perpetuo.
- **Costos incompletos:** Son aquellos que no emplean el procedimiento de inventarios perpetuos para el control de los materiales y de la producción. Estos requieren necesariamente de un inventario físico de las existencias finales para determinar el costo del consumo de materiales y determinar el costo de producción de un período.

(*Http: //www.solocontabilidad.com/costos/clasificacion-de-los-costos,2014, Contabilidad de Costos*)

2.2.3.7 COSTOS DE ACUERDO AL CAMPO DONDE OPERAN

- **Costos Comerciales:** Se denominan cuando el cálculo se efectúa en la actividad mercantil o sea la actividad en que el comerciante o intermediario simplemente relaciona el centro de producción con el mercado de consumo y no realiza actividad creadora de su parte.
- **Costos Industriales:** Se llaman los que se desarrollan en la actividad industrial, que extraen la riqueza natural o la transforma, o simplemente otorga un servicio para satisfacer las necesidades humanas.



- **Costos Operacionales:** se realizan en los casos en que no se emplea materia prima transformable sino servicios de operación.
- **Gastos técnicos y administrativos.** Son aquellos que representan la estructura ejecutiva, técnica y administrativa de una empresa, tales como, jefes de compras, almacenistas, mecánicos, veladores, dibujantes, ayudantes, mozos de limpieza y envíos, etc.
- **Alquileres y/o depreciaciones.** Son aquellos gastos por conceptos de bienes muebles e inmuebles, así como servicios necesarios para el buen desempeño de las funciones ejecutivas, técnicas y administrativas de una empresa, tales como: rentas de oficinas y almacenes, servicios de teléfonos. Etc.
- **Obligaciones y seguros.** Son aquellos gastos obligatorios para la operación de la empresa y convenientes para la dilución de riesgos a través de seguros que impidan una súbita descapitalización por siniestros. Entre estos podemos enumerar: inscripción a la Cámara Nacional de la Industria de la Construcción, registro ante la Secretaría del Patrimonio Nacional, Seguros de Vida, etc.
- **Materiales de consumo.** Son aquellos gastos en artículos de consumo, necesarios para el funcionamiento de la empresa, tales como: combustibles y lubricantes de automóviles y camionetas al servicio de las oficinas de la planta, gastos de papelería impresa, artículos de oficina, etc.
- **Capacitación y Promoción.** Todo colaborador tiene el derecho de capacitarse y pensamos en que tanto éste lo haga, en esa misma medida o mayor aún, la empresa mejorará su productividad. Entre los gastos de capacitación y promoción podemos mencionar: cursos a obreros y empleados, gastos de actividades deportivas, de celebraciones de oficinas, etc.

2.2.4 LEGALIDAD

En la Teoría Contractualista se encuentran los primeros fundamentos del Estado Moderno. Simultáneamente al irse perfeccionando los argumentos que dan contenidos, se ha ido elaborando paralelamente el Principio de Legalidad que lo integra.

Las leyes no son propiamente más que las condiciones de la asociación civil. El pueblo sometido a las leyes debe ser autor de las mismas, solo a los que se asocian les corresponde regular las condiciones de la sociedad.

El Estado no es su no la suma total de normas que ordene la coacción, y es coincidente con el Derecho. El Derecho es precisamente ese orden coactivo que es el Estado. La mayoría de los autores consideran que el Estado es el soporte, el creador y protector del Derecho y el problema acerca de la relación entre ambos, es apreciado como el más difícil de toda la teoría jurídico – político; lo cual es harto comprensible pues el dualismo entre Derecho y Estado es solo una duplicación superflua del mismo objeto del conocimiento arbitrariamente en un objeto independiente. (*Enciclopedia Jurídica. Omeba. Op. Cit. Pág. 15*)

A manera de conclusión, se puede anunciar algunas normas o reglas de aplicación del principio de legalidad:

1. La legalidad es el ordenamiento jurídico positivo.
2. La administración participa en la formación de la legalidad.
3. La administración actúa cuando la legalidad se lo permite y dentro de sus límites.
4. El acto individual debe ser conforme con el reglamento dictado por una autoridad jerárquicamente superior.
5. El acto individual de una autoridad no puede contravenir el reglamento dictado por la misma autoridad.



6. El acto individual de una autoridad no puede contravenir el reglamento dictado en los límites de su competencia, por una autoridad jerárquicamente inferior.
7. Todo acto administrativo desvinculado o contrario al ordenamiento jurídico positivo es legal.
8. La sanción que corresponde al acto ilegal es la nulidad.
9. La ilegalidad de los actos puede enjuiciarse en sede administrativa o judicial.

La responsabilidad de las personas jurídicas públicas y de sus agentes garantiza el cumplimiento del principio de la legalidad.

Informalidad Del Transporte Terrestre en el Perú : En el transporte terrestre de pasajeros y carga hay 100 mil camiones de carga pesada y 9 mil buses interprovinciales, y según el Consejo Nacional de Transporte Terrestre (CNTT) operan informalmente 50% del transporte de pasajeros y 80% de transporte de carga. Además, es impresionante la cantidad de dinero que mueve anualmente el transporte informal: S/. 2,800 millones el interprovincial, y S/. 800 millones el de pasajeros.

La informalidad en las carreteras es alarmante, 80% de choferes no están en planilla recibiendo bajísimos sueldos, la rotación de horarios es desordenada, no cubren el descanso reglamentario cada 4 horas ocasionando somnolencia y cansancio (40% duerme menos de 6 horas diarias y 80% maneja más de 5 horas ininterrumpidas), los paraderos informales son causa de la mayoría de asaltos y han proliferado unidades tipo combi para servicio interprovincial de turismo las que sin ningún control incrementan la informalidad.

Según la consultora Decidatt hay muchas empresas que empiezan con flotas muy reducidas (2 a 4 vehículos de más de 15 años de antigüedad) y no cumplen los requisitos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones pero logran registrarse en la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas de Indecopi.



Bajo este panorama la informalidad en el sector transporte, y en general en el país, está ampliamente generalizada, es producto de la combinación de falta de control y supervisión de reglas y normas, complejo marco normativo que agobia a empresas formales, sistema de impuestos y regulación mal diseñados, malos servicios públicos, políticas sociales mal orientadas, falta de empleo, y deficiente educación y desarrollo de capacidades.

2.2.5 TARIFAS

La palabra tarifa viene del árabe “ta’rífah” que en un principio significaba “definición”, una “declaración” o el hecho de “hacer saber” algo, pero que en el comercio marítimo Mediterráneo acabó por significar “lista de precios”. Se dice lo mismo en portugués y en catalán, tarifa. Probablemente se trate de un término del “saber” Mediterráneo, la lingua franca o jerga de los navegantes y los fletes baratos durante varios siglos, del XIV al XIX que estaba formada por una amalgama de voces árabes, italianas, turcas, griegas, occitanas y españolas. La palabra tarifa desde las costas del Mediterráneo habría mediado hacia el interior difundándose por las lenguas de Europa, y es así que posteriormente conquistadores difundieron el término hacia América.

Una tarifa es un listado o conjunto de precios a pagar para acceder o utilizar un servicio o producto.

Las tarifas de transporte terrestre en el Perú: Las fuertes alzas de los pasajes interprovinciales en los días previos a fiestas patrias, feriados largos, y fiestas de fin de año se han vuelto una tradición en nuestro país, hecho que genera molestia e indignación entre los pasajeros que desean pasar la Nochebuena fuera de su ciudad.

Pese a que ello representa un serio problema al usuario, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) nada puede hacer para evitar estos altos incrementos, que los pasajeros consideran como “abuso”.



Al respecto, funcionarios del ente supervisor aclararon que en el Perú no existe control de precios en el rubro de Transporte, por ello el costo del boleto en temporadas altas como Fiestas Patrias y Navidad se rigen por ley de la oferta y demanda.

“No existe en el país un control de precios por ello, de acuerdo a la oferta y la demanda, en algunas épocas suben los precios de los pasajes. Nuestra labor precisamente es transparentar el mercado para que el consumidor tenga más facilidades a la hora de elegir”, afirmó la directora de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor de Indecopi, Anahí Chávez.

2.3 MARCO CONCEPTUAL

2.3.1 EMPRESA

Se puede considerar que una definición de uso común en círculos comerciales es la siguiente: “Una empresa es un sistema con su entorno definido como la industria en la cual se materializa una idea, de forma planificada, dando satisfacción a demandas y deseos de clientes, a través de una actividad comercial”. Requiere de una razón de ser, una misión, una estrategia, objetivos, tácticas y políticas de actuación. Se necesita de una visión previa, y de una formulación y desarrollo estratégico de la empresa. Se debe partir de una buena definición de la misión, y la planificación posterior está condicionada por dicha definición. (*Wikipedia.org, Oficina del Emprendedor de Base Tecnológica Madrid, 2013, ¿Qué es una Empresa?*)

La Comisión de la Unión Europea sugiere la siguiente definición: «Se considerará empresa toda entidad, independientemente de su forma jurídica, que ejerza una actividad económica. En particular, se considerarán empresas las entidades que ejerzan una actividad artesanal u otras actividades a título individual o familiar, las sociedades de personas, y las asociaciones que ejerzan una actividad económica de



forma regular». (*Wikipedia.org, Comisión de la Unión Europea: 2008, Definición De Micro-Empresas, Pequeñas Y Medianas Empresas Adoptada Por La Comisión, art I*)

Otra definición -con un sentido más académico y de uso general entre sociólogos- es: “Grupo social en el que a través de la administración de sus recursos, del capital y del trabajo, se producen bienes o servicios tendientes a la satisfacción de las necesidades de una comunidad. Conjunto de actividades humanas organizadas con el fin de producir bienes o servicios”. (*Wikipedia.org; Telpin: 2010, Definición de empresa*)

2.3.2 SERVICIOS

Según ISO 9000, un servicio tiene como resultado llevar a cabo al menos una actividad en la interfaz entre el proveedor y el cliente, donde el servicio generalmente es intangible. La prestación de un servicio puede implicar:

- ✓ Una actividad realizada sobre un producto tangible suministrado por el cliente (por ejemplo, reparación de un automóvil);
- ✓ Una actividad realizada sobre un producto intangible suministrado por el cliente (por ejemplo, la declaración de ingresos necesaria para preparar la devolución de los impuestos);
- ✓ La entrega de un producto intangible (por ejemplo, la entrega de información en el contexto de la transmisión de conocimiento);
- ✓ La creación de una ambientación para el cliente (por ejemplo, en hoteles y restaurante).

Clasificación de los servicios

Hay dos grandes maneras de clasificar los servicios. Una de ellas es clasificándola en servicios públicos y privados.

- a. **Servicio Público:** Prestaciones reservadas en cada Estado a la órbita de las administraciones públicas y que tienen como finalidad ayudar a las personas que lo necesiten, por ejemplo, hospitales, empresas postales y catalinas.



b. **Servicio Privado:** aquel servicio que entrega una empresa privada y que sirve para satisfacer intereses o necesidades particulares de las personas con fin de lucro, por ejemplo, empresas de comunicaciones, gas y luz.

([https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_\(econom%C3%ADa\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_(econom%C3%ADa)) , 2015, *Servicio*)

2.3.3 DEPRECIACION

La depreciación contable tiene lugar en el estudio del valor de los activos. Todos los bienes tienen una vida útil estimada como resultado de la utilización o el desgaste por su uso. Esta pérdida de valor a lo largo del tiempo es lo que se denomina depreciación, y debido a que plasmaremos nuestros esquemas y nuestros datos en un libro de contabilidad, podemos decir que estamos hablando de la depreciación contable.

La depreciación contable indica la cantidad que el activo disminuye cada año fiscal. Se divide el coste total del bien entre el número de años.

(<http://depreciacion.net/contable/> , 2012, *Depreciación*)

2.3.4 OFERTA Y DEMANDA

- **OFERTA:** Puede definirse como las diferentes cantidades que los productores estarán dispuestos y en condiciones de vender en el mercado, en función de los diferentes niveles de precios posibles, durante determinado periodo.
- **DEMANDA:** Puede definirse como las diferentes cantidades que los consumidores estarán dispuestos y en condiciones de adquirir en función de los diferentes niveles de precios posibles, en determinado periodo.

(Osiel Gómez López (1997), *Elementos Básicos de la Economía*)

2.3.5 TRANSPORTE PÚBLICO

Transporte público o transporte en común es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte, y las distintas unidades están disponibles para el público en general.

(https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%ABlico 2015, Servicio)

2.3.6 COSTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

A través del desplazamiento y sus generadores es que se medirá el costo y la forma en que este incurrirá en el desarrollo, y participará en cada uno de los elementos que fundamentan y permiten la generación y cumplimiento del servicio según los parámetros exigidos por el cliente.

2.3.6.1 COMPONENTES DE MATERIALES PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS

a. DESGASTE

Motor

El motor como parte fundamental de cada vehículo es el que desarrolla y genera el movimiento del vehículo y en general de cada una de las partes, así mismo genera la potencia que deriva en el movimiento y por lo tanto se transforma en desplazamiento el cual es la parte fundamental del servicio de transporte.

Caja y transmisión La caja y transmisión son las que hacen que el vehículo transmita la fuerza generada por el motor y la transmisión a las ruedas, esto alrededor de los sistemas de suspensión y chasis, mas sin embargo estos son los componentes que inducen y materializan el movimiento que se transformará en desplazamiento.



Sistema de frenos El sistema de frenos del vehículo a pesar de no generar desplazamiento es parte esencial del mismo, ya que la generación de movimiento debe tener algún tipo de control por ende este sistema debe ser considerado dentro de los materiales, ya que del mismo depende el control del desplazamiento para cumplir con el objetivo de la actividad transportadora que es trasladar de un lugar a otro algún tipo de carga.

Sistema de Suspensión: El sistema de suspensión del vehículo es el encargado de mantener las ruedas en contacto con el suelo, absorbiendo las vibraciones, y movimiento provocados por las ruedas en el desplazamiento de vehículo y así no sean transmitidos al bastidor evitando que las oscilaciones se transmitan a los pasajeros o la carga.

Sistema de dirección: La dirección es el conjunto de mecanismos, mediante los cuales pueden orientarse las ruedas directrices de un vehículo a voluntad del conductor. Es el Sistema que permite al conductor de un vehículo dirigirlo sobre la ruta con suficiente exactitud, de acuerdo con la dirección elegida, tanto para seguir cursos curvos, como para evitar a otros vehículos, peatones y objetos estacionarios.

Sistema de alimentación: La función es la de producir la inyección de combustible líquido finamente pulverizado en el momento indicado y en la cantidad justa de acuerdo al régimen de funcionamiento del motor. Este sistema consta fundamentalmente de una bomba de desplazamiento positivo con capacidad para inyectar cantidades variables de combustible dada por un diseño especial de los émbolos y con un émbolo por inyector o cilindro del motor. El otro componente importante es el inyector propiamente dicho encargado de la



inyección directamente en la cámara de combustión (inyección directa) o en una cámara auxiliar (inyección indirecta).

Sistema de enfriamiento: Durante el funcionamiento del motor, la temperatura alcanzada en el interior de los cilindros es muy elevada, superando los 2000 °C en el momento de la combustión. Esta temperatura, al estar por encima del punto de fusión de los metales empleados en la construcción del motor, podría causar la destrucción de los mismos.

Aunque esta temperatura sea instantánea, pues baja durante la expansión y escape de los gases, aun así la temperatura media es muy elevada, y si no se dispusiera de un buen sistema de refrigeración, para evacuar gran parte del calor producido en la explosión, la dilatación de los materiales sería tan grande que produciría en ellos agarrotamientos y deformaciones.

Sistema Eléctrico: El sistema eléctrico automotriz se encarga del encendido del motor, de su control y monitoreo para un funcionamiento óptimo, carga de la batería del automóvil durante el funcionamiento del motor, luces frontales y posteriores, luces de maniobras, generación de alto voltaje para producir chispas en las bujías, control de inyección del combustible al motor.

Lubricantes, líquidos y aditivos: El trabajo principal del lubricante es evitar que las piezas metálicas entren en contacto para que así no haya fricción y por ende desgaste dentro del motor o piezas en movimiento. Adicionalmente, su trabajo es disipar el calor que se genera por la fricción, además de transferirlo fuera del ciclo de la combustión.

Otra de las funciones de un buen aceite, es que debe mantener en suspensión todos los contaminantes que son creados por la



combustión de la gasolina, como lo son los silicatos y ácidos; el lubricante debe limpiar los motores internamente de estos depósitos que son dañinos. Entre los aceites y líquidos encontramos:

- Líquido de baterías.
- Aceite de motor.
- Líquido de dirección hidráulica.
- Líquido refrigerante.
- Líquido de frenos.

Un aditivo para combustible es una sustancia química agregada a un producto para mejorar sus propiedades, en el caso de los combustibles dicha sustancia es utilizada en pequeñas cantidades añadida durante su elaboración por el fabricante, para cambiar las características del mismo y para mejorar sus propiedades.

Tapicería y accesorios: La tapicería y accesorios en general es uno de los trabajos que se puede realizar en un vehículo, que probablemente sea de lo más vistoso, pero que es el más agradecido en cuanto al resultado final, ya que es lo que apreciamos a primera vista y que da más elegancia y prestancia a un coche.

b. COMBUSTIBLE

Si bien el motor y las partes del desgaste no generan desplazamiento por si solas sino que por el contrario son parte de un sistema que sufre una reacción en cadena la cual deriva o tiene como resultado el movimiento, parte fundamental de esta cadena es el combustible que genera la explosión en el motor lo cual deriva en energía que a través de caja y transmisión se lleva a las ruedas y por lo tanto genera desplazamiento.

**c. LUBRICANTES**

Al igual que los combustibles los lubricantes por si solos no generan desplazamiento, mas sin embargo son una parte indispensable y fundamental de los generadores del mismo, ya que sin este no funcionarían adecuadamente y se desgastarían totalmente en un solo trayecto, el lubricante más allá de ser un generador del desplazamiento o un inductor del mismo, es un elemento fundamental del cuidado del motor y de la transmisión para el correcto funcionamiento.

d. NEUMATICOS

Los neumáticos son una parte importante del movimiento, ya que a través de las mismas es que se materializa el mismo y se puede dar cumplimiento al objetivo fundamental de la actividad transportadora; así mismo los neumáticos son el componente que materializan el desplazamiento y sin las mismas sería imposible desarrollar la actividad.

2.3.6.2 MANO DE OBRA (CONDUCTORES)

Al no existir un generador de desplazamiento como tal definido, pero en consecución a la definición de mano de obra directa y al no existir una transformación pero si un direccionamiento del servicio; la mano de obra directa está en cabeza de los generadores del servicio es decir de los conductores y monitores de rutas, estos cumplen la función de dar direccionamiento al vehículo y generación del desplazamiento ya que el vehículo por si solo es incapaz de cumplir su objetivo en el caso del conductor.

2.3.6.3 MANO DE OBRA INDIRECTA

La mano de obra indirecta hace referencia a los procesos relacionados con la parte operativa del servicio, pero que no están involucrados dentro de la ejecución.



Para el caso de una empresa de transporte, se hace referencia a los salarios del personal administrativo y empleados en las actividades de programación y monitoreo (administrador, counter, etc.)

2.3.6.4 COSTOS INDIRECTOS

a. COSTOS INDIRECTOS RELATIVOS A LOS VEHÍCULOS

Chasis: El chasis por su parte es la estructura fundamental del vehículo, pues es en el mismo que se ensamblan las partes que generan el desplazamiento, mas sin embargo el chasis no es un generador de movimiento, sino que por el contrario es trasladado como parte de la fuerza generada por los componentes de los materiales.

Carrocería: La carrocería por su parte es un componente muy importante del servicio de transporte, pues es allí donde se aloja los pasajeros, la carrocería es montada en todos los vehículos sobre el chasis y debajo de la misma se alojan tanto al interior como al exterior; los generadores de movimiento del vehículo, esto dependiendo de la distribución del mismo, es así que la carrocería no cuenta con generación de movimiento pero si sufre un desgaste indirecto.

Mueblería del vehículo: La mueblería hace referencia a las sillas, carpetas y demás componentes al interior de la carrocería los cuales se desgastan con el uso de los pasajeros, al igual que la carrocería; esta, se encuentra ubicada sobre el chasis y en la parte interior del vehículo, pero este tipo de desgaste el cual no es uniforme cumple una función indirecta al objetivo general de la actividad económica.

b. OTROS COSTOS INDIRECTOS

Relevos

Los relevos hacen referencia a los fallos durante la ejecución del servicio. Es decir cuando algún vehículo no puede



desarrollar el servicio asignado de manera temporal, estos se asignan al servicio a manera de reemplazo temporal de un vehículo.

Comunicaciones

Los medios de comunicación hacen referencia al principal medio de ubicación, programación y control del servicio, los teléfonos son los principales mecanismos de programación de vehículos en las diferentes modalidades que este servicio posee. (Celulares, teléfonos fijos, radiotelefonos, internet, etc.)

Servicios Básicos (Luz y Agua)

El servicio básicos como la energía eléctrica y agua hacen referencia a los consumos necesarios por los procesos de mano de obra directa e indirecta el cual permite programar rutas y vehículos.

Papelería

Las papelerías hacen referencia a los documentos necesarios para que este servicio pueda ser desarrollado legalmente y según las disposiciones del Ministerio de Transporte, documentos tales como extractos de contrato, planillas de viaje ocasional y planillas de servicio urbano.

Seguros

Los seguros hacen referencia a las pólizas necesarias para prestar el servicio en cumplimiento de las disposiciones legales para desarrollar el servicio.

Limpieza

La Limpieza se define como el proceso de remover, a través de medios mecánicos y/o físicos, el polvo, la grasa y otros contaminantes de las superficies, equipos, materiales, personal, etc. Este proceso, junto con un adecuado proceso de desinfección, es indispensable para controlar la presencia de los microorganismos en el ambiente.

Peajes

Los peajes hacen referencias a los derechos de tránsito por una vía los cuales son cancelados en cumplimiento del servicio



ya que estos varían según la ubicación del cliente o con los trazados de ruta. (*William Camilo Pardo Acuña Y Yeison Andrés Calderón Lavado; 2007 Universidad De La Salle, Facultad De Contaduría Pública, Bogotá*)

2.3.7 FLOTA DE VEHICULOS

Es un conjunto de vehículos reunidos con un propósito dentro de una organización o para el logro de un objetivo concreto.

Una empresa de transporte de pasajeros, agrupa en su flota de vehículos a todos los buses, más los auxilios mecánicos y todos los vehículos propiedad de la empresa para ese fin. (<https://prezi.com/bl6i3uajikfd/funciones-administrativas-aplicadas-a-las-flotas-de-transporte/>, 2014, *Funciones Administrativas*)

2.3.8 RUTA

Ruta en sentido amplio es un sendero, camino o vía en una dirección determinada, que conduce a un fin material o espiritual; y en sentido geográfico las rutas son vías de transporte que unen lugares que pasan a estar comunicados. Las rutas que ingresan en las ciudades reciben la denominación de calles. En estas la velocidad permitida es menor que en las rutas que no atraviesan ciudades, o están cercanas a lugares poblados. (<http://deconceptos.com/ciencias-sociales/ruta>, 2010, *Ruta*)

2.3.9 TRANSPORTE PÚBLICO NACIONAL DE PASAJEROS

La Superintendencia de Aduanas y administración Tributaria hace mención a lo siguiente:

El transporte público es el servicio que está a disposición de la población en general y que es realizado interdepartamental o intradepartamental por vías terrestres.

Se entenderá por viaje interdepartamental al traslado de pasajeros que se realiza entre ciudades de diferentes departamentos.

Asimismo se entenderá por viaje intradepartamental al traslado de pasajeros que se realiza entre ciudades de un mismo departamento,

exceptuándose los viajes dentro del ámbito urbano entendiéndose como tal a aquél que se presta al interior de una provincia.

2.3.10 MANIFIESTO DE PASAJEROS

Al documento de control de los boletos de viaje de transporte público nacional de pasajeros, en el cual se detalla la información correspondiente al viaje efectuado.

2.3.11 TERMINAL, ESTACIÓN DE RUTA O PARADERO DE RUTA

A los locales o lugares autorizados por la autoridad competente para el embarque y desembarque de pasajeros.

(<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2003/156.htm>, 2003, Normas sobre el boleto de viaje que emiten las empresas de transporte terrestre público nacional de pasajeros.)

2.3.12 LICENCIA

Es la facultad o permiso atribuido a una persona para ejercer una actividad, o gozar de ciertas libertades o concesiones fuera de las ordinarias, por situaciones particulares. La persona que obtiene una licencia se denomina licenciado. Las licencias suponen que ciertas personas dominan determinadas cuestiones profesionales o técnicas, requeridas para el desarrollo de una actividad o son excepciones al régimen legal al que se le realizan concesiones.

(<http://deconceptos.com/general/licencia#ixzzeFZr5IP0>, 2009)

2.3.13 CONCESION

En economía y derecho administrativo, una concesión es el otorgamiento del derecho de explotación, por un periodo determinado, de bienes y servicios por parte de una administración pública o empresa a otra, generalmente privada. La concesión tiene por objeto la determinación de los bienes públicos mediante el uso, aprovechamiento, explotación de las instalaciones o la construcción de obras y nuevas terminales de cualquier índole sea marítima, terrestre o aérea de los bienes del dominio público. Muchas concesiones públicas tienen una estructura de costos que se beneficia de la gran escala, puesto que los costos unitarios caen a medida que la red aumenta. Sin embargo, la existencia de estas redes suele



provocar que las concesiones públicas se beneficien de un monopolio natural para dar ese servicio en el área donde operan.

(<http://es.wikipedia.org/wiki/concesi%C3%B3n> , 2010)

2.3.14 BOLETAJE

Es el comprobante de pago que sustenta la prestación de un servicio de transporte público nacional de pasajeros, el mismo que debe ser emitido independientemente del monto cobrado o si se trata de la prestación de un servicio a título gratuito.

(<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2003/156.htm>), 2003,
Normas sobre el boleto de viaje que emiten las empresas de transporte terrestre público Nacional de pasajeros)

2.4 MARCO LEGAL

2.4.1 LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, N° 27181

TITULO I

DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1º - Del ámbito de aplicación

1.1 La presente ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

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

Artículo 2º - De las definiciones

Para efectos de la aplicación de la presente ley entiéndase por:

- a)** Transporte Terrestre: desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.

- b) Servicio de Transporte: actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.
- c) Tránsito Terrestre: conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente ley y sus reglamentos que lo orienta y lo ordenan.
- d) Vías Terrestres: infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.

Artículo 3º - Del objetivo de la Acción Estatal

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

Artículo 4º - De la libre competencia y rol del Estado

4.1 El rol estatal en materia de transporte y tránsito terrestre proviene de las definiciones nacionales de política económica y social. El Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, cumpliendo funciones que, siendo importantes para la comunidad, no pueden ser desarrolladas por el sector privado.

4.2 El Estado focaliza su acción en aquellos mercados de transporte que presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia. En particular dirige su atención a los mercados que se desarrollan en áreas de baja demanda de transporte a fin de mejorar la competitividad en los mismos y a los existentes en áreas urbanas de alta densidad de actividades a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

4.3 El Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente.

Artículo. 6º - De la internalización y corrección de costos

6.1 El Estado procura que todos los agentes que intervienen en el transporte y en el tránsito perciban y asuman los costos totales de sus decisiones, incluidos los costos provocados sobre terceros como consecuencia de tales decisiones.



Asimismo, promueve la existencia de precios reales y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte y corrige, mediante el cobro de tasas u otros mecanismos similares, las distorsiones de costos generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

6.2 Cuando la corrección de costos no sea posible, aplica restricciones administrativas para controlar la congestión vehicular y garantizar la protección del ambiente, la salud y la seguridad de las personas.

Artículo 9º - De la supervisión y fiscalización

Es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. Por tal motivo procura la existencia de una fiscalización eficiente, autónoma, tecnificada y protectora de los intereses de los usuarios.

TITULO II

COMPETENCIAS Y AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 10.- De la clasificación de las competencias

En materia de transporte y tránsito terrestre las competencias se clasifican en: a) Normativas. b) De gestión. c) De fiscalización.

Artículo 11.- De la competencia normativa

11.1 La competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional. Aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de su competencia, sin transgredir ni desnaturalizar la presente ley ni los reglamentos nacionales.

Artículo 12.- De la competencia de gestión

12.1 La competencia de gestión consiste en la facultad que tienen las autoridades competentes, implementan los principios rectores y las disposiciones de transporte y tránsito terrestre, contenidos en la presente ley y en los reglamentos nacionales.

12.2 Comprende las siguientes facultades:

- a)** Administración de la infraestructura vial pública, de la señalización y gestión de tránsito de acuerdo a las normas vigentes.
- b)** Registro de los servicios de transporte terrestre de pasajeros y mercancías.
- c)** Otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre, de acuerdo a lo que establece la presente ley, los reglamentos nacionales correspondientes y las normas vigentes en materia de concesiones.

Artículo.-13 De la competencia de fiscalización

La competencia en esta materia comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre, de tal forma que se promueva un funcionamiento transparente del mercado y una mayor información a los usuarios.

Artículo.- 14 De la asignación de las competencias

14.1 Las competencias en materia de transporte y tránsito terrestre se asignan de acuerdo a lo establecido en la presente ley y se ejercen con observancia de los reglamentos nacionales.

14.2 Las competencias que no sean expresamente asignadas por la presente ley a ninguna autoridad corresponden exclusivamente al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Artículo.- 15 De las autoridades competentes

Son autoridades competentes respecto del transporte y tránsito terrestre según corresponda:

- a)** El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción;
- b)** Las municipalidades distritales;
- c)** La Policía Nacional del Perú, y



d) El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual INDECOPI.

Artículo 17.- De las competencias de las municipalidades provinciales

Las municipalidades provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre: Competencias normativas:

- a. Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.
- b. Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes.
- c. Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente.

Artículo 18. -De las competencias de las municipalidades distritales

18.1 Las municipalidades distritales ejercen las siguientes competencias:

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

18.2 En el caso en que dos distritos contiguos requieran una gestión conjunta de transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. En caso de no establecerse dicho régimen corresponde a la municipalidad provincial fijar los términos de gestión común. **18.3** La inexistencia del régimen común a que se refiere el párrafo precedente no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción.

Artículo 19 - De la competencia de la Policía Nacional del Perú

La Policía Nacional del Perú es la autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial y de los prestadores de servicios de transporte, brindando el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes. Asimismo, presta apoyo a los concesionarios a cargo de la administración de infraestructura de transporte de uso público, cuando le sea requerido.

TITULO V

RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS

Artículo 29.- De la responsabilidad civil

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

Artículo 30.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, según los términos y montos establecidos en el reglamento correspondiente. Su aplicación es progresiva, de acuerdo al reglamento respectivo.

30.2 El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

30.3 Lo dispuesto en los puntos precedentes no enerva la obligatoriedad de contar con los seguros especiales que establezcan los reglamentos correspondientes para el transporte público, según la naturaleza del servicio.

Artículo 31.- De las sanciones al incumplimiento de la obligación de contar con seguro

El incumplimiento a la obligación establecida en la presente ley de contar y mantener seguros vigentes inhabilita a la unidad vehicular para transitar por cualquier vía del país, debiendo la autoridad competente retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo hasta que se acredite la contratación del seguro correspondiente, sin perjuicio de las demás sanciones que para tal fin establece el reglamento nacional, que deberán ser asumidas por el propietario del vehículo o el prestador del servicio.

TITULO VI

REGISTRO VEHICULAR Y OTROS REGISTROS

Artículo 32.- De la Placa única nacional de rodaje

32.1 Todo vehículo de transporte automotor que circule por vías públicas está obligado a exhibir la placa única nacional de rodaje.

32.2 La clasificación, características y el procedimiento para su obtención es establecida por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

32.3 La manufactura y expedición corresponde al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, según las normas pertinentes.

Artículo 33.- Del Registro de Propiedad y tarjeta de identificación vehicular

33.1 Todo vehículo que para circular requiera un conductor con licencia de conducir debe inscribirse en el Registro de Propiedad Vehicular, salvo disposición contraria prevista en la ley. Dicho registro expide una tarjeta de identificación vehicular que consigna las características y especificaciones técnicas del vehículo.

33.2 La Superintendencia Nacional de Registros Públicos, SUNARP, pone a disposición del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción la información que se consigne en el Registro de Propiedad Vehicular.

33.3 El reglamento nacional correspondiente determina lo relativo a los vehículos especiales.

2.4.2 REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE

SECCIÓN PRIMERA

DISPOSICIONES GENERALES TÍTULO PRELIMINAR OBJETO, ALCANCE Y DEFINICIONES

Artículo 1.- Objeto

El presente Reglamento tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley.

Artículo 2.- Alcance del Reglamento

El presente Reglamento no comprende, dentro de su ámbito, el servicio de transporte ferroviario y el servicio de transporte especial de usuarios en vehículos menores motorizados o no motorizados, los que se rigen por sus leyes y reglamentos respectivos. El presente Reglamento se aplica en forma complementaria a los acuerdos sobre transporte internacional vigentes en el país.

Artículo 3.- Definiciones

Para efectos de la aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, se entiende por:

Centro de Inspección Técnica Vehicular: Entidad que cuenta con autorización vigente para realizar inspecciones técnicas vehiculares (ITV) de acuerdo a lo previsto en la norma de la materia.

Certificado contra Accidentes de Tránsito - CAT: Certificado expedido por una Asociación de Fondos contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) que cubre a los ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor destinado a la prestación del servicio de transporte público provincial, urbano e interurbano, en caso que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.



El CAT solo tiene vigencia en la circunscripción para la cual esté autorizada la AFOCAT emitente y se rige por las normas de la SBS.

Certificado de Inspección Técnica Vehicular: Documento que emite un CITV, que se emite conforme a la normatividad de la materia y el presente Reglamento y que acredita según corresponda que:

- a) El vehículo ha sido originalmente diseñado y/o fabricado para el transporte de personas o mercancías.
- b) Las modificaciones autorizadas, en el caso del transporte de mercancías y el transporte mixto, han sido efectuadas técnicamente y por tanto es admisible su circulación en la red vial nacional.

Concesionaria: Es la persona jurídica titular de una concesión para realizar servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, de acuerdo a lo previsto en la misma.

Flota Vehicular Habilitada: Conjunto de vehículos habilitados con los que el transportista presta el servicio de transporte terrestre.

Infracción: Se considera infracción a las normas del servicio de transporte a toda acción u omisión expresamente tipificada como tal en el presente Reglamento.

Servicio de Transporte Terrestre: Traslado por vía terrestre de personas o mercancías, a cambio de una retribución o contraprestación o para satisfacer necesidades particulares.

Servicio de Transporte Público: Servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica.

Servicio de Transporte Privado: Es el servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que realiza una persona natural o jurídica cuya actividad o giro económico principal no es el del transporte. El servicio de transporte privado se emplea para satisfacer necesidades particulares, con personal propio o de una empresa tercerizadora registrada y supervisada por el MINTRA y sin que medie a cambio el pago de un flete, retribución o contraprestación.

Servicio de Transporte Especial de Personas en Auto Colectivo: Servicio de transporte especial de personas que tiene por objeto el traslado de usuarios desde un punto de origen a uno de destino, dentro de una región, en un vehículo de la categoría M2 de clasificación vehicular establecida en el RNV.

**SECCIÓN SEGUNDA****CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA EN EL TRANSPORTE
TERRESTRE****CAPÍTULO II
CONDUCTORES****Artículo 29.- Requisitos para la habilitación como conductor del servicio de transporte terrestre**

Para ser habilitado como conductor de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre, y mantener tal condición, el conductor debe cumplir con los siguientes requisitos: 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 superar la edad máxima para conducir vehículos del servicio de transporte, la misma que queda fijada en sesenta y cinco (65) años.

Artículo 30.- Jornadas máximas de conducción

30.1 La determinación de las jornadas máximas de conducción tiene por fin establecer estándares de seguridad, que se definen en el presente Reglamento.

30.2 Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno.

30.9 Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público regular de personas de ámbito provincial, no deberán realizar jornadas de conducción efectiva continua de más de cinco (5) horas, y deberán gozar de un tiempo de descanso entre cada jornada de conducción no menor de una (1) hora; en caso que la jornada de conducción efectiva sea menor de dos (2) horas, el tiempo de descanso será no menor de treinta (30) minutos. La duración acumulada de jornadas de conducción no deberá exceder de diez (10) horas en un período de 24 horas.

2.4.3 REGLAMENTO DE LA LEY DEL IMPUESTO A LA RENTA**DECRETO SUPREMO Nº 122-94-EF****CAPITULO VI****DE LA RENTA NETA****Artículo 22º.- DEPRECIACION**

De conformidad con el Artículo 39º de la Ley, los edificios y construcciones sólo serán depreciados mediante el método de línea recta, a razón de 3% anual.

- a) Los demás Para el cálculo de la depreciación se aplicará las siguientes disposiciones:
- b) bienes afectados a la producción de rentas gravadas de la tercera categoría, se depreciarán aplicando el porcentaje que resulte de la siguiente tabla:

BIENES	PORCENTAJE ANUAL DE DEPRECIACION HASTA UN MAXIMO DE:
1. Ganado de trabajo y reproducción; redes de pesca.	25%
2. Vehículos de transporte terrestre (excepto ferrocarriles); hornos en general.	20%
3. Maquinaria y equipo utilizados por las actividades minera, petrolera y de construcción; excepto muebles, enseres y equipos de oficina.	20%
4. Equipos de procesamiento de datos.	25%
5. Maquinaria y equipo adquirido a partir del 01.01.91.	10%
6. Otros bienes del activo fijo	10%



La depreciación aceptada tributariamente será aquélla que se encuentre contabilizada dentro del ejercicio gravable en los libros y registros contables, siempre que no exceda el porcentaje máximo establecido en la presente tabla para cada unidad del activo fijo, sin tener en cuenta el método de depreciación aplicado por el contribuyente.

En ningún caso se admitirá la rectificación de las depreciaciones contabilizadas en un ejercicio gravable, una vez cerrado éste, sin perjuicio de la facultad del contribuyente de modificar el porcentaje de depreciación aplicable a ejercicios gravables futuros.

Tratándose de maquinaria y equipo, incluyendo los cedidos en arrendamiento, procederá la aplicación del porcentaje previsto en el numeral 3 de la tabla contenida en el primer párrafo cuando la maquinaria y equipo haya sido utilizada durante ese ejercicio exclusivamente para las actividades minero, petrolero y de construcción.

2.4.4 LEY DE CONSOLIDACIÓN DE BENEFICIOS SOCIALES

CAPÍTULO I DEL SEGURO DE VIDA CONCEPTO Y BENEFICIARIOS

Artículo 1.-El trabajador empleado u obrero tiene derecho a un seguro de vida a cargo de su empleador, una vez cumplidos cuatro años de trabajo al servicio del mismo. Sin embargo, el empleador está facultado a tomar el seguro a partir de los tres meses de servicios del trabajador.

El seguro de vida es de grupo o colectivo y se toma en beneficio del cónyuge conviviente a que se refiere el artículo 321 del Código Civil y de los descendientes, sólo a falta de éstos corresponde a los ascendientes y hermanos menores de dieciocho (18) años.

Artículo 2.-En caso de reingreso, son acumulables los tiempos de servicios prestados con anterioridad para efectos de acreditar los cuatro años que originan el derecho.

Artículo 3.-El empleador tiene derecho a cobrar el capital asegurado en la póliza, si fallecido el trabajador y vencido el plazo de un (1) año de ocurrida dicha contingencia, ninguno de los beneficiarios señalados en el artículo 1 hubiera ejercido su derecho. Es de aplicación el artículo 16 de la presente Ley.

OBLIGACIONES DEL TRABAJADOR

Artículo 6.- El trabajador deberá entregar a su empleador una declaración jurada, con firma legalizada notarialmente, o por el Juez de Paz a falta de notario, sobre los beneficiarios del seguro de vida, con estricta observancia del orden establecido en el artículo 1 de esta Ley y con indicación del domicilio de cada uno de los beneficiarios.

Es obligación del trabajador comunicar a su empleador las modificaciones que puedan ocurrir en el contenido de la declaración jurada.

OBLIGACIONES DEL EMPLEADOR

(Artículo MODIFICADO por el Artículo 2 de la Ley No.26645 publicada el 27/06/96)

Artículo 7.- El empleador está obligado a tomar la póliza de seguro de vida y pagar las primas correspondientes.

En caso que el empleador no cumpliera ésta obligación y falleciera el trabajador, o sufriera un accidente que lo invalide permanentemente, deberá pagar a sus beneficiarios el valor del seguro a que se refiere el artículo 12.

En los casos de suspensión de la relación laboral a que se refiere el Artículo 45 del Texto Único Ordenado de la Ley de Fomento del Empleo, a excepción del caso del inciso j), el empleador está obligado a continuar pagado las primas correspondientes, y las compañías de seguros deberán continuar con la cobertura de las prestaciones a que se refiere esta Ley. En estos supuestos, la prima se calcula sobre la base de la última remuneración percibida antes de la suspensión, dejándose constancia del pago en la planilla y boletas de pago.

Artículo 8.- La declaración jurada que contiene la relación de beneficiarios del trabajador a que se refiere el artículo 1 de esta Ley debe ser entregada bajo



responsabilidad, a la compañía de seguros contratada, dentro de las 48 horas de producido el fallecimiento del trabajador.

CONTINUACIÓN DEL SEGURO EN CASO DE ENFERMEDAD O CESE DEL TRABAJADOR

Artículo 18.- En caso que el trabajador asegurado enferme y hasta su recuperación o cese en el empleo y decida mantener su seguro en vigor, asumirá por su cuenta el pago de la primera que se abonará en base a la última remuneración percibida por el trabajador, a elección de este dicha base podrá reajustarse periódicamente de acuerdo al Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana establecido por el Instituto Nacional de Estadística e Informática.

CAPITULO II DE LA BONIFICACIÓN POR TIEMPO DE SERVICIOS

Artículo 19.-Tienen derecho a la bonificación por tiempo de servicios los trabajadores empleados u obreros comprendidos en el régimen laboral de la actividad privada, que cumplan los requisitos establecidos en la presente ley.

Artículo 21.-La bonificación por tiempo de servicios es igual al 30% de la remuneración mensual computable que perciba el trabajador. **Artículo 22.-**Se considera remuneración computable para efectos de este beneficio únicamente a la remuneración básica y a la de horas extras.

2.5 HIPÓTESIS

2.5.1 HIPÓTESIS GENERAL

En la empresa de transportes de pasajeros Campana E.I.R.L en la ruta Cusco Quillabamba, los costos de servicio los determinan en forma unilateral los propietarios de los vehículos y son además de manera empírica sin nivel técnico lo que genera una serie de implicancias legales contables y tarifarias.

2.5.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- Los costos de servicio en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015 lo



determina cada conductor y/o propietario de manera empírica y sin ningún nivel técnico contable.

- En la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015 se ha identificado una serie de anomalías legales en contra de las normas y reglamentos, emitidas por entidades estatales.
- Las tarifas de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015. es variable debido a la falta de determinación de costos de servicio de transporte de pasajeros así como la variación constante de la oferta y demanda.

2.6 VARIABLES

1. Costos de servicio de transporte de pasajeros.
2. Aspectos legales
3. Tarifas.
4. Variable Interviniente: Empresa de Transportes Campana E.I.R.L; Es una empresa dedicada al servicio de transporte de pasajeros que recorre la ruta Cusco Quillabamba Cusco, según la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria esta empresa se inscribe el 06 de Setiembre del 2013 e inicia sus actividades el 09 de Setiembre del 2013. Su domicilio fiscal está en la Av. 25 De Julio Nro. S/N Urb. Santa Ana Cusco - La Convención - Santa Ana. En la actualidad esta empresa cuenta con 28 unidades vehiculares marca Hyundai, Van H1.



2.6.1 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE	DEFINICION	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSION	INDICADORES
Costos de servicio transporte de pasajeros	Conjunto de procedimientos que identifica , clasifica, modela e informa las ganancias y pérdidas que representa cada tipo de costos que obtiene la empresa en el giro del negocio y que sirve a los propietarios para analizar si la empresa cumple con su objetivo de maximizar sus utilidades	Son aquellos que permiten conocer cuánto cuesta el servicios de transporte en la ruta Cusco Quillabamba de la Empresa de Transportes Campana E.I.R.L.	Costos fijos	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Salario del personal administrativo y de los conductores ✓ Beneficios Sociales ✓ Depreciación ✓ Seguros ✓ SOAT ✓ Impuestos
			Costos variables	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sistemas del vehículo ✓ Consumo de combustible ✓ Consumo de llantas ✓ Consumo de aceites, lubricantes filtros ✓ Mantenimiento y reparaciones



				<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lavado y engrase ✓ Chasis ✓ Carrocería ✓ Tapicería y accesorios del vehículo ✓ Servicios Básicos
Aspectos Legales	Prevalencia de la ley ante cualquier otra actividad o acción que posee el poder público, el cual las personas deben comprometerse a cumplir dichas leyes.	Establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre que rige en todo el territorio del país.	Legalidad	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Leyes ✓ Decretos Supremos ✓ Resoluciones
Aspectos Tarifarios	La tarifa es el precio que pagan los usuarios o consumidores de un servicio público o un servicio privado al concesionario a cambio de la prestación de dicho servicio.	La tarifa del servicio de transporte terrestre está reflejado en una cantidad determinada luego de estructurar aquellos costos que incurren en el traslado de pasajeros o usuarios de un lugar a otro,	Tarifa	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Distancia ✓ Tipo de vehículo ✓ Tiempo ✓ Encomiendas, giros.



CAPÍTULO III

3. DISEÑO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El estudio de investigación tiene un enfoque **CUANTITATIVO**, porque pretende examinar los datos del presente estudio de manera numérica además que estableceremos los costos de servicio y sus aspectos legales y tarifarios en la Empresa de Transporte de pasajeros Empresa Campana E.I.R.L en la ruta Cusco Quillabamba, mediante la recolección de datos sobre las indicadas variables de investigación.

3.2 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

Es de diseño **No Experimental** por que no manipula en forma directa las variables, permitiéndonos observar el fenómeno tal y como se muestra en su contexto natural

3.3 ALCANCE DE INVESTIGACIÓN

Según Roberto Hernández Sampieri, el presente trabajo de investigación es **Descriptiva**, porque presenta a las variables tal como están en la realidad.

3.4 POBLACIÓN Y MUESTRA

a. **POBLACIÓN:** La población representa Gerente-Administrador, Contador, 2 Counter, 2 Colaboradores además de 28 conductores, cuantificándose la población en total 34 personas quienes están involucradas en las actividades de la Empresa de Transporte de pasajeros en la ruta Cusco Quillabamba de la Empresa Campana E.I.R.L.



- c. MUESTRA:** La aplicación es una muestra no probabilística, de tipo muestreo por conveniencia ya que los sujetos a encuestar son los conductores de los vehículos quienes son los más accesibles, además son quienes tienen mayor participación en la prestación de este servicio, el número en total son de **28 ENCUESTADOS**.

3.3 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN, PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

a. La técnica de recolección de datos

Se utilizarán todas las técnicas e instrumentos que resulten de la Operacionalización de las variables.

b. La técnica del análisis documental

Utilizando documentos textuales y de resumen; recurriendo como fuentes a: Bibliografía especializada, disposiciones relacionadas a Normas referidas a los costos de servicios y sus implicancias legales y tarifarios de la empresa de transporte de pasajeros en la ruta Cusco Quillabamba de la Empresa Campana E.I.R.L.

c. La técnica de la entrevista

Utilizando como instrumento la guía de entrevistas, recurriendo como informantes a los a los propietarios de las unidades de la empresa de transporte de pasajeros en la ruta Cusco Quillabamba de la Empresa Campana E.I.R.L.; la empresa que usaremos para obtener los datos de los dominios de las variables.

La entrevista nos ayudara para saber cuál es la situación actual de la empresa y así determinar la información requerida para el análisis de los costos de servicios. Entonces ya sabemos que los instrumentos a utilizar son: para la investigación de gabinete o biblioteca, fichas textuales y de resumen; y para la investigación de campo; un cuestionario y una guía de entrevista.



Los datos recopilados en el trabajo de campo estarán procesados en hojas Excel.

d. Ordenamiento del Análisis de Datos

Para la operacionalización de la información obtenida en aplicación de las técnicas e instrumento será por medio de un sistema estadístico empleando los siguientes mecanismos:

- ✓ Contrastación de hipótesis.
- ✓ Ordenamiento de la información.
- ✓ Baseado de información.
- ✓ Cuadros estadísticos.
- ✓ Gráficos.
- ✓ Análisis descriptivo.

CAPITULO IV

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

4.1 PROCESAMIENTO DE LA MUESTRA DE ESTUDIO REALIZADO A LOS CONDUCTORES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES CAMPANA E.I.R.L (ENCUESTAS)

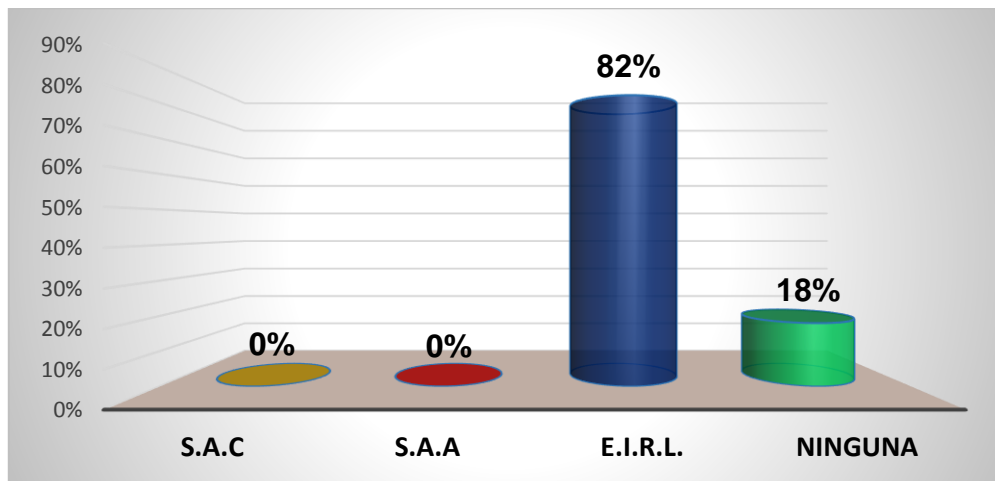
TABLA N° 01

En qué tipo de Sociedad se encuentra la Empresa.

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
S.A.C	0	0%
S.A.A	0	0%
E.I.R.L	23	82%
Ninguna	5	18%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 01

En qué tipo de Sociedad se encuentra la Empresa.



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas.

INTERPRETACIÓN:

En la encuesta realizada a los conductores de la Empresa de Transporte Campaña de la ruta Cusco Quillabamba, un 82% de los encuestados señalaron que su forma societaria es de E.I.R.L., el 18% de los encuestados señalaron que no pertenecen a ninguna forma societaria en la Empresa de Transporte Campaña de la ruta Cusco Quillabamba.

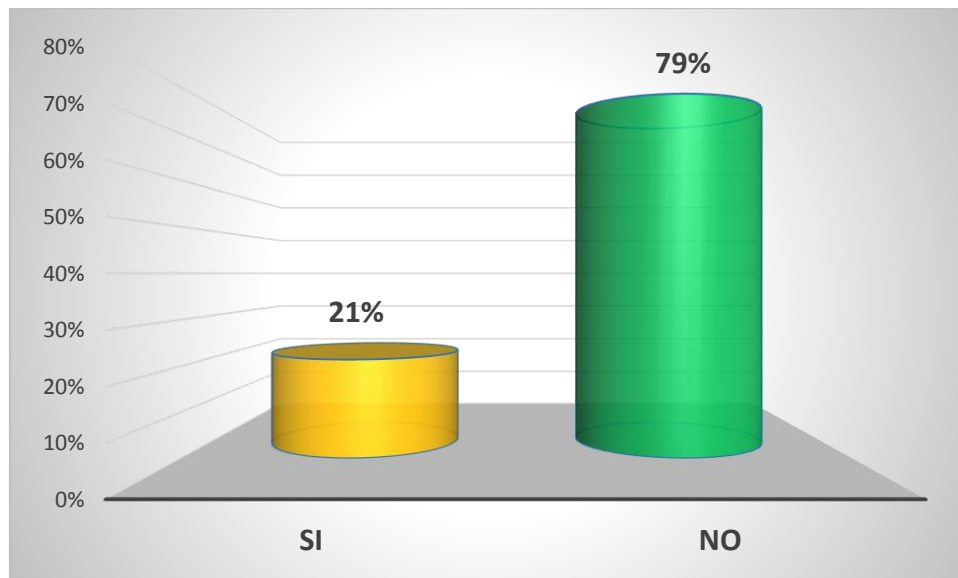
TABLA N° 02

La empresa es propietaria de las unidades

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	6	21%
No	22	79%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 02

La empresa es propietaria de las unidades



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En la encuesta realizada a los conductores de la Empresa de Transporte Campana E.I.R.L. de la ruta Cusco Quillabamba, un 79% de encuestados afirmaron que la empresa no es propietaria de todas las unidades de transporte, indicaron que son carros temporales y otros que solo son comisionistas; mientras que un 21% afirma que la unidad vehicular si propiedad de la empresa.

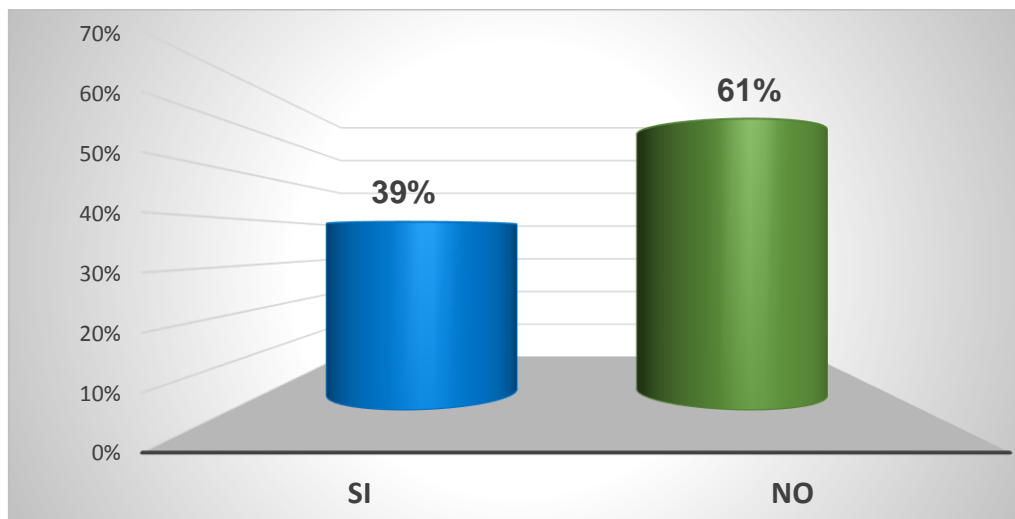
TABLA N° 03

Esta dispuesto a transferir la propiedad a nombre de la empresa

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	11	39%
No	17	61%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 03

Esta dispuesto a transferir la propiedad a nombre de la empresa



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En esta tabla y gráfica N°03 nos demuestra si los conductores de la Empresa de Transporte Campana estarían dispuestos a transferir su vehículo a nombre de la empresa, donde el 39% de encuestados señalaron que si estarían dispuestos a transferir sus vehículos, de acuerdo a la tabla n° 02, 6 vehículos ya son propiedad de la empresa, es decir 5 vehículos más de propiedad de personas naturales podrían transferirlos; mientras que el 61% de los encuestados indicaron que no estarían dispuestos a transferir sus propiedades a nombre de la empresa.

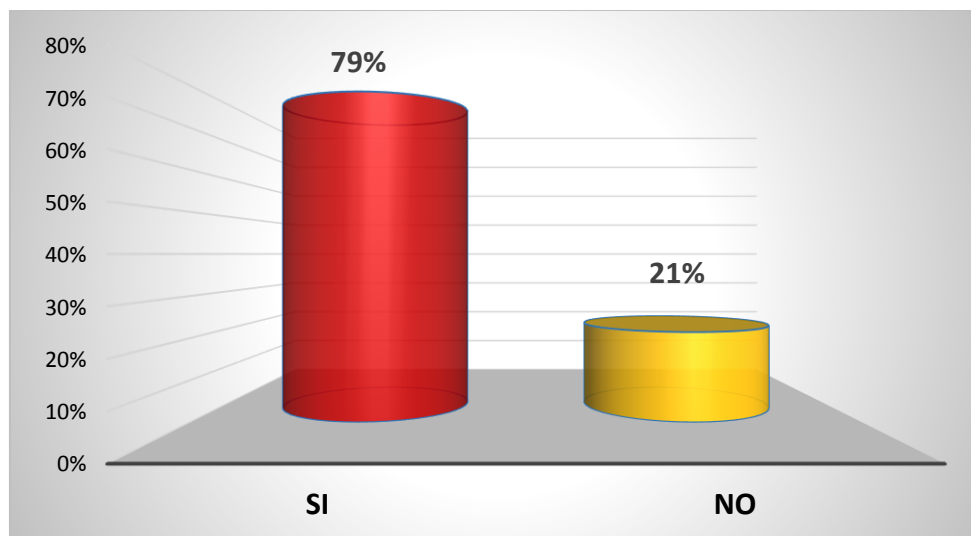
TABLA N° 04

Paga cupo por uso de la línea y cuánto

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	22	79%
No	6	21%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 04

Paga cupo por uso de la línea y cuánto



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En la tabla y grafica N°23 nos demuestra si los conductores pagan cupos por uso de línea, en el cual señalaron los encuestados en un 79% de que si realizan el pago de cupos por el uso de las líneas, así mismo afirman pagar la cantidad de S/.2000.00 por cupo, mientras que un 21% afirma no pagar nada, debido esto que las unidades pertenecen a la misma Empresa de Transportes Campana E.I.R.L. que cubre la ruta Cusco Quillabamba.

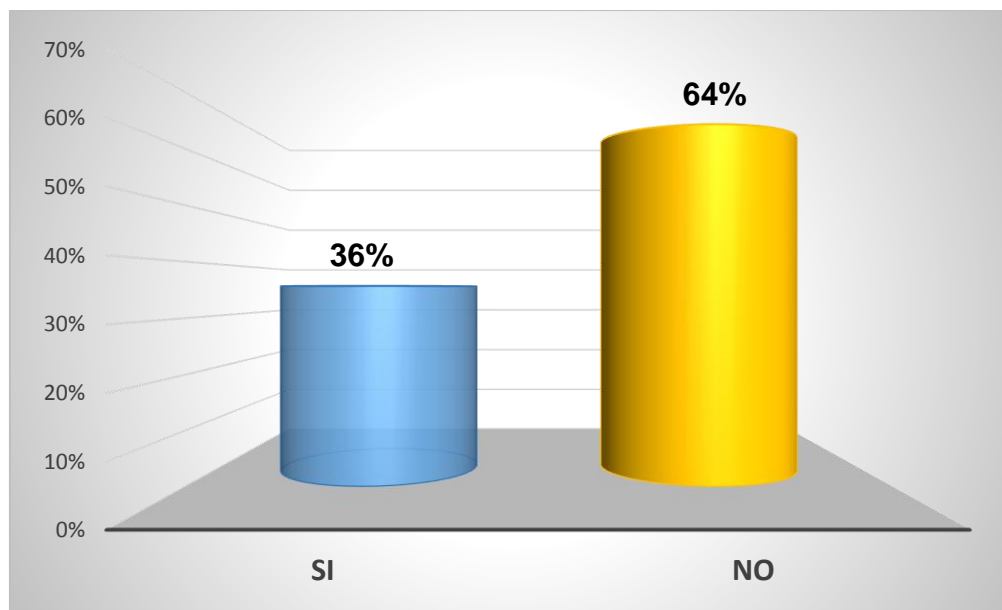
TABLA N° 05

Tiene algún conocimiento acerca de la Contabilidad de Costos

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	10	36%
No	18	64%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 05

Tiene algún conocimiento acerca de la Contabilidad de Costos



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En la tabla y grafica nos demuestran si los conductores conocen del tema de contabilidad de costos, en el que un 36% de encuestados señalaron que si conocen el tema de contabilidad de costos mientras que el 64% no poseen conocimiento alguno sobre temas referidos a contabilidad de costos en la Empresa Campana E.I.R.L. de la ruta Cusco Quillabamba.

TABLA N° 06

De la siguiente estructura de costos que ítems considera usted que son obligatorios para que influya en la prestación de su servicio de transporte de pasajeros.

COSTOS FIJOS		¿APLICA?	
ITEM		SI	NO
1	Salario del conductor	X	
2	Beneficios Sociales, Seguros		X
3	SOAT	X	
4	Impuestos	X	
5	Depreciación		X
6	Alquileres	X	
7	Revisión técnica	X	
8	Peajes		X
ITEM	COSTOS VARIABLES		
9	Motor	X	
10	Sistema de enfriamiento	X	
11	Sistema de Combustible	X	
12	Suspensión McPherson	X	
13	Sistema Eléctrico	X	
14	Sistema de dirección	X	
15	Sistema de frenos	X	
16	Lubricantes, líquidos y aditivos	X	
17	Rodamiento	X	
18	Tapicería y accesorios	X	
19	Garaje	X	
GASTOS			
ITEM	GASTOS ADMINISTRATIVOS		
20	Remuneración de administrativos	X	
21	Permisos, Licencias		X
22	Servicios Básicos	X	
23	Útiles de escritorio	X	



GASTOS DE VENTAS			
24	Counter, boletaje	X	
25	Colaboradores	X	
GASTOS FINANCIEROS			
26	Financiamiento		

Fuente: *Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.*

INTERPRETACION:

En la tabla N° 06 nos refleja que la estructura de costos que presentamos a los conductores al momento de la investigación, estos no aplican todos los costos.

Como observamos no aplican depreciación, los conductores que son el principal elemento que presta este servicio no cuentan con ningún beneficio social.

No incluyen el costo de los peajes, ya que en el recorrido Cusco Quillabamba no se encuentra ningún tipo de peaje.

Y si nos referimos a nivel empresarial, la empresa no cuenta permisos y licencias, tales como concesión de ruta y los vehículos no cuentan la tarjeta única de circulación.

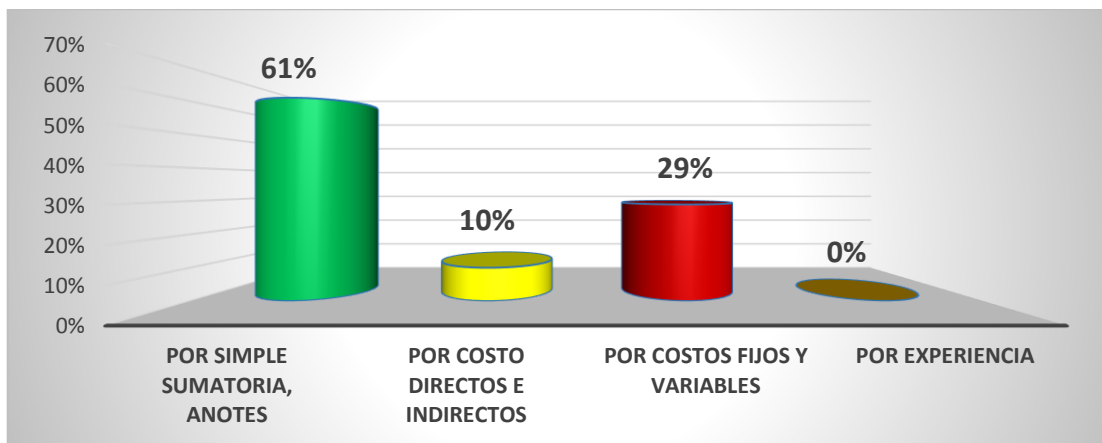
TABLA N° 07

Cómo establecen sus costos de operación

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Por simple sumatoria, anotes	17	61%
Por costo directos e indirectos	3	10%
Por costos fijos y variables	8	29%
Por experiencia	0	0%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 06

Cómo establecen sus costos de operación



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

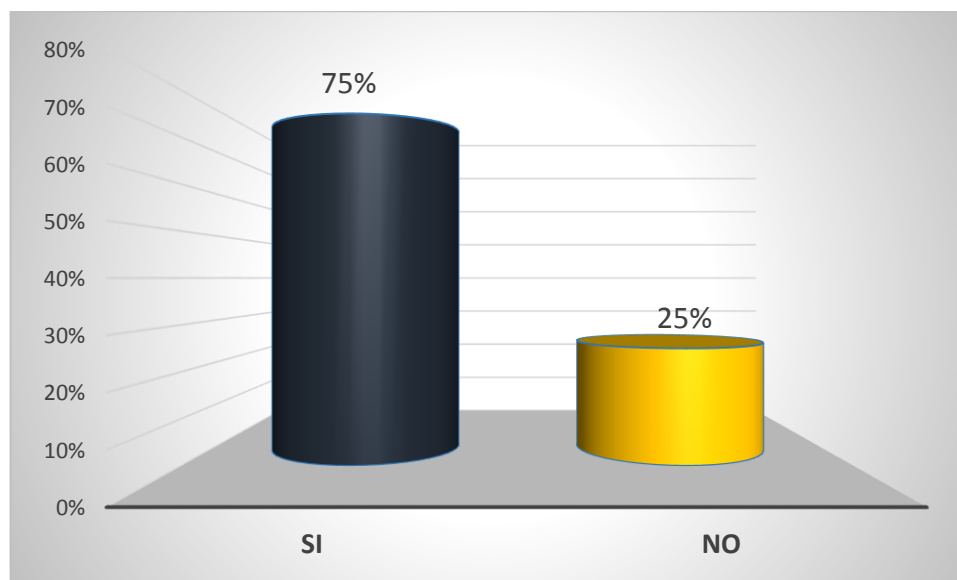
En la encuesta realizada a los conductores de la empresa de Transporte Campana E.I.R.L que recorre la ruta Cusco Quillabamba, afirmaron en un 61% de encuestados que establecen sus costos de operación por simple sumatoria o anotes, el 29% de encuestados indicaron que establecen sus costos de operación por costos fijos, variables y mixtos y el 10% de encuestados señalaron que establecen sus costos de operación por costos directos e indirectos.

TABLA N° 08

Varían constantemente sus costos de reparaciones y mantenimiento

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	21	75%
No	7	25%
TOTAL	28	100%

GRÁFICO N° 07

Varían constantemente sus costos de reparaciones y mantenimiento

Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En el total de los encuestados realizado a los conductores de la Empresa de Transportes Campana E.I.R.L señalaron en un 75% que sus costos de reparaciones y mantenimiento varían constantemente el cual les produce inestabilidad económica al momento de estimar costos, mientras que el 25% afirma que sus costos de reparaciones y mantenimiento no varían.

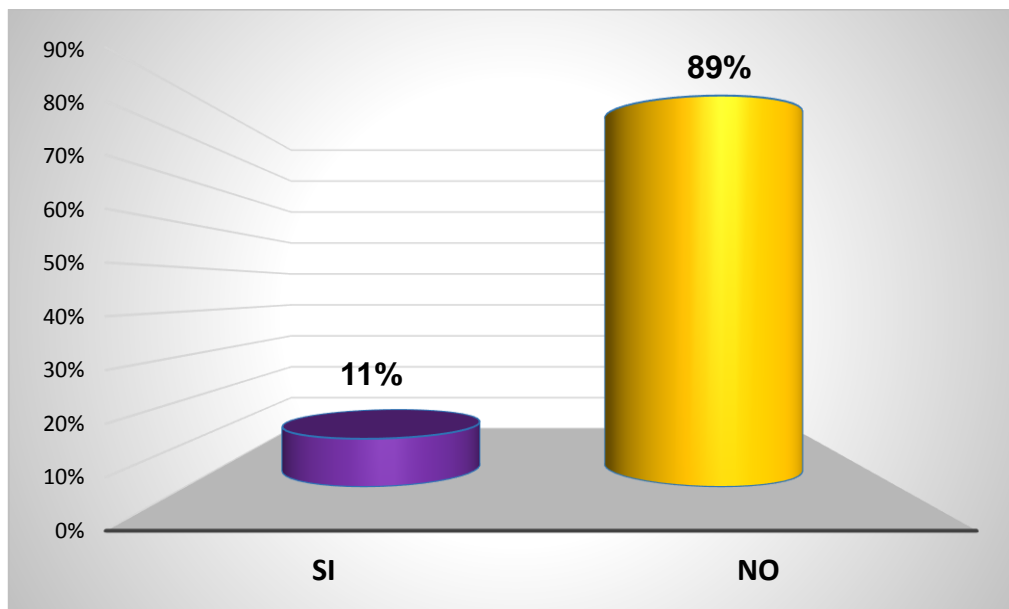
TABLA N° 09

Pagan Impuesto General a las Ventas

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	3	11%
No	25	89%
total	28	100%

GRÁFICO N° 08

Pagan Impuesto General a las Ventas



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En la encuesta realizada los conductores de la empresa de transportes campana E.I.R.L. que cubre la ruta Cusco Quillabamba en la que el 11% de los encuestados señalaron que pagan Impuesto General a las Ventas, mientras el 89% de los encuestados indicaron que no realizan pago alguno por Impuesto General a las Ventas. Según el apéndice II de la Ley General del IGV las empresas de transporte se encuentran exonerados de pago de IGV.

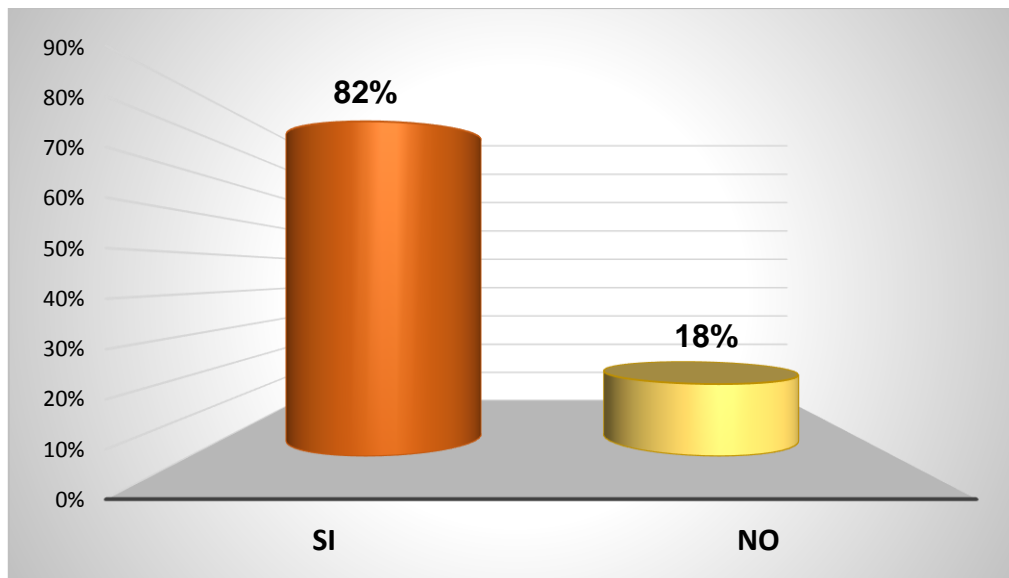
TABLA N° 10

Declaran Impuesto a la Renta

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	23	82%
No	5	18%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 09

Declaran Impuesto a la Renta



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En la tabla y grafica N° 10 y 09 nos demuestra si la empresa de transporte hace el pago del impuesto a la renta, en la que el 82% de los encuestados indicaron que si pagan el impuesto a la renta mientras que el 18% de los encuestados señalaron que la Empresa de Transportes Campana no paga el Impuesto a la Renta.

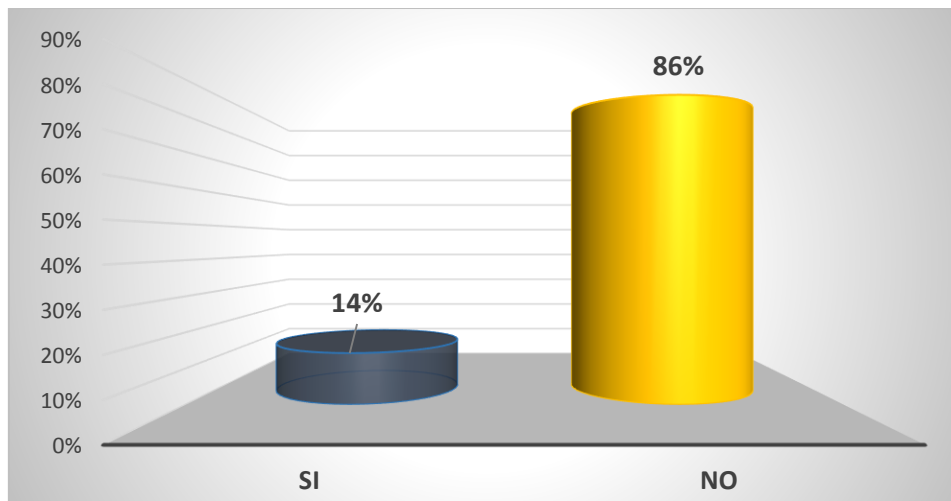
TABLA N° 11

Tiene conocimiento alguno acerca de las Depreciaciones

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	4	14%
No	24	86%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 10

Tiene conocimiento alguno acerca de las Depreciaciones



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

Los resultados de esta pregunta nos demuestran si los conductores de la Empresa de Transportes Campana E.I.R.L poseen algún conocimiento acerca de las depreciaciones, el 14% afirma tener ciertos conocimientos básicos sobre depreciación, mientras que el 86% afirman no saber ni conocer acerca de este tema.

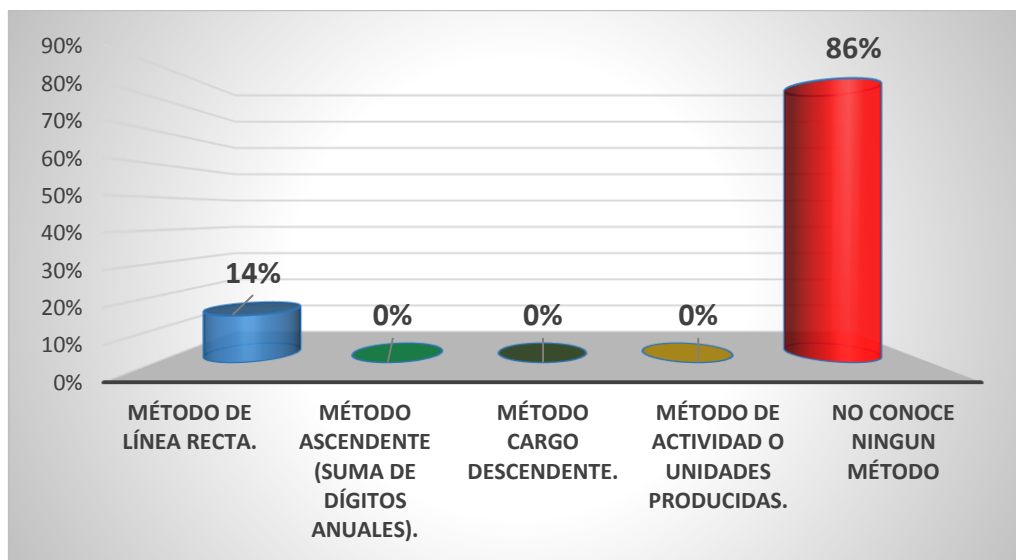
TABLA N° 12

Qué método utiliza para determinar sus Depreciaciones

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Método de Línea Recta.	3	11%
Método Ascendente (suma de dígitos anuales).	1	4%
Método Cargo Descendente.	0	0%
Método de Actividad o Unidades Producidas.	0	0%
No conoce ningún método.	24	86%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 11

Qué método utiliza para determinar sus Depreciaciones



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

Acerca de las depreciaciones, a los conductores se les hizo la pregunta que método utilizan para depreciar sus vehículos, los resultados fueron que el 86% no conoce acerca de este tema de depreciaciones tal como se ve reflejado en la tabla y gráfico N° 10, por ende no conocen ningún método de depreciación, mientras que un 14% afirman que el único método que conocen es el de línea recta, aun así no aplican este método en la depreciación de sus vehículos.

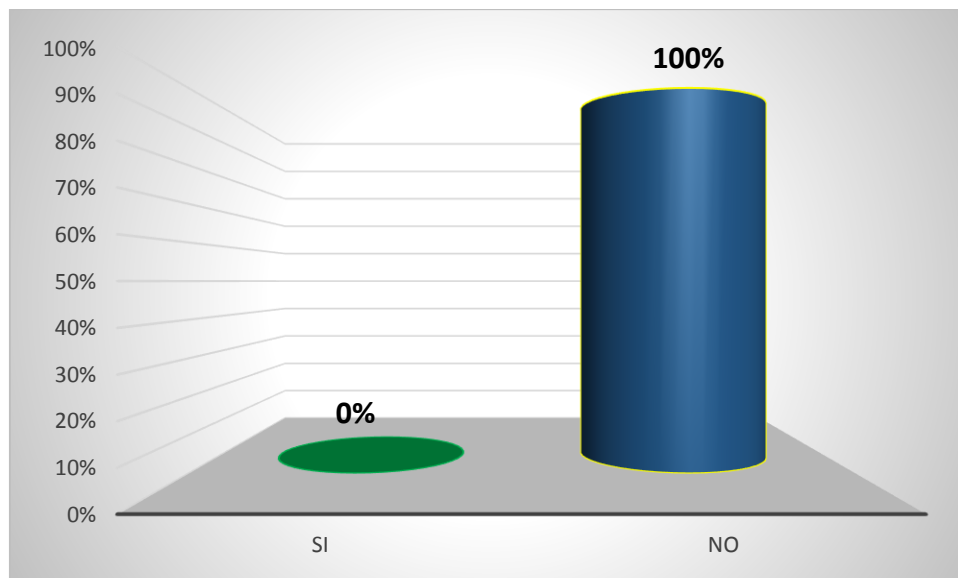
TABLA N° 13

Cuenta con concesión de ruta emitida por la Municipalidad Provincial

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	0	0%
No	28	100%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 12

Cuenta con concesión de ruta emitida por la Municipalidad Provincial



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

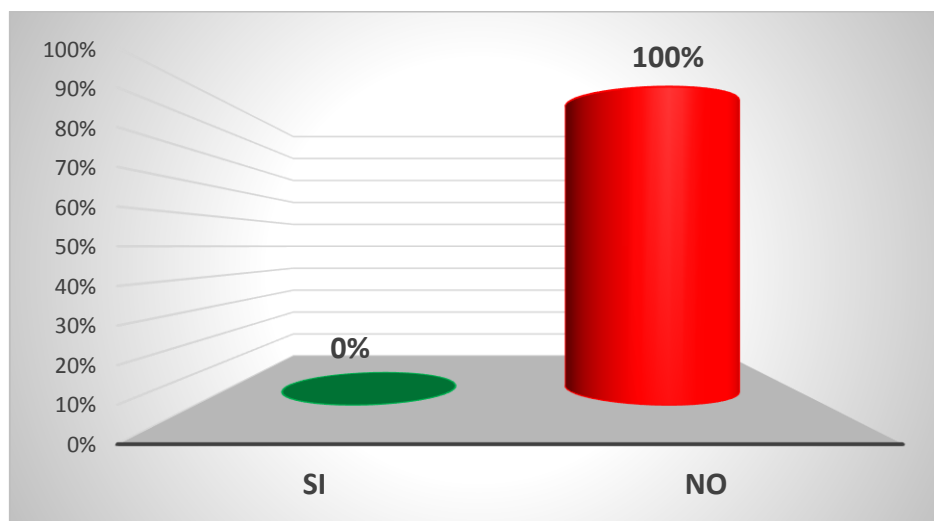
En la tabla N° 13 y gráfico N°12 se demuestra si esta empresa cuenta con concesiones de ruta por parte de la municipalidad provincial en el que señalaron en un 100% de los encuestados que no cuentan con concesiones de ruta por parte de la Municipalidad Provincial.

TABLA N° 14

Cuenta con Tarjeta Única de Circulación emitida por Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	0	0%
No	28	100%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 13

Cuenta con Tarjeta Única de Circulación emitida por Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En la encuesta realizada a los conductores de la empresa de transportes campana E.I.R.L. señalaron que en un 100% de encuestados de que no cuentan con tarjeta de circulación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

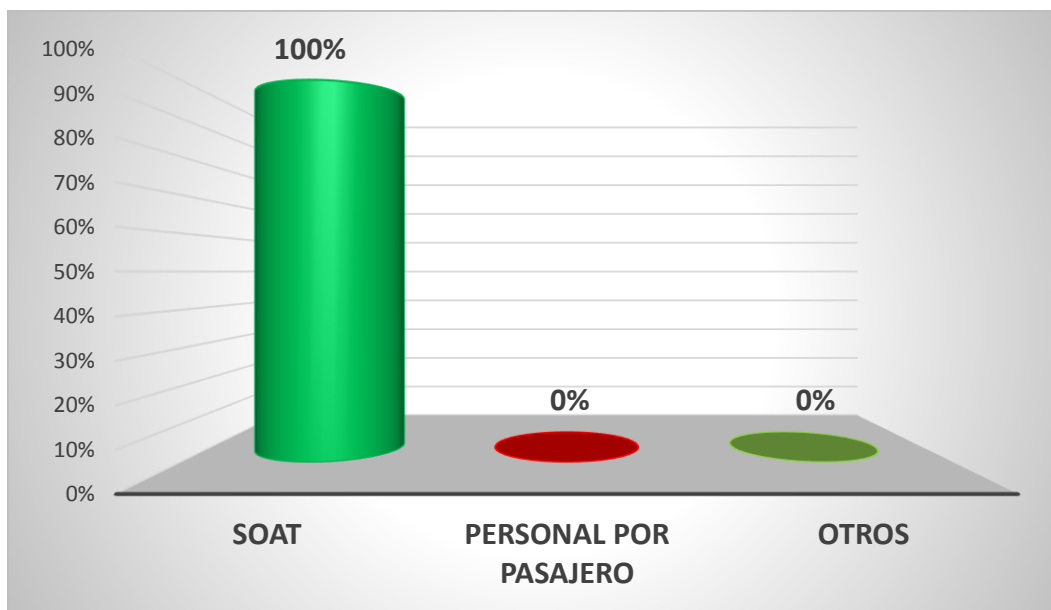
TABLA N° 15

Los tipos de seguro que tiene la empresa

Tipos de seguros tiene su empresa	Frecuencia	Porcentaje
SOAT	28	100%
Personal por pasajero	0	0%
Otros	0	0%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 14

Los tipos de seguro que tiene la empresa



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En la encuesta realizada a los conductores de la empresa de transporte campana E.I.R.L. que cubre la ruta cusco Quillabamba indicaron en un 100% que su tipo de seguro que tiene la empresa es el SOAT turístico para sus unidades de transporte.

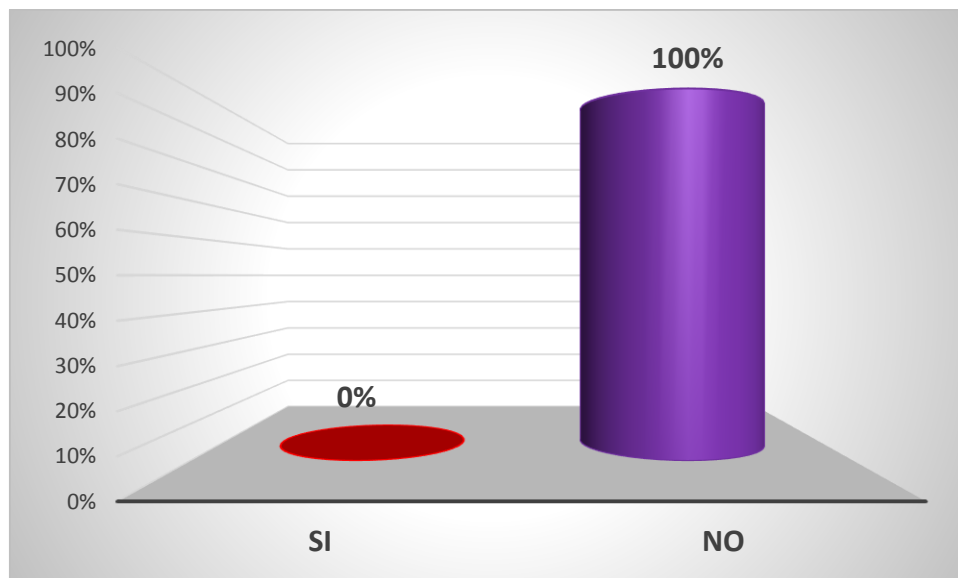
TABLA N° 16

Los conductores se encuentran asegurados

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	0	0%
No	28	100%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 15

Los conductores se encuentran asegurados



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

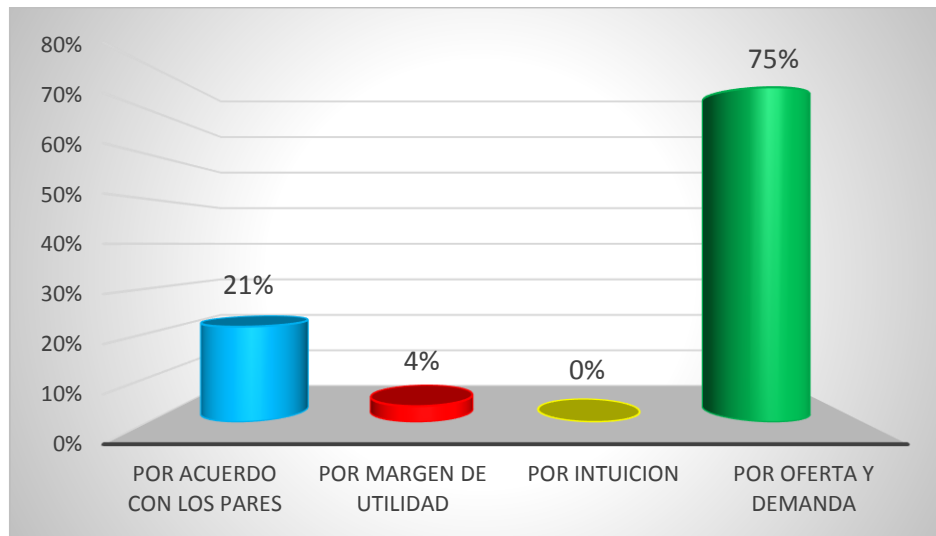
INTERPRETACIÓN:

En la tabla N° 16 y gráfico N° 15 nos demuestra si los choferes de la empresa de transporte campana están asegurados por alguna compañía aseguradora en lo que señalaron en un 100% de encuestados que los choferes de la Empresa de Transportes Campana E.I.R.L no están asegurados por ninguna compañía aseguradora tampoco por el sistema nacional de pensiones.

TABLA N° 17
Fijación de precios y tarifas

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Por acuerdo con los pares	6	21%
Por margen de utilidad	1	4%
Por intuición	0	0%
Por oferta y demanda	21	75%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 16
Fijación de precios y tarifas



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En la tabla N° 17 y grafico N° 16 nos refleja la fijación de los precios y tarifas en la Empresa de Transportes Campana E.I.R.L en la ruta cusco Quillabamba el 21% de encuestados señalaron que fijan sus precios y tarifas por acuerdo a sus pares, el 4% de encuestados indicaron que fijan sus precios y tarifas según el margen de utilidad y el 75% de encuestados afirmaron que fijan sus precios y tarifas según a las ofertas y demandas y que nadie fija sus precios por intuición en la Empresa de Transportes Campana.

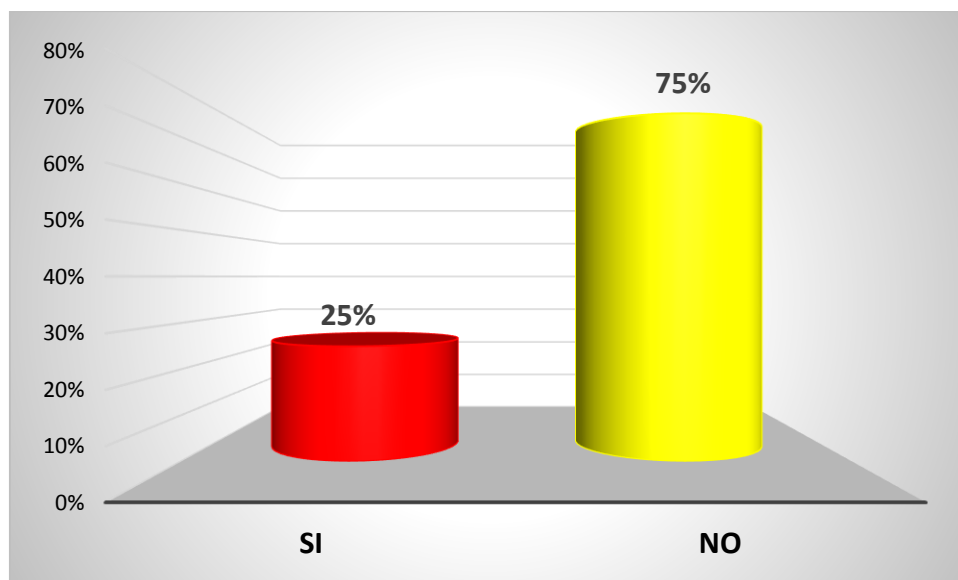
TABLA N° 18

En cuanto a las Tarifas, estas varían constantemente

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	21	75%
No	7	25%
Total	28	100%

GRÁFICO N° 17

En cuanto a las Tarifas, estas varían constantemente



Fuente: Elaboración propia sobre la base de las encuestas realizadas a los conductores.

INTERPRETACIÓN:

En la encuesta realizada a los conductores de la empresa de Transportes Campana señalaron en un 75% de encuestados que las tarifas si varían constantemente mientras debido a la oferta y demanda, así como fechas festivas en donde sacan provecho elevando sus tarifas, el 25% de los encuestados indicaron que sus tarifas no varían constantemente y que se mantienen.



CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

Teniendo como objetivo principal: Establecer los costos de servicio y determinar los aspectos legales y tarifarios de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015, los resultados alcanzados en la presente investigación consideran que con la propuesta de una estructura de costos de servicios técnicamente establecidos, determina las tarifas en la Empresa Campana E.I.R.L. utilizando técnicas de costeo más ventajosas para la empresa, para lo cual recurrimos a identificar los costos actuales, analizar, interpretar y obtener una información real, oportuna y técnicamente establecida para dar a conocer a la alta dirección o mejor dicho a los socios y propietarios de las unidades de transporte para la toma de decisiones. Con referencia al aspecto legal también se ha detectado una serie de irregularidades y anomalías para ser subsanadas lo más antes posible, a la empresa, materia del presente estudio le permitirá mejorar su situación legal, económica y sobretodo la fijación de tarifas reales y oportunas, por ende contribuirá con el desarrollo y crecimiento económico empresarial.

Hipótesis planteada

Las hipótesis son guías de una investigación, asimismo indican lo que se está buscando o tratando de probar y se definen como explicaciones tentativas de la investigación, formuladas a manera de proposiciones dando una posible solución al problema planteado. Al respecto nuestra proposición general fue:

“Los costos de servicio y los aspectos legales y tarifarios de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015”.

Sobre este planteamiento se ha recogido evidencias que el nivel de conocimiento sobre costos que presentan los empresarios y propietarios de unidades vehiculares



de la Empresa de Transportes de pasajeros Campana E.I.R.L. Con lo que se evidencia que esta empresa viene atravesando una serie de problemas, irregularidades técnicas y legales, costos no adecuados por tanto se vienen alcanzando resultados altamente rentables que difieren ostensiblemente a la realidad.

Las Hipótesis específicas proponen:

Los titulares y propietarios de las unidades vehiculares que conforman la Empresa de Transporte Campana E.I.R.L. establecen de manera empírica la fijación de sus costos en el servicio de transporte sin aplicar una estructura de costos técnicamente bien elaborada.

Por otro parte existe una serie de anomalías legales debido a que pocas unidades, estás unidades están a nombre de la empresa y la gran mayoría todavía a nombre de sus propietarios originales, llegando al extremo de que algunos han pasado por varios propietarios sin la transferencia respectiva.

Las tarifas no son fijas, varían incluso de acuerdo con el número de pasajeros, también por días festivos, feriados, fines de semana. etc.

De acuerdo a estas hipótesis se llegó a la conclusión de que la mayoría de implicados a dicha empresa tales como los propietarios y transportistas no hacen uso ni aplican un método para establecer su estructura de costos en la determinación de sus tarifas de servicio de transporte. Los transportistas de materia del presente estudio se tienen que convencer, sensibilizar y consensuar que tienen que elaborar su estructura de costos y fijación de tarifas de manera técnica, caso contrario seguirán creando falsas expectativa de utilidades irreales.

En cuanto a los resultados obtenidos por parte de los conductores, quienes son los principales agentes de la prestación de este servicio de transporte se puede observar una deficiente e inadecuada labor a la hora de costear sus operaciones, tal es así que en la tabla y grafico n° 05 observamos que el 64% de los encuestados no tiene conocimiento alguno sobre la Contabilidad de costos y únicamente el 36% afirma tener un cierto conocimiento básico sobre Contabilidad de costos. En el



ámbito legal, la Empresa de Transportes de pasajeros Campana E.I.R.L, pasa situaciones alarmantes puesto que la mayoría se encuentra al margen de la ley, ya que no cuentan con tarjeta de circulación ni concesión de ruta, los conductores no poseen ningún tipo de seguro ni beneficios sociales, no aplican la depreciación correspondiente a las unidades vehiculares, adquieren un SOAT que no les corresponde según al servicio que prestan, etc., por lo que es muy necesario que esta empresa de transportes se legalice.

Las tarifas, a falta de una estructura ideal de costos, están varían constantemente, debido a ciertos factores tanto económicos, temporales, sociales y ambientales.

En consecuencia y por los fundamentos expuestos, se afirma que las hipótesis planteadas en el presente estudio son válidas.

5.1. PROPUESTA DE SOLUCIÓN DE ACUERDO A LA INVESTIGACIÓN

La propuesta de solución efecto de la presente investigación se basa en la comparación de una estructura de costos y fijación de tarifas actual de la Empresa de Transportes de pasajeros Campana E.I.R.L en la ruta Cusco Quillabamba con la estructura planteada en nuestra investigación, como una propuesta alternativa económica y de fácil implementación, que además garantiza técnicamente el incremento de los ingresos.

El tema de las tarifas no es tan problemático debido que es una costumbre que prácticamente se ha convertido en parte del sistema de transporte, sin embargo es muy importante tratar de explicar la tarifa real.

En el aspecto legal se requiere inmediatamente utilizar el planteamiento resultante de la presente investigación, aplicando la normativa correspondiente a este tipo de servicio.

5.2 DESCRIPCIÓN DE HALLAZGOS

PARTE I: ACTUALIDAD DE LA EMPRESA

5.2.1 Análisis de los costos

CUADRO N° 1

METODO DE COSTEO UTILIZADO ACTUALMENTE EN LA EMPRESA

COSTOS OPERATIVOS		Frecuencia
Ítem	Costos realizados por los conductores	
1	Comisión por viaje a los gerentes	Por viaje
2	Mantenimiento y Reparaciones	2 veces al mes
3	Combustible	Diario
4	Lubricantes	Cada 3000 Km. aprox.
5	4 Neumáticos	Bimestral y trimestral
6	Suspensión McPherson, amortiguadores	Mensual
7	Rodaje, crucetas, frenos, pastillas	Mensual
8	SOAT (particular)	Anual
9	Limpieza del vehículo	Por cada viaje
10	Garaje	Diario
11	Peajes	--
12	Otros	--
13	Remuneraciones y salarios	Mensual
14	Servicios Básicos	Mensual
15	Impuesto a la renta - NRUS	Anual
16	Alquileres	Mensual

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información prestada por los conductores.

INTERPRETACION: Este es el modelo de estructura que los conductores emplean, es una estructura muy simple, el cual como herramienta utilizan un cuaderno de apuntes, donde suman cada gasto y costo que incurren en cada viaje, apreciamos la frecuencia en que realizan estos costos de acuerdo a los pocos ítems que mencionan.

CUADRO N°2
REMUNERACIONES, ADMINISTRATIVOS

Mes	Gerente, Administrador	Contador	2 Counter	2 Colaboradores	Total del mes
Enero	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Febrero	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Marzo	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Abril	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Mayo	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Junio	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Julio	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Agosto	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Septiembre	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Octubre	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Noviembre	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Diciembre	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00
Total remuneraciones 2015					S/. 165,600.00

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información recibida por el personal de ventas.

INTERPRETACION: En este cuadro apreciamos las remuneraciones que incurrieron en el 2015 al personal administrativo, es decir al gerente y contador, así como el personal de ventas de boleto (counter), el cual son 2 personas encargadas de esta función, una en cada oficina (Cusco y Quillabamba), así como también 2 colaboradores encargados de atender al público, ayudar con los equipajes, etc., el monto total al año por concepto de remuneraciones fue de S/. 166 600.00.



CUADRO N° 3

CONSUMO DE COMBUSTIBLE (90 OCTANOS), Un vehículo

Mes	N° de viajes al mes	Kilómetros recorridos	Precio del Combustible (90 octanos)	Galones por viaje	Precio del Combustible por viaje	Precio Total al mes	Promedio por Kilómetro recorrido
Enero	25	5350	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,000.00	S/. 0.374
Febrero	27	5778	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,160.00	S/. 0.374
Marzo	25	5350	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,000.00	S/. 0.374
Abril	25	5350	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,000.00	S/. 0.374
Mayo	27	5778	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,160.00	S/. 0.374
Junio	27	5778	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,160.00	S/. 0.374
Julio	35	7490	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,800.00	S/. 0.374
Agosto	33	7062	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,640.00	S/. 0.374
Septiembre	29	6206	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,320.00	S/. 0.374
Octubre	25	5350	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,000.00	S/. 0.374
Noviembre	27	5778	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,160.00	S/. 0.374
Diciembre	34	7276	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,720.00	S/. 0.374
Total consumo de combustible						S/. 27,120.00	

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información prestada por los conductores.



Resumen	
Total Kilómetros recorridos	72546 Km
Costo total en combustible	S/. 27,120.00
Promedio por kilometro	S/. 0.374
Costo por viaje (214 Km)	S/. 80.00

INTERPRETACION:

El consumo del combustible de una unidad vehicular, por cada viaje realizado, es decir un total de 214 Km, consume 7.14 galones el cual cada galón en el año 2015 tuvo un costo de S/. 11.20, entonces concluimos que por cada viaje realizado el conductor paga el total de S/.80.00. En el análisis anual, observamos que total del costo por combustible fue S/.27 120.00, observamos también por cada Kilómetro recorrido se utiliza 0.033 galones de combustible y en valor monetario S/. 0.374.



CUADRO N° 4
ADQUISICIÓN DE NEUMATICOS, 1 unidad vehicular

Mes	Total Km recorrido	Neumáticos delanteros				Neumáticos Traseros			
		Cantidad	Costo	Costo al mes	Promedio por cada Km	Cantidad	Costo	Costo al mes	Promedio por cada Km
Enero	5350 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.047	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.031
Febrero	5778 km			S/. 250.00	S/. 0.043			S/. 166.67	S/. 0.029
Marzo	5350 km	S/. 250.00	S/. 0.047	S/. 166.67	S/. 0.031				
Abril	5350 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.047	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.031
Mayo	5778 km	S/. 250.00	S/. 0.043	S/. 166.67	S/. 0.029				
Junio	5778 km	S/. 250.00	S/. 0.043	S/. 166.67	S/. 0.029				
Julio	7490 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.033	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.022
Agosto	7062 km			S/. 250.00	S/. 0.035			S/. 166.67	S/. 0.024
Septiembre	6206 km	S/. 250.00	S/. 0.040	S/. 166.67	S/. 0.027				
Octubre	5350 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.047	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.031
Noviembre	5778 km	S/. 250.00	S/. 0.043	S/. 166.67	S/. 0.029				
Diciembre	7276 km	S/. 250.00	S/. 0.034	S/. 166.67	S/. 0.023				
Total				S/. 3000.00	S/. 0.042	Total		S/. 2000	S/. 0.028

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información prestada por los conductores.



RESUMEN	
Total costo de neumáticos al año	S/. 5000
Total Kilómetros recorridos al año	72546 km
Promedio de costo por Kilometro	S/. 0.069
Costo por cada viaje (214 km)	S/. 14.7493

INTERPRETACION:

La utilización de neumáticos es muy importante ya que es un recurso obligatorio para la prestación de este servicio. Cada unidad de llantas tiene un costo de S/. 250.00, los vehículos hacen el cambio de neumáticos traseros cada 3 meses y los delanteros cada 2 meses, entonces al año el costo por este recurso es de S/.5000.00, el vehículo recorre 75 546 Km. durante el año entonces tenemos el Promedio de costo por kilómetro recorrido que es de S/.0.069.; y si hacemos el cálculo por viaje es decir recorrido de 214 km, tenemos que el costo por los 4 neumáticos es de S/.14.749.

CUADRO N° 5
OTROS COSTOS

Mes	Útiles de oficina	Alquileres	Servicios Básicos	Limpieza	Garaje	Peajes	Total
Enero	S/. 130.00	S/. 800.00	S/. 110.00	S/. 60.00	S/. 70.00	--	S/. 1,170.00
Febrero	S/. 90.00	S/. 800.00	S/. 112.00	S/. 60.00	S/. 60.00	--	S/. 1,122.00
Marzo	S/. 95.00	S/. 800.00	S/. 120.00	S/. 50.00	S/. 70.00	--	S/. 1,135.00
Abril	S/. 110.00	S/. 800.00	S/. 111.00	S/. 45.00	S/. 70.00	--	S/. 1,136.00
Mayo	S/. 105.00	S/. 800.00	S/. 110.00	S/. 50.00	S/. 50.00	--	S/. 1,115.00
Junio	S/. 101.00	S/. 800.00	S/. 108.00	S/. 40.00	S/. 60.00	--	S/. 1,109.00
Julio	S/. 97.00	S/. 800.00	S/. 105.00	S/. 40.00	S/. 50.00	--	S/. 1,092.00
Agosto	S/. 87.00	S/. 800.00	S/. 112.00	S/. 50.00	S/. 50.00	--	S/. 1,099.00
Septiembre	S/. 105.00	S/. 800.00	S/. 107.00	S/. 60.00	S/. 60.00	--	S/. 1,132.00
Octubre	S/. 96.00	S/. 800.00	S/. 114.00	S/. 40.00	S/. 70.00	--	S/. 1,120.00
Noviembre	S/. 109.00	S/. 800.00	S/. 115.00	S/. 50.00	S/. 50.00	--	S/. 1,124.00
Diciembre	S/. 115.00	S/. 800.00	S/. 125.00	S/. 40.00	S/. 50.00	--	S/. 1,130.00
						Total	S/. 13,484.00

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información prestada por el personal de ventas.



INTERPRETACION:

En el cuadro apreciamos aquellos costos de transporte que a pesar de sus montos relativamente bajos, no deja ser de importante al momento de estimar los costos de servicio de transporte, tales como el alquiler de la oficina principal (costo fijo), los servicios básico, útiles de oficina, el garaje; se observa en el cuadro que peajes no tiene montos, debido a que en la ruta no se encuentra ningún peaje; el monto por estos costos en el año 2015 ascendió a S/. 13 484.00.

CUADRO N° 6
COSTOS DE MANTENIMIENTO Y RESPUESTOS
Unidad vehicular, Hyundai H1

Ítem	Costo	Cada Km
Motor	S/. 4,800.00	350000
Lubricantes	S/. 250.00	3000
Sistema eléctrico, batería	S/. 1,300.00	250000
Frenos	S/. 780.00	180000
Caja	S/. 120.00	100000
Embrague	S/. 470.00	130000
Muelles	S/. 260.00	70000
Alineamiento electrónico	S/. 25.00	10000
Suspensiones, McPherson	S/. 970.00	50000
Tapicería, asientos	S/. 250.00	250000
Lavado y engrase	S/. 30.00	400
Sistema de enfriamiento	S/. 310.00	40000

***Fuente:** Elaboración propia de acuerdo a la información prestada por un conductor.*

INTERPRETACION:

En el cuadro, respecto a los costos de mantenimiento y repuestos, los conductores incurren en estos costos variables, ya que dependen de los kilómetros recorridos en la ruta, la información prestada posee variabilidad. Los montos no suelen ser exactos ya que los conductores recurren en el momento a las reparaciones pertinentes, es decir que no existe una planificación y/o un cronograma, por lo tanto existe un margen de error muy notable en estos costos.

5.2.2 ASPECTO LEGAL

CUADRO N° 7
PERMISOS Y LICENCIAS

N° de Vehículo	Marca y tipo de vehículo	Tarjeta de Circulación	Concesión de Ruta
1	Hyundai, Van H1	No	No
2	Hyundai, Van H1	No	No
3	Hyundai, Van H1	No	No
4	Hyundai, Van H1	No	No
5	Hyundai, Van H1	No	No
6	Hyundai, Van H1	No	No
7	Hyundai, Van H1	No	No
8	Hyundai, Van H1	No	No
9	Hyundai, Van H1	No	No
10	Hyundai, Van H1	No	No
11	Hyundai, Van H1	No	No
12	Hyundai, Van H1	No	No
13	Hyundai, Van H1	No	No
14	Hyundai, Van H1	No	No
15	Hyundai, Van H1	No	No
16	Hyundai, Van H1	No	No
17	Hyundai, Van H1	No	No
18	Hyundai, Van H1	No	No
19	Hyundai, Van H1	No	No
20	Hyundai, Van H1	No	No
21	Hyundai, Van H1	No	No
22	Hyundai, Van H1	No	No
23	Hyundai, Van H1	No	No
24	Hyundai, Van H1	No	No
25	Hyundai, Van H1	No	No
26	Hyundai, Van H1	No	No
27	Hyundai, Van H1	No	No
28	Hyundai, Van H1	No	No

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información obtenida por parte de los conductores.

INTERPRETACION:

El cuadro N° resume que las 28 unidades no cuentan con tarjeta de circulación y concesión de ruta, estando inmersos en una informalidad, el cual debe cumplir con la normativa y reglamentos pertinentes tanto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como de la Municipalidad Provincial.

DEPRECIACION DE VEHICULOS

Según las tablas N° 11 y 12 y gráficos N° 10 y 11 de la encuesta realizada a los conductores, se llega a la conclusión que tanto la empresa y los conductores propietarios de las unidades no realizan la depreciación correspondiente, el cual debe aplicar el 20% por cada año, según la normativa de la Administración Tributaria.

CUADRO N° 8**SEGUROS DE VIDA, BENEFICIOS SOCIALES Y OTROS**

N° de Conductores	Beneficios Sociales		SCRT	CTS	Viáticos
	Gratificaciones	Asignación Familiar			
28	No	No	No	No	No

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información obtenida por parte de los conductores.

INTERPRETACION:

En el cuadro se aprecia la actualidad laboral de la empresa, donde los conductores y/o trabajadores que principalmente prestan este servicio no cuentan con ningún beneficio social, seguros de vida y otros, estando inmersos en una informalidad laboral.

CUADRO N° 9
Adquisición de SOAT

Seguro	Tipo	Tiempo	Precio	Unidades	Cada Vehículo
SOAT	Particular, Camioneta Rural	1 Año	S/. 120.00	28 Vehículos	12 personas
Requisito: Tarjeta de propiedad.					

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información obtenida por parte de los conductores.

INTERPRETACION:

Los conductores de las 28 unidades vehiculares, adquirieron el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, como si están fuesen vehículos de carácter Particular-Camioneta Rural, el cual solo cubre hasta 9 personas, cuando la Van H1 tiene capacidad para 12 personas, incumpliendo así la normativa; el costo del SOAT - 2015 en el departamento del Cusco es de la suma de S/. 120.00.

5.2.3 TARIFAS

Las tarifas están establecidas de acuerdo a la necesidad del cliente, en esta empresa se brinda 4 servicios:

- 1.- Transporte de pasajeros
- 2.- Envío de encomiendas y paquetes
- 3.- Envío de sobres y/o cartas.
- 4.- Envío o giro de dinero

CUADRO N°10

TARIFAS por unidad vehicular (11 pasajeros)

Mes	N° de viajes al mes	N° de pasajeros por vehículo	Tarifa por persona	Precio por cada viaje	Precio Total al mes
Enero	25	11	S/. 30.00	S/. 330.00	S/. 8,250.00
Febrero	24	11	S/. 30.00	S/. 330.00	S/. 7,920.00
Marzo	25	11	S/. 30.00	S/. 330.00	S/. 8,250.00
Abril	25	11	S/. 30.00	S/. 330.00	S/. 8,250.00
Mayo	27	11	S/. 30.00	S/. 330.00	S/. 8,910.00
Junio	27	11	S/. 30.00	S/. 330.00	S/. 8,910.00
Julio	35	11	S/. 50.00	S/. 550.00	S/. 19,250.00
Agosto	33	11	S/. 50.00	S/. 550.00	S/. 18,150.00
Septiembre	29	11	S/. 30.00	S/. 330.00	S/. 9,570.00
Octubre	25	11	S/. 30.00	S/. 330.00	S/. 8,250.00
Noviembre	27	11	S/. 30.00	S/. 330.00	S/. 8,910.00
Diciembre	34	11	S/. 50.00	S/. 550.00	S/. 18,700.00
Total Ingreso Neto en el 2015					S/. 133,320.00

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información prestada por un conductor.

CUADRO N° 11

Tarifa, concepto envío de encomiendas, unidad vehicular

Mes	N° de viajes	Encomiendas enviadas	Tarifa Única	Total
Enero	25	24	S/. 7.00	S/. 168.00
Febrero	27	28	S/. 7.00	S/. 196.00
Marzo	25	22	S/. 7.00	S/. 154.00
Abril	25	20	S/. 7.00	S/. 140.00
Mayo	27	20	S/. 7.00	S/. 140.00
Junio	27	22	S/. 7.00	S/. 154.00
Julio	35	27	S/. 7.00	S/. 189.00
Agosto	33	28	S/. 7.00	S/. 196.00



Septiembre	29	24	S/. 7.00	S/. 168.00
Octubre	25	22	S/. 7.00	S/. 154.00
Noviembre	27	25	S/. 7.00	S/. 175.00
Diciembre	34	29	S/. 7.00	S/. 203.00
Total ingreso por envío de encomiendas				S/. 2,037.00

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información prestada por la persona encargada de emitir los boletos.

CUADRO N° 12

Tarifa, concepto envío de sobres y/o cartas

Mes	N° de viajes al mes	Sobres enviados	Tarifa única	Total
Enero	25	30	S/. 5.00	S/. 150.00
Febrero	27	35	S/. 5.00	S/. 175.00
Marzo	25	33	S/. 5.00	S/. 165.00
Abril	25	35	S/. 5.00	S/. 175.00
Mayo	27	34	S/. 5.00	S/. 170.00
Junio	27	36	S/. 5.00	S/. 180.00
Julio	35	40	S/. 5.00	S/. 200.00
Agosto	33	38	S/. 5.00	S/. 190.00
Septiembre	29	34	S/. 5.00	S/. 170.00
Octubre	25	33	S/. 5.00	S/. 165.00
Noviembre	27	30	S/. 5.00	S/. 150.00
Diciembre	34	36	S/. 5.00	S/. 180.00
Total, ingreso por envío de sobres y/o cartas				S/. 2,070.00

Fuente: Elaboración propia

CUADRO N° 13

Tarifa, concepto envío de dinero, unidad vehicular

Mes	N° de viajes al mes	Dinero enviado	Porcentaje	5% del valor del dinero enviado
Enero	25	S/. 650.00	5%	S/. 32.50
Febrero	27	S/. 610.00	5%	S/. 30.50
Marzo	25	S/. 860.00	5%	S/. 43.00
Abril	25	S/. 750.00	5%	S/. 37.50
Mayo	27	S/. 870.00	5%	S/. 43.50
Junio	27	S/. 650.00	5%	S/. 32.50
Julio	35	S/. 990.00	5%	S/. 49.50
Agosto	33	S/. 650.00	5%	S/. 32.50
Septiembre	29	S/. 540.00	5%	S/. 27.00
Octubre	25	S/. 605.00	5%	S/. 30.25
Noviembre	27	S/. 740.00	5%	S/. 37.00
Diciembre	34	S/. 1,100.00	5%	S/. 55.00
Total ingreso por envío de dinero				S/. 450.75

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la información prestada por la persona encargada de emitir los boletos.

RESUMEN, TOTAL DE INGRESOS POR UNIDAD VEHICULAR, 2015

Total ingreso por tarifa de viaje	S/. 133,320.00
Total ingreso por envío de encomiendas	S/. 2,037.00
Total ingreso por envío de sobres y/o cartas	S/. 2,070.00
Total, por envío de dinero	S/. 450.00
Total ingreso en el año	S/. 137,877.00

INTERPRETACION:

Las tarifas son establecidas empíricamente por los conductores en cada viaje realizado en el 2015 distribuidos mensualmente; las tarifas también incluyen aquellas por concepto de envío de encomiendas o paquetes, sobres y cartas y además del envío o giro de dinero; el total de ingreso neto que recaudaron por estos conceptos fue de S/. 137 877.00.

PARTE II: APLICACIÓN Y SOLUCIONES DEL CASO

CUADRO N° 14

ESTRUCTURA DE COSTOS PLANTEADA POR LA INVESTIGACIÓN

COSTOS FIJOS		Aplicación		Observación
ITEM	DENOMINACION	Si	No	
1	Salario del conductor	X		
2	Beneficios Sociales, Seguros	X		Decreto Legislativo N° 688
3	SOAT	X		
4	Impuestos	X		
5	Depreciación	X		Artículo n° 22 , Ley Impuesto a la Renta Artículo n° 38 , TUO Impuesto a la Renta
6	Alquileres	X		
7	Revisión técnica	X		
COSTOS VARIABLES				
ITEM	DENOMINACION			
8	Motor	X		
9	Sistema de enfriamiento	X		
10	Sistema de Combustible	X		
11	Suspensión McPherson	X		
12	Sistema Eléctrico	X		
13	Sistema de dirección	X		
14	Sistema de frenos	X		
15	Lubricantes, líquidos y aditivos	X		
16	Rodaje	X		
17	Tapicería y accesorios	X		
18	Otros	X		
GASTOS				
ITEM	DENOMINACION			
	GASTOS ADMINISTRATIVOS			



19	Remuneración de administrativos	X		
20	Permisos, Licencias	X		Cap. II Artículo 50, 51 Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
21	Servicios Básicos	X		
22	Útiles de escritorio	X		
	GASTOS DE VENTAS			
23	Counter	X		
24	Colaboradores	X		
	GASTOS FINANCIEROS			
25	Financiamiento	X		

Fuente: *Elaboración propia*

INTERPRETACION:

En la presente investigación, planteamos este diseño de estructura de costos, donde clasificamos los costos, ya sean fijos, variables y gastos administrativos, de ventas y financieros, con el fin que la gerencia y conductores puedan establecer sus costos de manera técnica, ordenada y de fácil entendimiento, para poder llevar un mejor control de sus actividades.

COSTOS DE SERVICIO

Solo con el fin de establecer la estructura de costos planteada como solución en la presente investigación, tomaremos como referencia el primer mes del año. Además los costos establecidos por una unidad vehicular.



CUADRO N° 15
REMUNERACIONES, ADMINISTRATIVOS

Mes	Gerente, Administrador	Contador	2 Counter	2 Colaboradores	Total del mes
Enero	S/. 2,500.00	S/. 2,000.00	S/. 1,600.00	S/. 800.00	S/. 13,800.00

Fuente: Elaboración propia

INTERPRETACION:

Las remuneraciones a los administrativos, tomaremos como base la información brindada por los trabajadores de la empresa. En el cuadro observamos que en la plana administrativa se encuentran el Administrador, 1 contador, 2 counter o personal de venta de boletos y colaboradores, el cual el total de remuneración recibida es de S/. 13 800.00.

CUADRO N° 16
CONSUMO DE COMBUSTIBLE POR UN VEHICULO

Mes	N° de viajes al mes	Kilómetros recorridos	Precio del Combustible (90 octanos)	Galones por viaje	Precio del Combustible por viaje	Precio Total al mes	Promedio por Kilómetro recorrido
Enero	25	5350	S/. 11.20	7.14 Glns.	S/. 80.00	S/. 2,000.00	S/. 0.374

Fuente: Elaboración propia



INTERPRETACION:

El consumo de combustible, se mantiene tal como los conductores nos proporcionaron la información, como solución de la investigación, tomamos como referencia el consumo de un mes ,en este caso Enero; donde por cada viaje realizado el conductor paga S/.80.00 , haciendo un total aproximado por mes S/. 2000.00 y un promedio por kilómetro recorrido de S/. 0.374

CUADRO N° 17
ADQUISICIÓN DE NEUMATICOS

Mes	Total Km recorrido	Neumáticos delanteros				Neumáticos Traseros			
		Cantidad	Costo	Costo al mes	Promedio por cada Km	Cantidad	Costo	Costo al mes	Promedio Km
Enero	5350 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.047	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.031
Febrero	5778 km			S/. 250.00	S/. 0.043			S/. 166.67	S/. 0.029
Marzo	5350 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.047	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.031
Abril	5350 km			S/. 250.00	S/. 0.047			S/. 166.67	S/. 0.031
Mayo	5778 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.043	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.029
Junio	5778 km			S/. 250.00	S/. 0.043			S/. 166.67	S/. 0.029
Julio	7490 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.033	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.022
Agosto	7062 km			S/. 250.00	S/. 0.035			S/. 166.67	S/. 0.024
Septiembre	6206 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.040	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.027
Octubre	5350 km			S/. 250.00	S/. 0.047			S/. 166.67	S/. 0.031
Noviembre	5778 km	2 un.	S/. 500.00	S/. 250.00	S/. 0.043	2 un.	S/. 500.00	S/. 166.67	S/. 0.029
Diciembre	7276 km			S/. 250.00	S/. 0.034			S/. 166.67	S/. 0.023
		Total		S/. 3000.00	S/. 0.042	Total		S/. 2000	S/. 0.028

Fuente: Elaboración propia

**INTERPRETACION:**

Para efectos de registrar en la estructura de costos, como solución de la investigación, tomamos como referencia la estructura que los conductores realizan al adquirir los neumáticos para sus vehículos, ya que este procedimiento no varía con la solución que proponemos en esta investigación.

CUADRO N° 18
COSTOS POR REPARACION Y MANTENIMIENTO

Mantenimiento / reparaciones	Repuestos	Monto	Rendimiento total Kms.	Costo por cada KM	Kilómetros recorrido al mes	Costo por mes
Motor	Filtro de aire	S/. 100.00	300000	S/. 0.00033	5350	S/. 1.78
	Distribuidor o Delco	S/. 160.00	300000	S/. 0.00053	5350	S/. 2.85
	Bobina de encendido	S/. 80.00	300000	S/. 0.00027	5350	S/. 1.43
	Filtro de aceite	S/. 50.00	300000	S/. 0.00017	5350	S/. 0.89
	Bomba de aceite	S/. 95.00	300000	S/. 0.00032	5350	S/. 1.69
	Carter	S/. 150.00	300000	S/. 0.00050	5350	S/. 2.68
	Cable de bujías	S/. 110.00	300000	S/. 0.00037	5350	S/. 1.96
	Bujía	S/. 120.00	300000	S/. 0.00040	5350	S/. 2.14
	Inyectores	S/. 600.00	300000	S/. 0.00200	5350	S/. 10.70
	Balancín	S/. 200.00	300000	S/. 0.00067	5350	S/. 3.57
	Muelle de válvulas	S/. 180.00	300000	S/. 0.00060	5350	S/. 3.21
	Válvulas de escape	S/. 250.00	300000	S/. 0.00083	5350	S/. 4.46
	Múltiple o lumbrera de admisión	S/. 190.00	300000	S/. 0.00063	5350	S/. 3.39



	Varilla empujadora	S/. 90.00	300000	S/. 0.00030	5350	S/. 1.61
	Árbol de levas	S/. 120.00	300000	S/. 0.00040	5350	S/. 2.14
	Aros de pistón	S/. 90.00	300000	S/. 0.00030	5350	S/. 1.61
	Pistón	S/. 850.00	300000	S/. 0.00283	5350	S/. 15.16
	Biela	S/. 115.00	300000	S/. 0.00038	5350	S/. 2.05
	Bulón	S/. 130.00	300000	S/. 0.00043	5350	S/. 2.32
	Cigüeñal	S/. 70.00	300000	S/. 0.00023	5350	S/. 1.25
	Múltiple de escape	S/. 180.00	300000	S/. 0.00060	5350	S/. 3.21
	Varilla medidora de aceite	S/. 45.00	300000	S/. 0.00015	5350	S/. 0.80
	Motor de arranque	S/. 200.00	300000	S/. 0.00067	5350	S/. 3.57
	Collarín	S/. 200.00	300000	S/. 0.00067	5350	S/. 3.57
	Mano de Obra	S/. 2,700.00	300000	S/. 0.00900	5350	S/. 48.15
Total		S/. 7,075.00				S/. 126.17
Sistema de enfriamiento	Refrigeración de motor	S/. 70.00	5000	S/. 0.01400	5350	S/. 74.90
	Ventilador	S/. 100.00	50000	S/. 0.00200	5350	S/. 10.70
	Filtro de aire	S/. 40.00	40000	S/. 0.00100	5350	S/. 5.35
	Bomba de agua	S/. 35.00	220000	S/. 0.00016	5350	S/. 0.85
	Termostato	S/. 120.00	220000	S/. 0.00055	5350	S/. 2.92
	Mano de Obra	S/. 50.00	5000	S/. 0.01000	5350	S/. 53.50
Total		S/. 415.00				S/. 148.22
	Tanque	S/. 200.00	350000	S/. 0.00057	5350	S/. 3.06
	Filtro	S/. 40.00	8000	S/. 0.00500	5350	S/. 26.75



Sistema de alimentación de Combustible	Bombas de alimentación	S/. 150.00	20000	S/. 0.00750	5350	S/. 40.13
	Inyectores	S/. 140.00	10000	S/. 0.01400	5350	S/. 74.90
	Carburador	S/. 80.00	10000	S/. 0.00800	5350	S/. 42.80
	Mano de obra	S/. 90.00	10000	S/. 0.00900	5350	S/. 48.15
Total		S/. 700.00				S/. 235.78
Suspensión McPherson	Muelle helicoidal	S/. 85.00	200000	S/. 0.00043	5350	S/. 2.27
	Montante	S/. 90.00	200000	S/. 0.00045	5350	S/. 2.41
	Eje de transmisión	S/. 80.00	200000	S/. 0.00040	5350	S/. 2.14
	Rotula de arrastre	S/. 530.00	200000	S/. 0.00265	5350	S/. 14.18
	Amortiguadores	S/. 350.00	50000	S/. 0.00700	5350	S/. 37.45
	Brazo transversal	S/. 110.00	200000	S/. 0.00055	5350	S/. 2.94
	Barra estabilizadora	S/. 80.00	200000	S/. 0.00040	5350	S/. 2.14
	Cojinete de fijación	S/. 80.00	200000	S/. 0.00040	5350	S/. 2.14
	Mano de obra	S/. 80.00	5000	S/. 0.01600	5350	S/. 85.60
Total		S/. 1,485.00				S/. 151.27
Sistema Eléctrico	Batería	S/. 300.00	100000	S/. 0.00300	5350	S/. 16.05
	Fusible	S/. 110.00	100000	S/. 0.00110	5350	S/. 5.89
	Alternadores	S/. 710.00	100000	S/. 0.00710	5350	S/. 37.99
	Interruptor de encendido	S/. 400.00	100000	S/. 0.00400	5350	S/. 21.40
	Regulador de voltaje	S/. 120.00	100000	S/. 0.00120	5350	S/. 6.42
	Luces	S/. 25.00	50000	S/. 0.00050	5350	S/. 2.68
	Faros	S/. 500.00	50000	S/. 0.01000	5350	S/. 53.50



	Mano de obra	S/. 60.00	50000	S/. 0.00120	5350	S/. 6.42
Total		S/. 2,225.00				S/. 150.34
Sistema de dirección	Volante	S/. 200.00	220000	S/. 0.00091	5350	S/. 4.86
	Soporte de dirección	S/. 105.00	50000	S/. 0.00210	5350	S/. 11.24
	Árbol de dirección	S/. 150.00	50000	S/. 0.00300	5350	S/. 16.05
	Mecanismo de dirección	S/. 150.00	50000	S/. 0.00300	5350	S/. 16.05
	Guardapolvos	S/. 50.00	50000	S/. 0.00100	5350	S/. 5.35
	Bieletas de mando	S/. 140.00	50000	S/. 0.00280	5350	S/. 14.98
	Mano de obra	S/. 120.00	50000	S/. 0.00240	5350	S/. 12.84
Total		S/. 915.00				S/. 81.37
Sistema de frenos	Pedal	S/. 85.00	220000	S/. 0.00039	5350	S/. 2.07
	Liga de bomba	S/. 100.00	150000	S/. 0.00067	5350	S/. 3.57
	Cilindro	S/. 130.00	150000	S/. 0.00087	5350	S/. 4.64
	Tambor	S/. 120.00	150000	S/. 0.00080	5350	S/. 4.28
	Discos	S/. 200.00	150000	S/. 0.00133	5350	S/. 7.13
	Zapatas	S/. 190.00	20000	S/. 0.00950	5350	S/. 50.83
	Mano de obra	S/. 120.00	20000	S/. 0.00600	5350	S/. 32.10
Total		S/. 945.00				S/. 104.61
Lubricantes, líquidos y aditivos	Aceite multigrado (motor)	S/. 120.00	10000	S/. 0.01200	5350	S/. 64.20
	Filtros de aceite	S/. 25.00	30000	S/. 0.00083	5350	S/. 4.46
	Líquido de transmisión (hidrolina)	S/. 22.00	220000	S/. 0.00010	5350	S/. 0.54
	Líquido de frenos	S/. 30.00	20000	S/. 0.00150	5350	S/. 8.03



	Refrigerante/anticongelante	S/. 50.00	220000	S/. 0.00023	5350	S/. 1.22
	Antioxidantes	S/. 50.00	220000	S/. 0.00023	5350	S/. 1.22
	Anticorrosivos	S/. 50.00	220000	S/. 0.00023	5350	S/. 1.22
	Dispersantes	S/. 50.00	22000	S/. 0.00227	5350	S/. 12.16
	Mano de obra	S/. 50.00	10000	S/. 0.00500	5350	S/. 26.75
Total		S/. 447.00				S/. 119.78
Rodaje	Aros	S/. 1,000.00	300000	S/. 0.00333	5350	S/. 17.83
	Balanceo y alineamiento	S/. 80.00	7000	S/. 0.01143	5350	S/. 61.14
	Mano de obra	S/. 75.00	7000	S/. 0.01071	5350	S/. 57.32
Total		S/. 1,155.00				S/. 136.30
Tapicería y accesorios	Fundas de asientos	S/. 80.00	200000	S/. 0.00040	5350	S/. 2.14
	Funda de tablero	S/. 35.00	200000	S/. 0.00018	5350	S/. 0.94
	Parasol	S/. 20.00	200000	S/. 0.00010	5350	S/. 0.54
	Tapabarros	S/. 40.00	200000	S/. 0.00020	5350	S/. 1.07
	Guardafangos	S/. 80.00	200000	S/. 0.00040	5350	S/. 2.14
	Protectores de faros	S/. 70.00	200000	S/. 0.00035	5350	S/. 1.87
	Siliconas	S/. 10.00	200000	S/. 0.00005	5350	S/. 0.27
	Aerosol o ambientador	S/. 8.00	200000	S/. 0.00004	5350	S/. 0.21
	Stickers	S/. 10.00	200000	S/. 0.00005	5350	S/. 0.27
	Otros	S/. 10.00	200000	S/. 0.00005	5350	S/. 0.27
Total		S/. 363.00				S/. 9.71

Fuente: Elaboración Propia, con la asistencia de un mecánico automotriz.

**RESUMEN**

Motor	S/. 126.17
Sistema de enfriamiento	S/. 148.22
Sistema de alimentación, combustible	S/. 235.78
Suspensión McPherson	S/. 151.27
Sistema Eléctrico	S/. 150.34
Sistema de dirección	S/. 81.37
Sistema de frenos	S/. 104.61
Lubricantes, líquidos y aditivos	S/. 119.78
Rodaje	S/. 136.30
Tapicería y accesorios	S/. 9.71
Total	S/. 1,263.54

INTERPRETACION:

En este cuadro, describimos todos aquellos costos que incurren al mantenimiento y reparación de las unidades vehiculares, el cual están reflejadas por cada kilometraje que deben hacerse dichas reparaciones. Por motivos de reflejarlos en la estructura de costos como solución en esta investigación, se hizo los cálculos de dichos monto por el equivalente a un mes el cual asciende en total a S/. 1 263.5

CUADRO N° 19

OTROS COSTOS

Mes	Útiles de oficina	Alquileres	Servicios Básicos	Limpieza	Garaje	Peajes	Total
Enero	S/. 130.00	S/. 800.00	S/. 110.00	S/. 60.00	S/. 70.00	--	S/. 1,170.00

Fuente: *Elaboración Propia*

INTERPRETACION:

Los montos de estos costos incurridos en el 2015, se mantienen, solo como referencia para la solución y adecuación a la nueva estructura de costos planteada en la investigación.

ASPECTO LEGAL DE LA EMPRESA

CUADRO N° 20

ADQUISICION DE POLIZA DE SEGURO

Seguro	Tipo	Tiempo	Precio	Unidades	Equivalente a 1 mes
SOAT	Vehículos M2,	1 Año	S/. 1.080.00	28 Vehículos	S/. 90.00

Requisito: Tarjeta De Propiedad y Permiso De Circulación emitido por el MTC

Fuente: *Elaboración Propia, en base a las tarifas de la Aseguradora.*

INTERPRETACION:

Cada propietario, debe cumplir la normativa y adquirir dicho Seguro legalmente, de acuerdo a las características del servicio que presta, el SOAT que les corresponde es del tipo Vehículos M2, el cual la tarifa es de S/. 90.00 por persona, ya que una Van H1 posee 12 pasajeros y por todo el vehículo cubierto vendrían a ser S/.1080.00 valido por 1 año. Cabe resaltar que para adquirir este seguro, el propietario debe presentar el original de la Tarjeta de Propiedad y el Permiso de Circulación emitida por el MTC.

CUADRO N° 21
DEPRECIACION DE VEHICULOS

Método, Línea Recta

$$\text{Depreciación LR} = \frac{\text{Costo de Activo} - \text{Valor Residual}}{5 \text{ años}}$$

$$\text{Depreciación LR} = \frac{\text{S/. } 83\,716.50 - \text{S/. } 40\,200.00}{5 \text{ años}}$$

$$\text{Depreciación LR} = \text{S/. } 8\,703.20$$

Activo Fijo : S/. 83 716.5	Tipo de Depreciación : Línea Recta
Vida Útil : 5 años	Valor Residual : S/. 40 200.00

Año	Depreciación Anual	Depreciación Acumulada	Importe
0	0	0	S/. 83,716.30
1	S/. 8,703.2	S/. 8,703.25	S/. 75,013.05
2	S/. 8,703.2	S/. 17,406.50	S/. 66,309.80
3	S/. 8,703.2	S/. 26,109.75	S/. 57,606.55
4	S/. 8,703.2	S/. 34,813.00	S/. 48,903.30
5	S/. 8,703.2	S/. 43,516.25	S/. 40,200.00

Depreciación Mensual: S/. 8 702.2 / 12 m = S/. 697.36

INTERPRETACION:

Como planteamiento de solución en la estructura de costos de la empresa y formalización de la misma, aplicamos la depreciación de la unidad de transporte con el método de línea recta, en el cuadro observamos que el valor del activo es de S/. 83 716. 30 y el valor residual es de S/. 40 000.00, como norma los vehículos se deprecian en 5 años, es decir 20% por cada año, aplicando entonces la formula correspondiente, anualmente el vehículo se deprecia anualmente S/. 8 703.2. Realizando su equivalencia en meses, este se deprecia S/.697.36 por mes.

CUADRO N° 22

ADQUISICIÓN DE TARJE ÚNICA DE CIRCULACIÓN Y CONCESIÓN DE RUTA

Permiso/Licencia	Entidad	Vigencia	Costo	Por mes
Tarjeta Única de Circulación	MTC	10 años	S/. 37.00	S/. 3.08
Concesión de Ruta	DRTC	6-10 años	S/. 352.00	S/. 4.89
Total				S/. 7.97

CUADRO N° 23

BENEFICIOS SOCIALES Y SEGUROS

N°	Nombre	Cargo	Remuneración	Asignación familiar	Gratificación 6/6	Total Remuneración
1	Francisco	Conductor	S/. 1,800.00	S/. 170.00	S/. 1,800.00	S/. 3,770.00

DESCUENTOS

SNP 13%	APORTE 10 %	COMISION 2%	AFP SEGUROS 1%	TOTAL DESCUENTO
S/. 0.00	S/. 188.50	S/. 37.70	S/. 18.85	S/. 245.05

APORTES DEL EMPLEADOR

EsSALUD 9%	SENATI 0.75%	SCTR 0.90%	Total aportes	Neto a Pagar
S/. 169.65	S/. 0.00	S/. 0.00	S/. 169.65	S/. 3,355.30

Fuente: Elaboración Propia

Resumen

Remuneración		S/. 1,800.00
Beneficios sociales	Asignación Familiar	S/. 85.00
	Gratificación	S/. 1,800.00
Seguros AFP		S/. 245.05
EsSalud		S/. 169.65

INTERPRETACION:

Como parte de la legalización de la empresa, los trabajadores deben tener una remuneración, así como Beneficios Sociales y Seguros de vida, en los cuadros hacemos referencia a solo un empleado, para fines de registrar la estructura de costos.

RUTA CUSCO QUILLABAMBA

Distancia Cusco - Quillabamba			
N°	Distancia	Tiempo	Carretera
1	214 km	4h 2min	Asfaltada

Fuente: Google Maps.

INTERPRETACION:

En el presente cuadro se detalla las características principales de la ruta Cusco Quillabamba, donde la distancia consta de 214 km, y el tiempo de recorrido es de 4 horas con 2 minutos aproximadamente, la vía consta de una carretera asfaltada.

CUADRO N° 24**ESTRUCTURA DE COSTOS PLANTEADA COMO SOLUCION**

COSTOS FIJOS		Mes	Por viaje	Por cada Km
ITEM	DENOMINACION	Julio		
1	Salario del conductor	S/. 1,800.00	S/. 72.00	S/. 8.41
2	Beneficios Sociales, Seguros	S/. 330.05	S/. 13.20	S/. 1.54
3	SOAT	S/. 90.00	S/. 3.60	S/. 0.42
4	Impuestos	S/. 150.00	S/. 6.00	S/. 0.70
5	Depreciación	S/. 725.27	S/. 29.01	S/. 3.39
6	Alquileres	S/. 800.00	S/. 32.00	S/. 3.74
7	Revisión técnica	S/. 60.00	S/. 2.40	S/. 0.28
TOTAL COSTOS FIJOS		S/. 3,955.32	S/. 158.21	S/. 18.48

COSTOS VARIABLES				
ITEM	DENOMINACION			
8	Combustible	S/. 2,000.00	S/. 80.00	S/. 9.35
9	Neumáticos	S/. 416.67	S/. 16.67	S/. 1.95
10	Motor	S/. 126.17	S/. 5.05	S/. 0.59
11	Sistema de enfriamiento	S/. 148.22	S/. 5.93	S/. 0.69
12	Sistema de Combustible	S/. 235.78	S/. 9.43	S/. 1.10
13	Suspensión McPherson	S/. 151.27	S/. 6.05	S/. 0.71
14	Sistema Eléctrico	S/. 150.34	S/. 6.01	S/. 0.70
15	Sistema de dirección	S/. 81.37	S/. 3.25	S/. 0.38
16	Sistema de frenos	S/. 104.61	S/. 4.18	S/. 0.49
17	Lubricantes, líquidos y aditivos	S/. 119.78	S/. 4.79	S/. 0.56
18	Rodamiento	S/. 136.30	S/. 5.45	S/. 0.64
19	Tapicería y accesorios	S/. 9.71	S/. 0.39	S/. 0.05
20	Limpieza, lavado y engrase	S/. 60.00	S/. 2.40	S/. 0.28
21	Garaje	S/. 70.00	S/. 2.80	S/. 0.33
22	Otros	S/. 20.00	S/. 0.80	S/. 0.09
TOTAL COSTOS VARIABLES		S/. 3,830.22	S/. 153.21	S/. 17.90

TOTAL COSTOS	S/. 7,785.54	S/. 311.42	S/. 36.38
---------------------	---------------------	-------------------	------------------

Fuente: Elaboración Propia

INTERPRETACION:

En el cuadro tenemos determinado los costos fijos siendo sus montos constantes, es decir que no varían, para efectos de solución, se ha tomado como referencia el mes de Julio. El monto total es de S/. 3 955.32 entre todo el mes, S/. 158.21 por cada viaje, y S/.18.48 por cada Kilómetro recorrido.

Así también reflejamos los costos variables, el cual el monto total por todo el mes es de S/. 3830.22, S/. 153.21 por cada viaje y S/. 17.90 por cada kilómetro recorrido. Cabe resaltar que estos costos por ser variables, están en constante cambio de montos, por diferentes factores ya sea, tiempo, imprevistos en el viaje, demora, cuando no cubre el total de pasajeros del vehículo.

CUADRO N° 25
GASTOS ADMINISTRATIVOS, VENTAS Y FINANCIEROS

GASTOS		
ITEM	DENOMINACION	
GASTOS ADMINISTRATIVOS		
23	Remuneración de administrativos	S/. 4,500.00
24	Permisos, Licencias	S/. 7.97
25	Servicios Básicos	S/. 110.00
26	Útiles de escritorio	S/. 130.00
GASTOS DE VENTAS		
27	Counter, personal de ventas	S/. 1,600.00
28	Colaboradores	S/. 800.00
GASTOS FINANCIEROS		
29	Financiamiento	--
TOTAL GASTOS		S/. 7,147.97

Fuente: Elaboración Propia

INTERPRETACION:

El cuadro refleja los gastos administrativos, de ventas y Financieros, el cual están a cargo de la gerencia de la empresa, después de haber hecho los cálculos, se determina que en este mes como referencia, el monto total asciende a S/. 7147.97.

PARTE III: CALCULOS

A. DETERMINACIÓN DE TARIFAS

Una vez que se han estimado la totalidad de los costos, variables y fijos, y que se ha establecido la porción de los mismos a ser cargados a los usuarios del sistema, los mismos deben ser relacionados con la demanda verificada en el mismo período para el que se han calculado los costos de producción.



$$\text{Tarifa media por pasajero} = \frac{\text{CT S/. / Km}}{\text{Índice de Pas. / Km}}$$

$$\text{Tarifa media por pasajero} = \frac{311.42 / 214 \text{ km}}{11 / 214 \text{ Km}}$$

$$\text{Tarifa media por pasajero} = \frac{\text{S/. 1.45}}{0.051}$$

$$\text{Tarifa media por pasajero} = \text{S/. 28.43}$$

Interpretación:

Realizando una simple ecuación donde la división del primero por el segundo nos dará el costo por pasajero o tarifa básica., en este caso nos resultó S/.28.43 por cada pasajero. Por lo tanto esta tarifa se podría redondear a S/. 30.00.

B. TIEMPO DE VIAJE

$$\text{T tiempo de recorrido(horas)} = \frac{\text{Distancia del recorrido (Km)}}{\text{Velocidad comercial (Km/hora)}}$$

$$\text{T tiempo de recorrido(horas)} = \frac{214 \text{ Km}}{50 \text{ Km/h}}$$

$$\text{T tiempo de recorrido(horas)} = 4 \text{ horas con 28 minutos}$$

Interpretación:

El tiempo de viaje queda determinado con la división de la distancia entre la velocidad, consideramos 50 Km/h, aparentemente es poco tiempo para una hora, esto se debe principalmente a la geografía de la zona ya que en el recorrido existen muchas curvas, y pendientes.



C. VELOCIDAD COMERCIAL

$$\text{Flota operativa} = \frac{4 \text{ horas con } 28 \text{ minutos}}{30 \text{ min}}$$

$$\text{Flota operativa} = \frac{268 \text{ minutos}}{30 \text{ min}}$$

$$\text{Flota operativa} = 8.9 \text{ unidades}$$

Interpretación:

Es decir que si las salidas son cada 30 minutos, existen 9 vehículos que recorren la ruta de ida, y al ser el recorrido de ida y vuela simultáneamente, serian 18 unidades que andan en movimiento.



CONCLUSIONES

1. La Empresa de Transportes de pasajeros Campana E.I.R.L cuenta con 28 unidades vehiculares donde 6 unidades son propiamente de la empresa el cual se encuentran reflejados en la tabla N° 02 y gráfico N° 02. Los conductores de estas unidades son quienes están más inmersos en la prestación de este servicio, quienes una estructura de costos de manera empírica, el cual está reflejado en un 64% quienes no poseen conocimiento alguno acerca de la contabilidad de costos, tal como muestra la tabla N° 05; así mismo en la tabla N° 07 y gráfico N° 06 demuestran sus costos los establecen por una simple sumatoria o anotes en un cuaderno aquellos costos y gastos que incurren en un recorrido para luego hacer los cálculos correspondientes para poder tener una utilidad.
2. Las implicancias legales más resaltantes de acuerdo a los resultados de las tablas N° 01, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 y gráficos N° 01, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 son: primero que no existe forma societaria porque su constitución es E.I.R.L y contrariamente solo pertenece a la empresa 6 unidades el resto es de personas naturales, segundo la empresa no cuenta con la concesión de ruta ni la tarjeta de circulación correspondiente, tercero no cuenta con seguros de vida tanto de conductores y pasajeros, tienen SOAT pero que no pertenece a este tipo de actividad, es decir utilizan un seguro para vehículos menores, cuarto los conductores no tienen ningún tipo de seguro ni beneficios sociales, y quinto no aplican la depreciación correspondiente a sus unidades.
3. Con respecto a las tarifas como hemos comprobado en las tablas N° 17 y 18 y gráficos N° 16 y 17, los conductores fijan sus tarifas de acuerdo a la oferta y la demanda, el cual en los días festivos, feriados largos, fiestas de fin de año, además cuando solo se tiene 4 o 5 pasajeros el conductor prorratea hasta alcanzar el valor aproximado por los 11 pasajeros, cabe resaltar que las tarifas no solo corresponden al servicio de viaje, ya que esta empresa también realiza envíos de encomiendas, sobres y dinero.



RECOMENDACIONES

1. Aplicar de forma correcta y técnica una estructura de costos, para que los conductores y demás trabajadores tengan conocimiento acerca de los elementos que conforman y así tener un registro ordenado, oportuno, real y de fácil comprensión de aquellos costos que incurren en sus viajes.
2. La empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. debe en primer lugar legalizar su forma societaria, sugerimos una S.A.C o similar, o lo que el reglamento ordene en su momento, del mismo modo los socios deberán transferir sus unidades a nombre de la nueva empresa societaria, para inmediatamente tramitar las autorizaciones, licencias y permisos que se requiera para operar legalmente, obviamente renovar su flota. Trabajar con una administración legalmente establecida y gerenciado por un profesional o experimentado transportista.
3. Las tarifas deben mantenerse durante el mayor tiempo posible, variarla con una justificación técnica como el alza de combustible, lubricantes, neumáticos y otros; si bien es cierto que el precio lo pone el mercado pero como se trata de una empresa seria y responsable es conveniente respetar las tarifas, más bien para dar más movimiento a sus vehículos generar ofertas como a partir de lo que resulte del punto de equilibrio no incrementar al pasajero, sino más bien beneficiarlo y convertirlo en un cliente cautivo.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Colegio de Contadores de Lima. 2009. Seminario de Costos en los Negocios.
- CPC Gustavo Torres Orihuela 2006, Tratado de Contabilidad de Costos por Sectores Económicos.
- Diccionario técnico tributario. 2002
- Enciclopedia Jurídica. Omeba. Op. Cit. Pág. 15, 2011.
- <http://concepto.de/legalidad/#ixzz48MlrIN98>, 2012.
- <http://deconceptos.com/ciencias-sociales/ruta>, 2010.
- <http://deconceptos.com/general/licencia#ixzzeFZr5IP0>, 2009.
- <http://depreciacion.net/contable/>, 2012.
- <http://es.wikipedia.org/wiki/concesi%C3%B3n>, 2010.
- [https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_\(econom%C3%ADa\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Servicio_(econom%C3%ADa)), 2015.
- [https://es.wikipedia.org/wiki/Tarifa_\(servicio_p%C3%BAblico\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Tarifa_(servicio_p%C3%BAblico)), 2015
- <https://prezi.com/bl6i3uajikfd/funciones-administrativas-aplicadas-a-las-flotas-de-transporte/>, 2014.
- <http://www.solocontabilidad.com/costos/clasificacion-de-los-costos>, 2014
- <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2003/156.htm>, 2003.
- Humberto Varas Contreras (2007), Fundamentos de Contabilidad de Costos, Santiago de Chile.
- Oziel Gómez López (1997), Elementos Básicos de la Economía
- Roberto Hernández Sampieri (2014) 6° Edición, Metodología de la Investigación.
- Universidad Peruana de los Andes, U. (2012). Costos Y Presupuestos. Huancayo: Soluciones Gráficas SAC.
- Wikipedia.org; Comisión de la Unión Europea, 2008, Definición De Micro-Empresas, Pequeñas Y Medianas Empresas Adoptada Por La Comisión, art 1)
- Wikipedia.org; Oficina del Emprendedor de Base Tecnológica Madrid: 2013.
- Wikipedia.org ; Telpin: 2010, Definición de empresa
- William Camilo Pardo Acuña Y Yeison Andrés Calderón Lavado; 2007,
- Universidad De La Salle, Facultad De Contaduría Pública, Bogotá.



ANEXOS



ANEXO 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA

I.PROBLEMA	II.OBJETIVOS	III.HIPOTESIS	IV.VARIABLES	VI.POBLACION Y MUESTRA
Problema general	Objetivo General	Hipótesis General	Variable 1	Población
<p>¿Cómo se establecen los costos de servicio y cuáles son sus aspectos legales y tarifarios de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015?</p>	<p>Establecer los costos de servicio y determinar los aspectos legales y tarifarios de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015.</p>	<p>En la empresa de transportes de pasajeros Campana E.I.R.L en la ruta Cusco Quillabamba, los costos de servicio los determinan los propietarios de los vehículos, en forma empírica, sin nivel técnico lo que genera una serie de implicancias a los aspectos legales y tarifarias.</p>	<p>Costos de servicio de transporte de pasajeros.</p>	<p>La población representa a todos los propietarios de las unidades de transporte (28 unidades) de la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba.</p>



Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicos	Variable 2	Muestra
<p>1. ¿Cómo se establecen los costos de servicio en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015?</p> <p>2. ¿Cuáles son los aspectos legales que se presentan en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco</p>	<p>1. Establecer los costos de servicio en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015.</p> <p>2. Identificar los aspectos legales que se presentan en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015.</p>	<p>1. Los costos de servicio de transporte de pasajeros en la ruta Cusco Quillabamba de la Empresa Campana E.I.R.L., periodo 2015 lo determina cada propietario de manera empírica y sin ningún nivel técnico contable.</p> <p>2. En la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L en la ruta Cusco Quillabamba., periodo 2015 se ha identificado una serie de anomalías legales en contra de las normas y reglamentos</p>	<p>1. Aspectos legales</p> <p>2. Tarifas</p>	<p>La muestra es obtenida con el fin de investigar, a partir del conocimiento de sus características particulares y en el caso de poblaciones finitas y pequeñas no se selecciona muestra para no afectar la validez de los resultados. A este tipo de análisis en la que se estudia todas las características de la población se denomina censal.</p> <p>La aplicación es una muestra no</p>



<p>Quillabamba, periodo 2015?</p> <p>3. ¿Cuáles son los aspectos tarifarios que se presentan en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015?</p>	<p>3. Determinar los aspectos tarifarios que se presentan en la Empresa de Transporte de pasajeros Campana E.I.R.L. en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015.</p>	<p>de la dirección de tránsito y del Ministerio de Transportes y comunicaciones.</p> <p>3. Las tarifas de la empresa de transporte de pasajeros en la ruta Cusco Quillabamba de la Empresa Campana E.I.R.L., sufre constantes cambios debido a la falta de determinación de costos de servicio de transporte, por diferentes factores.</p>	<p>probabilística, alcanzando en número de 28 encuestados.</p>
--	---	--	---



ANEXO 02: ENCUESTA

Los estudiantes de la Carrera Profesional de Contabilidad de la Universidad Andina del Cusco, agradecen la gentil colaboración de los conductores de la Empresa de Transportes Campana E.I.R.L; las respuestas que usted nos puede brindar son importantes para nuestro trabajo investigación.

Marque con una X dentro del recuadro en la respuesta que Ud. cree conveniente.

Pregunta N° 01: ¿En qué tipo de Sociedad se encuentra la Empresa?

- a. S.A.C
- b. S.A.A
- c. E.I.R.L
- d. Ninguno

Pregunta N° 02: ¿La empresa es propietaria de las unidades?

- a. Si
- b. No

Pregunta N° 03: ¿Estaría dispuesto a transferir la propiedad a nombre de la empresa?

- a. Si
- b. No

Pregunta N° 04: ¿Paga cupo por uso de la línea y cuánto?

- a. Si
- b. No Monto: _____



Pregunta N° 05: ¿Tiene algún conocimiento acerca de la Contabilidad de Costos?

a. Si

b. No

Pregunta N° 06: De la siguiente estructura de costos que ítems considera usted que son obligatorios para que influya en la prestación de su servicio de transporte de pasajeros.

COSTOS FIJOS		¿APLICA?	
ITEM		SI	NO
1	Salario del conductor		
2	Beneficios Sociales, Seguros		
3	SOAT		
4	Impuestos		
5	Depreciación		
6	Alquileres		
7	Revisión técnica		
8	Peajes		
ITEM	COSTOS VARIABLES		
9	Motor		
10	Sistema de enfriamiento		
11	Sistema de Combustible		
12	Suspensión McPherson		
13	Sistema Eléctrico		
14	Sistema de dirección		
15	Sistema de frenos		
16	Lubricantes, líquidos y aditivos		
17	Rodamiento		
18	Tapicería y accesorios		
19	Garaje		
GASTOS			
ITEM	GASTOS ADMINISTRATIVOS		
20	Remuneración de administrativos		
21	Permisos, Licencias		



22	Servicios Básicos		
23	Útiles de escritorio		
	GASTOS DE VENTAS		
24	Counter, boletaje		
25	Colaboradores		
	GASTOS FINANCIEROS		
26	Financiamiento		

Pregunta N° 07: ¿Cómo establece sus costos de operación?

- a. Por simple sumatoria, anotes
- b. Por costo directos e indirectos
- c. Por costos fijos y variables
- d. Por experiencia

Pregunta N° 08: ¿Varían constantemente sus costos de reparaciones y mantenimiento?

- a. Si
- b. No

Pregunta N° 09: ¿Pagan Impuesto General a las Ventas?

- a. Si
- b. No

Pregunta N° 10: ¿Declaran Impuesto a la Renta?

- a. Si
- b. No



Pregunta N°11: ¿Tiene conocimiento alguno acerca de las Depreciaciones?

a. Si

b. No

Pregunta N° 12: ¿Qué método utiliza para determinar sus Depreciaciones?

a. Método de Línea Recta.

b. Método Ascendente (suma de dígitos anuales)

c. Método Cargo Descendente

d. Método de Actividad o Unidades Producidas

e. No conoce ningún método

Pregunta N° 13: ¿Cuenta con concesión de ruta emitida por la Municipalidad Provincial?

a. Si

b. No

Pregunta N° 14: ¿Cuenta con Tarjeta Única de Circulación emitida por Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

a. Si

b. No

Pregunta N° 15: ¿Qué tipos de seguro tiene la empresa?

a. SOAT

b. Personal por pasajero

c. Otros



Pregunta N° 16: ¿Los conductores se encuentran asegurados?

a. Si

b. No

Pregunta N° 17: ¿Cómo fijan sus precios y tarifas?

a. Por acuerdo con los pares

b. Por margen de utilidad

c. Por intuición

d. Por oferta y demanda

Pregunta N° 18: En cuanto a las Tarifas, ¿estas varían constantemente?

a. Si

b. No

ANEXO 03: PANEL FOTOGRÁFICO



Paradero de Unidades vehiculares.



Local de la Empresa de Transportes Campana E.I.R.L



Unidad vehicular de la Empresa de Transportes Campana E.I.R.L. (Van H1)



Emisión de boletos de ruta.