

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
Facultad de Ciencias Administrativas y Contables
Escuela Profesional de Contabilidad y Finanzas



TESIS

**DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS DIRECTOS PARA
MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE
TRANSPORTES WARIVILCA S.A., PERIODO 2016**

Para Optar el Título Profesional de Contador Público

Autor (es) : Bach. Dashia Stephanie Medrano Rodríguez
Bach. Maribel Quispe Arellano

Asesor : CPC. Percy Tito Avila Zanabria

Línea de Investigación : Ciencias Empresariales y Gestión de los Recursos

Fecha de Inicio : 27.07.2017

Fecha de Culminación : 26.07.2018

Huancayo, Perú

2018

HOJA DE APROBACION DE JURADOS

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
Facultad de Ciencias Administrativas y Contables
TESIS

**DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS DIRECTOS PARA MEJORAR
LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES
WARIVILCA S.A., PERIODO 2016**

PRESENTADO POR:

Bach. Dashia Stephanie Medrano Rodríguez

Bach. Maribel Quispe Arellano

PARA OPTAR EL TÍTULO DE:

Profesional de Contador Público

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS

APROBADA POR EL SIGUIENTE JURADO:

PRESIDENTE : _____
DR. FREDI GUTIERREZ MARTINEZ

PRIMER MIEMBRO : _____
CPC. JULIO FELIX MEZA QUISPELAYA

SEGUNDO MIEMBRO : _____
CPC. JAVIER VILA FLORES

TERCER MIEMBRO : _____
CPC. CARLOS SAMUEL BORJA MUCHA

Huancayo, de del 201...

ASESOR:

CPC. PERCY TITO AVILA ZANABRIA

AGRADECIMIENTO:

A nuestros docentes de la
Facultad de Ciencias
administrativas y Contables,
por sus enseñanzas a lo
largo de nuestra formación
profesional. También a
nuestro Asesor **CPC.**
PERCY TITO AVILA
ZANABRIA por sus valiosos
aportes.

DEDICATORIA

A nuestros padres por el
apoyo incondicional a través
de nuestra formación
profesional.

INDICE

INDICE	vi
INDICE DE TABLAS, FIGURAS, GRÁFICOS Y CUADROS	ix
RESUMEN.....	xi
INTRODUCCIÓN	xii
ABSTRACT.....	xiv
TÉRMINOS CLAVE UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN	xv
CAPÍTULO I.....	16
I. PLANTEAMIENTO, SISTEMATIZACIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA ...	16
1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	16
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	20
1.2.1. Problema General.....	20
1.2.2. Problemas Específicos	20
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	21
1.3.1. Objetivo General.....	21
1.3.2. Objetivos Específicos	21
1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	22
1.4.1. Justificación Teórica.....	22
1.4.2. Justificación Práctica.....	23
1.4.3. Justificación Metodológica.....	23
1.4.4. Justificación Social.....	24
1.4.5. Justificación de Conveniencia.....	24
1.5. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	25
1.5.1. Delimitación Espacial	25
1.5.2. Delimitación Temporal.....	25
1.5.3. Delimitación Conceptual o Temática	25
CAPÍTULO II	27
II. MARCO TEÓRICO	27
2.1. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO	27
2.1.1. Antecedentes Internacionales	27
2.1.2. Antecedentes Nacionales	31
2.2. BASES TEÓRICAS.....	33

2.2.1. Costos Directos.....	33
2.2.1.1. Costos Variables.....	34
2.2.1.2. Costos Fijos.....	35
2.2.2. Sistema de Transporte.....	35
2.2.2.1. Evolución del transporte en el Perú.....	35
2.2.2.2. Tipo de servicio de Transporte.....	40
2.2.2.3. Oferta y Demanda del servicio de transporte.....	41
2.2.3. Rentabilidad del servicio de Transporte.....	42
2.2.3.1. Rentabilidad.....	42
2.2.3.2. Rentabilidad Económica.....	43
2.2.3.3. Rentabilidad Financiera.....	44
2.2.3.4. Responsabilidad Social.....	45
2.2.4. Normatividad.....	46
2.3. DEFINICIÓN DE CONCEPTOS.....	47
2.4. HIPÓTESIS Y VARIABLES.....	49
2.4.1. HIPÓTESIS GENERAL.....	49
2.4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.....	50
2.5. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	50
III. METODOLOGÍA.....	53
3.1. METODO DE INVESTIGACIÓN.....	53
3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	53
3.3. NIVEL DE INVESTIGACIÓN.....	54
3.4. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	55
3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	56
3.5.1. Población.....	56
3.5.2. Muestra.....	56
3.6. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	57
3.6.1. Técnicas de Recolección de Datos.....	57
3.6.2. Instrumentos de Recolección de Datos.....	57
3.6.3. Validez y Confiabilidad del Instrumento.....	57
3.7. PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	60
CAPÍTULO IV.....	62

IV. ANALISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	62
4.1. TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS	62
4.2. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS EN TABLAS, GRÁFICOS, FIGURAS, ETC.	63
4.2.1. ANÁLISIS DESCRIPTIVO DE LAS VARIABLES COSTOS DIRECTOS Y RENTABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE.....	63
4.2.1.1. Nivel de Costos Directos (Variable 1)	63
4.2.1.2. Nivel de Rentabilidad del Servicio de Transporte (Variable 2)	68
a) Nivel de Rentabilidad Económica	69
b) Nivel de Rentabilidad Financiera	70
c) Nivel de Responsabilidad Social.....	72
4.2.2. ESTUDIO CORRELACIÓN ENTRE COSTOS DIRECTOS Y RENTABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE.....	74
4.2.3. ANÁLISIS DE LA PRUEBA DE HIPÓTESIS SEGÚN VARIABLES Y DIMENSIONES.....	79
4.3. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	87
4.4. DETERMINACION DE COSTOS DIRECTOS EN LA E.T. WARIVILCA S.A., 2016	90
4.4.1. Costos Directos.....	90
4.4.1.1. Costos Variables	96
4.4.1.2. Costos Fijos	99
4.4.1.3. Estado de Resultados.....	114
CONCLUSIONES.....	126
RECOMENDACIONES.....	128
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	129
ANEXOS.....	132
MATRIZ DE CONSISTENCIA	133
ASPECTOS ÉTICOS DE LA INVESTIGACIÓN	134
INSTRUMENTOS USADOS.....	135
BASE DE DATOS.....	136
TABLA RHO DE SPEARMAN.....	138
EVIDENCIAS FOTOGRÁFICAS	139

INDICE DE TABLAS, FIGURAS, GRÁFICOS Y CUADROS

Tabla 1: Trabajadores de la empresa de transportes Warivilca S.A.	56
Tabla 2: Población y Muestra de Estudio.....	56
Tabla 3: Interpretación de la Magnitud del Coeficiente de Confiabilidad de un Instrumento	59
Tabla 4: Resumen de Procesamiento de Casos del Instrumento Costos Directos y Rentabilidad del Servicio de Transporte	59
Tabla 5: Estadísticas de Fiabilidad del Instrumento Costos Directos y Rentabilidad del Servicio de Transporte.....	60
Tabla 6: Recuento y Porcentaje Costos directos.....	63
Tabla 7: Recuento y Porcentaje de Costos Variables	65
Tabla 8: Recuento y Porcentaje del nivel de Costos Fijos	66
Tabla 9: Recuento y Porcentaje de Rentabilidad del Servicio de Transporte	68
Tabla 10: Recuento y Porcentaje de Rentabilidad Económica	69
Tabla 11: Recuento y Porcentaje de Rentabilidad Financiera.	70
Tabla 12: Recuento y Porcentaje de Responsabilidad Social	72
Tabla 13: Baremo de Interpretación del Coeficiente de Correlación	74
Tabla 14: Correlación Entre Costos Directos y la Rentabilidad del servicio de transporte en la E.T. Warivilca S.A., período 2016	75
Tabla 15: Correlación entre costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016	76
Tabla 16: Correlación entre costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016	77
Tabla 17: Correlación entre costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016	78
Figura 1. Rentabilidad: relación entre los recursos empleados y los beneficios.....	43
Figura 2. Cuadro de Operacionalización de Variables.....	52
Figura 3. Diseño de investigación.....	55
Figura 4. Resultado de Evaluación del Experto del Instrumento de Investigación Costos Directos.....	58
Figura 5. Resultado de Evaluación del Experto del Instrumento de Investigación Rentabilidad del servicio de transporte	58
Figura 6. Gráfico del Recuento y Porcentaje Costos Directos	64
Figura 7. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Costos Variables	65
Figura 8. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Costos Fijos	67
Figura 9. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Rentabilidad del Servicio de Transporte.	68
Figura 10. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Rentabilidad Económica	70
Figura 11. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Rentabilidad Financiera.	71
Figura 12. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Responsabilidad Social	72
Figura 13. Calculo del Estadístico Hipótesis General	80

Figura 14. Calculo del Estadístico Hipótesis Específico 1	82
Figura 15. Calculo del Estadístico Hipótesis Específico 2	84
Figura 16. Calculo del Estadístico Hipótesis Específico 3	86
Figura 17: Rutas y kilómetros de recorrido de los buses	90
Figura 18: Planilla de Sueldos	91
Figura 19: Planilla de Salarios	92
Figura 20: Aplicación de Costos de la mano de obra.....	94
Figura 21: Viáticos.....	95
Figura 22: Determinación de costos de mano de obra directa	95
Figura 23: COSTOS VARIABLES - Suministros	96
Figura 24: Costo de mantenimiento y reparaciones	97
Figura 25: Peajes.....	98
Figura 26: Costos Fijos	99
Figura 27: Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT).....	100
Figura 28: Gastos Administrativos y de Ventas.....	100
Figura 29: Resumen General de Costos Fijos	101
Figura 30: Distribución de Depreciación por Bus y kilómetros	101
Figura 31: Distribución de SOAT por Bus y kilómetros recorridos	102
Figura 32: Distribución de Gastos Administrativos y de Ventas por Bus y kilómetros recorridos	103
Figura 33: Costos Fijos Totales al mes por Bus.....	104
Figura 34: COSTOS DIRECTOS POR CADA BUS	105
Figura 35: Costos Directos totales por la prestación de servicio de Transporte en el mes de abril 2016 .	111
Figura 36: Costo de Venta – Precio de Venta de pasajes (Costos Directos).....	113
Figura 37: Estado de Resultados por cada Bus	114
Figura 38: Estado de Resultados por todos los Buses.....	125

RESUMEN

La presente investigación se refiere a los Costos Directos como variable 1, entendiendo que es útil en la evaluación del desempeño y suministra información oportuna para realizar importantes análisis de las relaciones costo-volumen-utilidad, en el servicio de transporte terrestre.

La variable 2 es sobre la Rentabilidad del indicado servicio; en un sentido amplio se denomina rentabilidad al rendimiento que en un determinado periodo de tiempo generan los capitales invertidos en el negocio.

Como hipótesis se ha planteado que, existe relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016.

El método de investigación utilizado es el científico, tipo aplicada, diseño descriptivo correlacional.

Como instrumento para el análisis estadístico se ha elaborado un cuestionario con 22 preguntas, 11 para cada variable y con 5 alternativas de elección a dichas preguntas.

Estos resultados estadísticos se han descrito a través del análisis descriptivo de cada una de las variables y dimensiones. De igual manera se ha realizado el análisis inferencial a fin de establecer la correlación entre las variables, para cuyo efecto nos hemos auxiliado de la prueba de Rho de Spearman; de esta manera hemos dado respuesta a los problemas previamente establecidos.

Para terminar, se arribó a las conclusiones según los objetivos planteados, y cuyo resultado fue que, existe una correlación $r_s = 0,774$ considerada como relación positiva fuerte entre las variables de la investigación.

INTRODUCCIÓN

El problema del transporte en nuestro país y en nuestro medio cada vez se han ido agudizando por diversos aspectos.

Uno de los motivos es la oferta y la demanda que los transportistas siguen utilizando como política empresarial, sin considerar el servicio con criterios de sostenibilidad.

También hemos podido apreciar que casi todas las empresas definen sus tarifas de pasajes sin ningún criterio ni sustento técnico.

Aquí se presenta la problemática al no tener un sistema de costeo de pasajes la administración no tiene datos o instrumentos de análisis para la toma de decisiones.

En tal sentido, a fin de abordar el tema se ha planteado la siguiente problemática: ¿Cuál es la relación entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?

Para el desarrollo en forma sistemática se ha estructurado de la siguiente manera:

Capítulo I: Planteamiento, sistematización y formulación del problema, se presenta la descripción del problema, formulación, objetivos, justificación y delimitación de la investigación.

Capítulo II: Marco teórico, se adjunta los antecedentes del estudio tanto internacionales como nacionales, bases teóricas, definición de conceptos, hipótesis, variables y la correspondiente operacionalización.

Capítulo III: Metodología, se define el método de investigación, tipo, nivel y diseño, la población y muestra, técnicas, instrumentos y procedimientos de recolección de datos.

Capítulo IV: Análisis y discusión de resultados, se refiere a las técnicas de procesamiento y análisis de datos, se presenta los resultados en gráficos, tablas y figuras; asimismo la discusión de resultados y los cuadros pertinentes de la determinación de los costos directos del servicio de transporte del período 2016.

Para culminar, se presentan las conclusiones y recomendaciones

También las referencias bibliográficas y los anexos según la estructura aprobada por la universidad, aspectos éticos y las evidencias respectivas del desarrollo de la investigación.

ABSTRACT

The present investigation refers to Direct Costs as variable 1, understanding that it is useful in evaluating performance and provides timely information to perform important analyzes of cost-volume-utility relationships in the land transport service.

Variable 2 is about the profitability of the indicated service; In a broad sense, it is called return on performance that in a certain period of time generate the capital invested in the business.

As a hypothesis, it has been suggested that there is a significant relationship between the direct costs and profitability of the interprovincial passenger land transport service in the E.T. Warivilca S.A., 2016 period.

The research method used is the scientific, applied type, descriptive correlational design.

As an instrument for statistical analysis, a questionnaire was developed with 22 questions, 11 for each variable and with 5 alternatives for choosing those questions.

These statistical results have been described through the descriptive analysis of each of the variables and dimensions. In the same way, the inferential analysis has been carried out in order to establish the correlation between the variables, for which purpose we have helped ourselves with Spearman's Rho test; In this way we have responded to previously established problems.

To conclude, the conclusions were reached according to the objectives set, and the result was that there is a correlation $r_s = 0.744$ considered as a strong positive relationship between the variables of the investigation.

KEY TERMS USED IN THE INVESTIGATION

Direct Costs, Profitability, Ground Transportation Service, Income Statement.

TÉRMINOS CLAVE UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

Costos Directos, Rentabilidad, Servicio de Transporte terrestre, Estado de Resultados.

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

I. PLANTEAMIENTO, SISTEMATIZACIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Según (El Comercio, Antúnez, 2014) señala que:

De acuerdo con el Consejo Nacional de Transporte Terrestre (CNTT), más del 50% del transporte interprovincial de pasajeros y más del 80% de transporte de carga en el país operan informalmente. Es decir, si tomamos en cuenta que existen cerca de 8.500 ómnibus interprovinciales (no urbanos) y más de 100.000 camiones de carga pesada circulando por las carreteras, tenemos cerca de un 77% del transporte interprovincial no cumple con las exigencias que regulan sus operaciones.

“Algunos ejemplos de manejo informal es cuando los choferes no descansan el tiempo adecuado, cuando los trabajadores no están en planilla, cuando se les ofrece un sueldo menor del mercado”, comenta José Navarrete, vicepresidente del CNTT. Por ejemplo, si el sueldo promedio es de S/.2.000, se le paga S/.1.700 en planilla y el resto en efectivo.

Del mismo modo, Edwin Derteano, presidente de la Asociación Automotriz del Perú, indica que ante el aumento de demanda de transporte en provincias debido al crecimiento económico del país, ha aumentado tanto la oferta formal como

informal. “Aunque no existe un estudio estadístico oficial, observamos que hay cerca de un 60% de manejo informal en el sector”, comenta Derteano.

Según Miguel Ciccía, dueño de la empresa de transportes CIVA, el Ministerio de Trabajo debería efectuar las inspecciones laborales en el sector con mayor diligencia.

Otro punto crítico es el tiempo de manejo del chofer. “Existen muchas empresas de bus que no cumplen el descanso reglamentario de cada cuatro horas”, dice Navarrete.

De lo descrito en el diario en mención en su oportunidad de publicación, se entiende que a la fecha continúa con los mismos problemas, sumándose que las empresas debidamente formalizadas tienen que batallar para brindar un buen servicio de transporte interprovincial en forma permanente, las rutas totalmente colapsadas por falta de mantenimiento y debido a los fenómenos climatológicos (huaycos), accidentes con resultados catastróficos tanto materiales como humanos; y, la falta de un sistema de control y registro de sus costos operativos.

Otra publicación en el diario (Gestión, 2016), encontramos lo siguiente:

Durante los últimos diez años se han visto infinidad de accidentes en las pistas y carreteras del Perú y el trágico saldo de 30,000 personas fallecidas, lo que equivale a la caída de 100 aviones, debido a la informalidad en la seguridad vial, y eso debe resolverse con una profunda reforma por parte del gobierno del presidente Pedro Pablo Kuczynski.

“El sistema de transporte en general, y del transporte interprovincial en particular, son sistemas complejos y el diagnóstico también es complejo, sin embargo hay un tema central y recurrente que se trata mucho en la opinión pública y es el tema de la informalidad en el transporte interprovincial”, Luis Ramírez, presidente del Comité de Transporte Interprovincial de la fundación Transitemos.

Explicó que este problema tiene su raíz en la desregulación del sector que se implementó en los años 90 con la idea de fomentar una mayor competencia en este mercado y un desarrollo más eficiente.

“Pero después de casi 25 años obviamente no se ha conseguido esto, y lo que tenemos a la vista permanentemente es una grave accidentalidad, que es la expresión más dramática y más costosa de este problema”, declaró a Gestion.pe.

Mencionó que esta desregulación ha ocasionado que se genere una “asimetría en la información” que afecta a los clientes, con lo que los consumidores no pueden apreciar y valorar aspectos sustantivos del servicio que tiene que elegir.

En ese sentido, precisó que un consumidor no sabe si el piloto del bus interprovincial que usa es profesional, si ha descansado una cantidad de horas adecuada, si está controlado medicamente, si el bus tiene un mantenimiento al día o no se sabe si es un bus o un bus-camión.

“Esta condición es de desventaja frente al operador que sí sabe todo eso, y en esta condición débil del consumidor el Estado tiene que tomar un rol no para promover empresas sino para proteger esta parte débil que son los ciudadanos, es el mismo rol que cumple en el sistema financiero a través de la SBS”, enfatizó.

Ante esta situación, el Estado no tiene la capacidad de controlar esta desventaja y las empresas pueden evadir estos requisitos y obtiene una ventaja de mercado.

“Si un pasaje debería costar S/ 100, yo lo vendo en S/ 70 porque el público no puede notar la diferencia y el Estado no está en capacidad, si bien existe la Sutran desde el 2009 pero está abocado al control operativo o concurrente y lo vemos en los terminales, meritoriamente, pero ya es tarde porque el inspector no puede apreciar si la máquina tiene mantenimiento o si el conductor tiene un despistaje médico”, aseveró.

“Hay que corregir esto con una reforma de Estado, corrigiendo las fallas y omisiones de la Ley General de Transporte de Tránsito Terrestre para permitir que el Estado pueda cumplir un rol mejor y paremos esta sangría que no se detiene”, anotó.

Desde nuestro punto de vista como futuros profesionales en el campo contable, específicamente en la gestión administrativa relacionado a los registros y control de los

costos, tenemos un papel preponderante para elaborar informes gerenciales para la toma de decisiones y contribuir al mejoramiento de la permanencia del servicio de transporte terrestre interprovincial de acuerdo a las rutas obtenidas como concesión, y brindar la tranquilidad a los usuarios al otorgarles un servicio seguro, de calidad y a precios justos.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema General

Ante la problemática planteada se presenta la siguiente interrogante:

¿Cuál es la relación entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?

1.2.2. Problemas Específicos

- a) ¿Cuál es la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?
- b) ¿Cuál es la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?

- c) ¿Cuál es la relación entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Objetivo General

Determinar la relación entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

1.3.2. Objetivos Específicos

- a) Determinar la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016
- b) Determinar la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016
- c) Determinar la relación entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1. Justificación Teórica

El presente trabajo de investigación a través del desarrollo, permitirá hacer referencia a conceptos de contabilidad de costos, específicamente sobre costos directos, aplicados a la gestión de una empresa de servicios de transporte terrestre.

Generalmente cuando teóricamente tocamos el tema, siempre se toma como base del cálculo de costos unitarios de la fabricación de bienes o prestación de servicios, los tres elementos clásicos; es decir, materia prima directa, mano de obra directa y costos indirectos de fabricación. Sin embargo, en las empresas de servicios de transporte, tiene un tratamiento especial para la determinación de sus costos unitarios; en este caso directos, ya que esta información permite la toma de decisiones en función a varios aspectos; entre ellos, los kilómetros recorridos.

Por tanto, implica de manera especial, establecer la metodología adecuada para la gestión administrativa, contable y de costos en este tipo de empresas, los cuales permitirán solucionar en gran medida sus problemas de administración en general.

1.4.2. Justificación Práctica

La metodología y los criterios a establecer con la finalidad de registrar los costos directos, permitirá a la gerencia general tener un modelo de cálculo práctico a fin de controlar sus elementos que constituye sus costos, y permitirá tomar decisiones a fin de reducir y a medida de la continuidad de desarrollo, servirá como estándar de manejo empresarial.

1.4.3. Justificación Metodológica

Un aspecto metodológico significa tener un procedimiento a seguir para obtener los resultados.

En el presente trabajo; primeramente, hay que realizar una revisión exhaustiva de la información registrada en forma empírica por parte de los encargados de la administración. Seguidamente, se tendrá que sistematizar la información a través de técnicas y herramientas de recojo de datos. Una vez obtenido la información de base, de acuerdo al diseño de investigación, se identifica las variables, para luego realizar los análisis estadísticos a fin de encontrar el grado de relación existente.

De igual manera; en cuanto a los datos de campo obtenidos de la información financiera a través de los documentos fuentes, se presenta la propuesta de la metodología de cálculo de los costos directos del servicio de transporte de la empresa.

1.4.4. Justificación Social

En esta parte y a través del desarrollo del trabajo de investigación, de los resultados obtenidos como información de primera mano, los encargados de la gerencia tendrán la posibilidad de determinar los precios de venta de los pasajes, siendo útil a fin de contribuir con la satisfacción de los clientes al brindar un servicio de primera calidad, siendo competitivos con las otras empresas similares. De igual manera, actualmente las empresas están tomando con mucha seriedad el concepto de responsabilidad social; es decir, apoyando con actividades en bien de la colectividad o brindando ayuda a los necesitados. No hay que olvidarse que en estos tiempos donde ya se nota claramente los efectos del cambio climático, vemos con mucha preocupación la cantidad de damnificados por fenómenos naturales como el huayco, las inundaciones, etc.

1.4.5. Justificación de Conveniencia

En la ciudad de Huancayo, existen una gran cantidad de empresas dedicadas a este servicio; tanto formales como informales.

Se ha tomado como referencia a la empresa de transportes Warivilca S.A. debido al acceso de la información que se tiene, y a la predisposición de sus representantes; tomando en consideración que de los resultados serán los directos beneficiados en cuanto a su utilización.

1.5. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1. Delimitación Espacial

Con la finalidad de abarcar el estudio, se ha seleccionado a las empresas de servicio de transporte terrestre, y en forma específica a la empresa de Transportes Warivilca S.A., que se encuentra ubicada en Jr. Tarapacá N° 439, Huancayo, Junín.

1.5.2. Delimitación Temporal

El estudio comprende el ejercicio económico 2016, sobre todas las operaciones comerciales realizados desde el 1° de enero al 31 de diciembre, del servicio de transporte terrestre a través de sus unidades de transporte (buses), en sus diferentes rutas.

1.5.3. Delimitación Conceptual o Temática

El desarrollo del marco teórico, los conceptos inherentes al tema están definidos en función al planteamiento del problema:

¿La determinación de los costos directos mejorará la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?

Por lo tanto, la delimitación temática versará básicamente sobre conceptos de:

- Sistema de Transporte
- Tipo de servicio de transporte
- Oferta y demanda del servicio de transporte
- Transporte y medio ambiente
- Contabilidad de Costos
- Sistema de Costos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

II. MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO

2.1.1. Antecedentes Internacionales

Según (Quiroa, 2005) en su tesis sobre “CONTABILIDAD DE COSTOS APLICANDO COSTEO DIRECTO PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE EXTRAURBANO”, presentado en la Universidad de San Carlos de Guatemala, para optar el título de Contadora Pública y Auditora, llega a las siguientes conclusiones:

En la república de Guatemala, según señala el autor en sus conclusiones, para realizar actividades de servicio de transporte extraurbano de pasajeros, se constituyen formalmente como empresas individuales, los cuales no cuentan con una adecuada organización, tampoco tienen una persona encargada de la administración financiera y contable; siendo una debilidad de ejercer el control interno y poder registrar y determinar los costos de servicios para la toma de decisiones.

Sin embargo, manifiesta el estudio, de acuerdo al Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera en su artículo 26 está establecido utilizar el método de Costos Estándar Directo, el mismo que le faculta para tramitar la autorización de cobro de una tarifa por pasajero.

Tomando en consideración esta normativa, refiere que para conducir el sistema contable a través de este método de costeo, es el más pertinente para establecer los costos en las empresas de servicio de transporte extraurbano en Guatemala; ya que facilita su implementación y el registro de los costos, así como los gastos operativos, y estar en condiciones de establecer el precio de la tarifa de pasaje, así como obtener la rentabilidad por cada unidad móvil y en forma integral de toda la empresa en forma oportuna.

También, luego de los análisis, el autor de la investigación motivo de referencia señala que, en forma específica en la empresa de Transporte Lucianita se ha determinado que no tienen implementada las cuentas de costos directos, gastos fijos y variables, los cuales son preponderantes para el cálculo de los costos por el método autorizado, es decir el costo estándar directo.

En cuanto a la elaboración y presentación de los Estados Financieros, no cumplen con lo establecido en las Normas Internacionales de Contabilidad, los cuales son una verdadera limitación que no facilita el análisis por parte de los interesados, especialmente por la administración y los potenciales inversionistas.

Por tal motivo, se puede deducir de las conclusiones mencionadas que, si una empresa no tiene un sistema de control de costos, tiene desventajas para fijar los precios de los pasajes y por consiguiente, la administración va a tener serios problemas de índole económico, contable y permanencia en sus actividades habituales.

Otro trabajo de investigación presentado por (Alvarez & Calle, 2014), en su tesis “Determinación del costo operativo para el transporte de pasajeros en el bus-tipo, en el sector urbano de la ciudad de Cuenca, con base en el nuevo sistema integrado de transporte.”, adjunta las siguientes conclusiones:

En primer lugar, señala el autor que, se ha determinado una metodología para el cálculo del costo como unidad de medida el kilómetro recorrido, en forma particular para la ciudad de Cuenca, Ecuador, de acuerdo a su situación financiera y económica vigente.

Tomando como base de cálculo de costos por kilómetro, procede la determinación de la Tarifa de acuerdo a la cantidad de pasajeros que usan este servicio de transporte público que incluye los costos directos, indirectos y costos de inversión.

A fin de determinar el costo por kilómetro como base de cálculo, fue posible a la información obtenida de diferentes empresas del mismo rubro; luego de acuerdo a ajustes utilizando la estadística como las medias aritméticas y medias ponderadas se ha obtenido el valor promedio que puede ser utilizado en cada una de las empresas y adoptado según el tipo de organización.

El rubro de mantenimiento de los vehículos corresponde tener un adecuado seguimiento a fin de disminuir sus costos, tomando una estrategia de realizar revisiones preventivas de menor costo, y aún mejor todavía las empresas deberían tener talleres propios.

El trabajo de investigación que se está considerando, de acuerdo a sus conclusiones, efectivamente nos da una metodología de calcular el costo del servicio de transporte en base a los kilómetros recorridos; aparte de diferenciar en su registro los costos directos y los otros gastos administrativos.

Según el trabajo de investigación presentado por (Reyes, 2015) como tesis sobre “GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y SU INCIDENCIA EN LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS A LOS USUARIOS DE LA COOPERATIVA INTERPROVINCIAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS LA MANÀ PERIODO 2013”, por la Universidad Técnica de Cotopaxi, Ecuador, arriba a las siguientes conclusiones:

El uso de instrumentos de gestión convierte a una empresa con mejores resultados, tal como refiere el autor al utilizar el Manual de Gestión Administrativa en la Cooperativa Interprovincial de Transporte de Pasajeros La Maná, Ecuador.

Este trabajo permite apreciar la importancia de tener un instrumento de gestión para conducir la administración a través de una buena transformación obtenida para una eficiente conducción de una empresa de transportes interprovincial.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

En cuanto a los trabajos de investigación de origen nacional, no se ha ubicado temas directamente relacionadas; sin embargo, se hace mención a los siguientes:

(Gallegos, 2013) en su tesis "CONTROL INTERNO CORPORATIVO, EN LA ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL CASO: EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HNOS. S.R.L. EN EL PERIODO 2010- 2011", para optar el Grado Académico de Maestro en Ciencias (Magister Scientiae) con mención en Contabilidad: Auditoría, por la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann – Tacna; alcanza las siguientes conclusiones:

En cuanto a las conclusiones parciales, señala el autor que a través de la implementación y desarrollo de criterios de control interno corporativo, ha sido fundamental para lograr la calidad de gestión administrativa del servicio de transporte en la Empresa de Transportes Flores Hnos. S.R.L. Periodo 2,010 – 2,011, las mismas que facilitan las fiscalizaciones y arqueos de los ingresos diarios en efectivo, que al final incrementan los grados de rentabilidad muy alta y sostenible en el tiempo.

El tema que considera el trabajo de investigación, hace referencia sobre la rentabilidad sostenible de la empresa de transportes, para cuyo efecto el relevante el control interno en los ingresos en efecto por la venta de los pasajes y obtener una alta rentabilidad.

El siguiente trabajo de investigación presentado por (Urquiza, 2015), para obtener el título profesional de Contador Público, con el tema “FORMALIZACIÓN DEL RÉGIMEN LABORAL Y TRIBUTARIO PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES SAN PEDRO DE MALA S.A.C”, por la Universidad Autónoma del Perú, Facultad de Ciencias de Gestión, Carrera Profesional de Contabilidad, quien considera las siguientes conclusiones:

Una encuesta aplicada a los colaboradores y clientes de la empresa de transportes SAN PEDRO DE MALA SAC ha tenido como resultado que el 60% de los entrevistados refieren que los usuarios están eventualmente conformes con los servicios que presta la empresa, en tan que el 40% de los encuestados manifiestan que solamente se encuentran regularmente conformes con los servicios que presta la empresa, esto es ocasionado por la informalidad con la que realiza sus actividades dicha empresa.

Por tanto, se percibe de las conclusiones que, el hecho mismo de formalizarse como empresa no significa la mejora en la rentabilidad, sino, hay que tener una gestión adecuada para que el servicio que brinda sea a satisfacción de los usuarios; solo así, se logra a rentabilidad empresarial.

2.2. BASES TEÓRICAS

2.2.1. Costos Directos

Según (Polimeni, Fabozzi, Adelberg, & Kole, 1997), señala que al utilizar el método del costo directo ha incrementado en los últimos años debido a que es más adecuado para los requerimientos de planificación, control y toma de decisiones por parte de la Gerencia; empero que el margen de utilidad como base el costo directo se genera en la misma línea del volumen de ventas, los estados de manejo operativo pueden entenderse de manera más óptima por la gerencia general y demás participantes de gestión empresarial como los

funcionarios de mercadeo y de producción, así como por los supervisores de cada departamento.

La determinación del costo directo es esencial en la fiscalización del comportamiento y otorga información relevante para la toma de decisiones en cuanto a la relación costo-volumen-utilidad.

También tenemos el análisis que realiza (Quiroa, 2005), al señalar que este método de costeo directo considera la separación de los costos directamente relacionados con actividades de producción y ventas, cuyos resultados se utiliza en el costo de producción y en la valuación del inventario de mercaderías y son conocidos como costos variables y costos fijos.

Este método brinda información a los inversionistas, relacionados con el costo, volumen y utilidad; también proporciona información de una manera más útil a la gerencia, los cuales sirven para evidenciar los resultados de las estrategias de producción y ventas, y tomar las decisiones más acertadas a fin de consolidar la estructura orgánica de la empresa y ver las debilidades de acuerdo a las modificaciones en los costos del servicio.

2.2.1.1. Costos Variables

Esta definición relacionada al servicio de transporte lo describe también (Quiroa, 2005), cuando señala que el costo total de servicio ya sea directa o indirecta que conforman el mantenimiento de los

vehículos y equipos que permite dar el servicio de transporte se encuentran los materiales e insumos, repuestos, así como los costos indirectos de servicios variables.

2.2.1.2. Costos Fijos

Para completar las definiciones conceptuales de las variables conformantes, tomamos también lo que señala (Quiroa, 2005), cuando considera que los costos fijos son parte del costo total del servicio durante el período de actividades, los mismos que están compuestos por los siguientes partes: depreciaciones de unidades, alquileres de oficina, consumo de energía eléctrica, sueldos en la parte administrativa, aportaciones y beneficios sociales de los colaboradores, entre otros.

2.2.2. Sistema de Transporte

2.2.2.1. Evolución del transporte en el Perú

Según el blog elaborado por (Paz, Tuesta, Graziani, & Reginaldo, 2010) sobre el referido tema, describe lo siguiente:

“Hito 1.- Transporte en la época Incaica

De acuerdo a las crónicas encontradas en la época de los Incas, los medios de transporte eran extensas y rectas; por lo general

estaban acondicionadas para una larga duración en base a la utilización de piedras especiales.

“Hito 2.- Transporte en la época colonial.

A la llegada de los españoles hubo cambios sustanciales, trayendo cierto avance en el transporte por el cambio del medio, es decir unidades como carruajes de transporte movilizadas con la fuerza de los caballos.

Para viajes un tanto largos las carretas eran confeccionadas con madera y adheridas con refuerzos hechos de cuero crudo, no existía todavía los metales para los repuestos.

Finalmente, con la conquista española los nuevos medios de traslado en zonas urbanas el caballo era el elemento importante, a comparación de la época incaica que era a pie.

“Hito 3.- Transporte en el siglo XIX

Llegando al siglo XIX aproximadamente el año 1850 se conoce la aparición de los coches alquilados, como actualmente son los taxis, los cuales no tienen el éxito esperado por las deficientes vías que existía en la época.

“Hito 4.- Transporte en el siglo XX

Ya en el siglo XX los coches sin éxito desaparecen debido a la entrada de autos y las unidades de transporte en ómnibus, allá por los años 1920 en algunas calles principales de la ciudad conocidos actualmente como la avenida Arequipa, Brasil.

“Hito 5.- En la actualidad

En la ciudad de Lima actualmente existen más de 500 rutas de transporte urbano entre buses, microbuses y combis, los cuales han saturado el parque automotor y es un caos en todos los distritos de la capital. Para contrarrestar esta dificultad actualmente existen medios de transporte masivo como el Metro, que de una manera facilita el transporte en una ciudad de cada día crece.



La evolución o historia del transporte terrestre fuera de la capital metropolitana de Lima fue distinta.

En nuestra región, específicamente en la ciudad de Huancayo, la evolución del transporte ha tenido otras características debido a que se encuentra considerada dentro del circuito de Caminos del Inca. Aquí se menciona algunos avances y desarrollo que ha tenido a lo largo de muchos años desde la época de los pre-Incas.

Actualmente, existe en Huancayo el Terminal Terrestre y desde este terminal, parten los buses hacia distintos puntos del interior de la misma región central, así como a la ciudad de Lima.

Según la página web de (DePeru.com, s.f.), registra lo siguiente:

Destinos Nacionales:

Jauja

Tarma

Satipo

La Merced

La Oroya

Huánuco

Tingo María

Cerro de Pasco

Lima

Y otros...

Empresas de Transporte:

Molina Unión

Transmar

La Merced

Oltursa

Tauro

Salazar

Turismo Raraz

Shalom

Mega Bus

Ormeño

Judith

Y Otros...

Otras empresas como E.T. Warivilca S.A. tienen sus propios terminales al servicio de sus diferentes rutas a nivel inter provincial, regional y nacional.

2.2.2.2. Tipo de servicio de Transporte

Actualmente existen medios de transporte de pasajeros, entre ellos podemos citar:

- a) Transporte Aéreo
- b) Transporte Marítimo
- c) Transporte Lacustre
- d) Transporte Terrestre

Por la modalidad de servicio se tiene:

- a) Transporte Público Urbano de Pasajeros
- b) Transporte Interprovincial de Pasajeros

A) Transporte Terrestre de Pasajeros de ámbito Regional

De conformidad al (MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES [D.S. 017-2016-MTC, 2016), donde APRUEBA EL REGLAMENTO NACIONAL DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y MODIFICA EL TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO, APROBADO POR

DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC Y EL REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACION DE TRANSPORTE, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC, señala al respecto lo siguiente:

En cuanto al Servicio de Transporte de ámbito Regional, sirve para transportar personas entre localidades o centros poblados de diversas provincias.

B) Transporte Terrestre de Pasajeros de ámbito nacional

La misma norma señala:

Referente al Servicio de Transporte de ámbito Nacional, permite el transporte tanto a personas y/o mercancías entre localidades o centros poblados de diferentes provincias que tienen jurisdicción en regiones diversas. Para el transporte de mercancías se toma en cuenta el transporte de ámbito nacional existente en todas las regiones.

2.2.2.3. Oferta y Demanda del servicio de transporte

Se ha podido comprobar permanentemente en cuanto a los precios de los pasajes de transporte hacia las diferentes localidades ya sea provincial, interprovincial, regional o nacional, varían significativamente

en épocas marcadas por la oferta y demanda. Es decir; por ejemplo, los feriados largos decretados por el gobierno, días festivos, fiestas patrias, navidad, etc.

Sin embargo, debido a la alta competencia y la informalidad incesante de medios de transporte, los precios caen de por sí, inclusive llegando a establecer por debajo de los costos.

De igual manera, los precios se incrementan considerablemente debido a los fenómenos climatológicos (huaycos especialmente) que restringen por días los accesos a las vías principales de las rutas hacia la capital Lima en forma especial; a esto, hay que considerar las pésimas condiciones de las vías terrestres, los cuales influyen directamente en el mantenimiento de los buses, ocasionando altos sobrecostos.

2.2.3. Rentabilidad del servicio de Transporte

2.2.3.1. Rentabilidad

De acuerdo al trabajo de investigación presentado por (Paima & Villalobos, 2013), cuando citan a Sánchez J. (2002) señalan que, la rentabilidad es un concepto que se utiliza a toda actividad económica en la que se presentan recursos materiales, humanos y financieros con el propósito de alcanzar resultados. En el campo de la economía, a pesar de

que el término rentabilidad se usa de manera muy variada y son diversas las apreciaciones doctrinales que influyen en una u otra fase de la misma, en sentido amplio se refiere a la rentabilidad como una unidad del rendimiento en un determinado periodo de tiempo originan los capitales invertidos en el mismo negocio.

Figura 1. Rentabilidad: relación entre los recursos empleados y los beneficios



Figura 1. Rentabilidad: Relación entre los recursos empleados y los beneficios

Fuente : (ACTUALIDAD EMPRESARIAL N° 341, 2015)

2.2.3.2. Rentabilidad Económica

El concepto de rentabilidad económica se refiere tal como señalan (Amondarain & Zubiaur, 2013), cuando expresa que se refiere a analizar la capacidad operativa de la empresa, para alcanzar resultados de rendimiento tomando como fuente los capitales invertidos y recursos con que se tiene.

Una de las principales importancias económicas del servicio de transporte es que, une a ciudades, territorios, personas, etc., además, relaciona al productor con el consumidor a través del aprovechamiento de los bienes para alimentos, servicios, etc., como resultado de este intercambio comercial, el transporte contribuye considerablemente en el desarrollo económico de un país, midiendo su resultado en el PBI.

2.2.3.3. Rentabilidad Financiera

Las revistas especializadas en materia contable, permite tener al alcance conceptos diversos, entre ellos tenemos sobre la rentabilidad financiera.

Según (ACTUALIDAD EMPRESARIAL N° 341, 2015), en su publicación de la Segunda Quincena de Diciembre 2015, cuyo autoría corresponde a Ccaccya Bautista, Diana, señala citando a Sánchez (2002), que es una medida sobre un determinado periodo, referente al rendimiento alcanzado por los capitales propios, principalmente con independencia de la distribución del resultado obtenido.

Esta rentabilidad financiera también se considera como un parámetro más accesible a los inversionistas o propietarios comparado con la rentabilidad económica; y que básicamente y de acuerdo a un señalamiento

más amplia, se considera como un indicador de rentabilidad que los gerentes priorizan con mayor énfasis para los intereses y preocupaciones de los inversionistas.

2.2.3.4. Responsabilidad Social

Este término se ha desarrollado en función a las actividades que desarrollan las empresas; tomando en consideración que la razón de su creación y funcionamiento no solamente es la de obtener ganancias o lucro, sino, también considerar de una manera consciente a los efectos sociales y ambientales de sus propias actividades.

Y no solamente es un concepto independiente o aislado, sino que se ha incrementado el concepto de responsabilidad social corporativo.

Tal como señala (Huguet, s.f.), en su trabajo sobre la Responsabilidad Social corporativa (RSC) en las empresas de transporte por carretera, a través del Centro de Derecho de Transporte Internacional Universitat Jaume, indica que consiste una participación voluntaria, a cargo de las empresas que ejercen desempeños sociales y medioambientales en sus actividades propias relacionados con la población de entorno.

En cuanto al aspecto social, el transporte permite la relación humana en sus diferentes tipos. Es decir, permite el desarrollo de intercambio cultural, laboral, el turismo, la educación, etc., tal como señala la publicación de

(Analistas Económicos de Andalucía, s.f.) “Por otra parte, con el transporte han aumentado las posibilidades culturales y sociales de los individuos, ya que sin éste las relaciones sociales estarían más restringidas...”, (Thomson, 1974)

En esta parte, hay que tomar en cuenta los efectos que tiene los medios de transporte terrestre, especialmente por el grado de contaminación del uso de combustibles fósiles (gasolina, petróleo) al medio ambiente, y que actualmente no hay normativa que pueda controlar para disminuir los impactos con las consecuencias que apreciamos; el cambio climático.

2.2.4. Normatividad

Se presenta a continuación las normas legales vigentes en materia de administración y control del transporte terrestre en nuestro país.

- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181
- DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte

DECRETO SUPREMO N° 007-2016-MTC, APRUEBA EL REGLAMENTO NACIONAL DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y MODIFICA EL TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC Y EL

REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE,
APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC

2.3. DEFINICIÓN DE CONCEPTOS

CONTABILIDAD DE COSTOS

“Está integrada por la contabilidad administrativa más parte de la contabilidad financiera, en el grado en que la contabilidad de costos proporciona información que ayuda a cumplir con los requisitos de reportes externos.”

COSTOS DIRECTOS

Acumulación de costos variables y costos fijos.

Costo o gasto que se puede identificar específicamente con un producto, proceso, trabajo o centro de responsabilidad.

COSTOS FIJOS

Costo que en el corto plazo permanece constante cuando la cantidad producida se incrementa o disminuye, dentro de ciertos rangos de producción-. Algunos de estos costos se presentan, aunque no se produzca nada.

COSTOS VARIABLES

“Costeo Variable. Método de costeo de inventario en el que se incluyen todos los costos directos de fabricación, como costos inventariables. Se excluyen los costos

indirectos fijos de fabricación de los costos inventariables; y son costos del período en el que se incurren.”

DEMANDA

“Conjunto de mercancías y servicios que los consumidores están dispuestos a adquirir en el mercado, en un tiempo determinado y a un precio dado. El análisis de la demanda parte del supuesto de que todos los factores se mantiene constantes, excepto el precio, y que a medida que cambia el precio, la cantidad demandada por el consumidor también varía.”

OFERTA

“Cantidad de mercancías que pueden ser vendidas a los diferentes precios del mercado por un individuo o por el conjunto de individuos de la sociedad.”

RENTABILIDAD

Es la relación entre la utilidad proporcionada por un título y el capital invertido en su adquisición.

RENTABILIDAD ECONÓMICA

Se conoce también como ROI (Return on Investment) que sirve para evaluar la capacidad con que cuenta los activos de una empresa para generar utilidades, sin tomar en cuenta la manera como han sido financiados.

RENTABILIDAD FINANCIERA

Este concepto corresponde a una condición de algo rentable; vale decir, que origina renta como utilidad, ganancia o provecho, relacionado a las operaciones financieras.

RESPONSABILIDAD SOCIAL

“La responsabilidad social resulta ser una nueva visión, que debe estructurarse con criterios, metodologías y prácticas que permitan a las empresas, la sociedad civil y el estado, accionar de manera co-participativa en el desarrollo de los pueblos y el país.” (<http://www.scielo.org.pe/pdf/liber/v15n2/a10v15n2.pdf>)

SISTEMA DE COSTOS

“Un sistema de costos es un conjunto de procedimientos, técnicos, administrativos y contables que se emplea en un ente, para determinar el costo de sus operaciones en sus diversas fases, de manera de utilizarlo para fines de información contable, control de gestión y base para la toma de decisiones.” Recuperado de (<https://www.gerencie.com/que-es-un-sistema-de-costos.html>)

2.4. HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.4.1. HIPÓTESIS GENERAL

Existe relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

2.4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- a) Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016
- b) Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016
- c) Existe relación significativa entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

2.5. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Según manifiesta (Fidias, 2012) la operacionalización de variables define como que “este tecnicismo se emplea en investigación científica para designar al proceso mediante el cual se transforma la variable de conceptos abstractos a términos concretos, observables y medibles, es decir, dimensiones e indicadores” (p. 62)

a) Variable (1)

- Costos Directos

Considera a las siguientes dimensiones:

- Costos Variables
- Costos Fijos

b) Variable (2)

- Rentabilidad del servicio de transporte

De igual manera sus dimensiones son:

- Rentabilidad Económica
- Rentabilidad Financiera
- Responsabilidad Social

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTO	ESCALA VALORATIVA
Variable 1				
Costos Directos	COSTOS VARIABLES	1. Suministros	Cuestionario	1. Nunca 2. Casi nunca 3. A veces 4. Casi siempre 5. Siempre
		2. Mano de Obra		
		3. Viáticos		
		4. Peaje		
		5. Fiscalización (papeletas)		
		6. Mantenimiento y reparaciones		
	COSTOS FIJOS	1. Gastos de administración		
		2. Gastos de Venta		
		3. Depreciación		
		4. Seguros		
5. Amortización				
Variable 2				
Rentabilidad del servicio de transporte	ECONOMICA	1. Venta de servicio	Cuestionario	1. Nunca 2. Casi nunca 3. A veces 4. Casi siempre 5. Siempre
		2. Oferta		
		3. Demanda		
		4. Estado de Resultados		
	FINANCIERA	1. Punto de equilibrio		
		2. Rentabilidad de inversión		
		3. Ratios financieros		
		4. Periodo de recuperación de inversión		
	RESPONSABILIDAD SOCIAL	1. Bienestar social		
		2. Innovación		
		3. Precios sombra		

Figura 2. Cuadro de Operacionalización de Variables

Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

III. METODOLOGÍA

3.1. METODO DE INVESTIGACIÓN

El método de investigación parte de conceptualizar el rigor científico con que se desarrolla un proyecto de investigación; por consiguiente, la base que sustenta es el método científico.

Según Gomero Camones, citado por (Alfaro, 2012) señala que: el “Método es el vehículo y la hipótesis es el motor que nos conduce al descubrimiento de la verdad; y el investigador, el conductor de dicho vehículo que articula técnicamente instrumentos materiales y teóricos para lograr objetivos propuestos”

Entonces, entendemos que el método científico consiste en un conjunto de procedimientos para contrastar las hipótesis sobre situaciones que se puede observar en la realidad de acuerdo a la especialidad o los problemas planteados.

3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Según (Oseda, y otros, 2015) en su publicación sobre “Teoría y Práctica de la Investigación Científica”, refiere al tipo de investigación Aplicada o tecnológica:

Esta clase de investigación recibe el nombre de práctica o empírica. Se caracteriza porque busca la aplicación o utilización de los conocimientos que se adquieren. La investigación aplicada se encuentra estrechamente vinculada con la investigación básica, que como ya se dijo requiere de un marco teórico. En la investigación aplicada o empírica, lo que le interesa al investigador, primordialmente, son las consecuencias prácticas.

El presente trabajo de investigación relacionado a la aplicación práctica, es óptimo seleccionar a este tipo de investigación aplicada.

3.3. NIVEL DE INVESTIGACIÓN

Estando establecido el planteamiento de la problemática e identificado las variables respectivas, corresponde para el nivel de investigación el Correlacional.

(Oseda, s.f.) en su material de ponencia sobre ¿Cómo realizar investigaciones estandarizadas?, Parte 1; señala que “Investigación Correlacional: Tiene como finalidad establecer el grado de relación o asociación no causal existente entre dos o más variables y luego, mediante pruebas de hipótesis correlacionales y la aplicación de técnicas estadísticas, se estima la relación”.

A efectos de contrastar la hipótesis, al recurrir al presente nivel de investigación permite demostrar el grado de relación entre las variables.

3.4. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

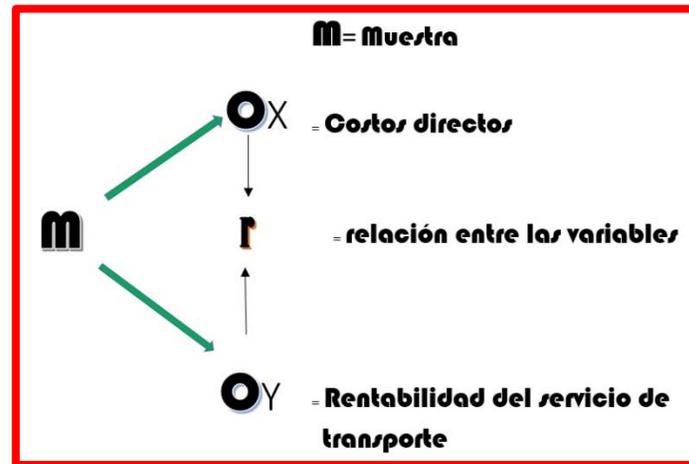


Figura 3. Diseño de investigación

Fuente: elaboración propia

Donde:

Variable (1): Costos Directos

Variable (2): Rentabilidad del servicio de transporte

Se tendrá que determinar la relación no causal de las variables 1 en 2, para tal propósito se plantea la siguiente interpretación:

La variable 1 impacta positivamente en la variable 2.

3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.5.1. Población

Según la información registrada en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección General de Transporte Terrestre, en la ciudad de Huancayo existen 22 empresas de servicio nacional debidamente autorizadas.

Tabla 1:
Trabajadores de la empresa de transportes Warivilca S.A.

Departamento o Áreas	Número de Trabajadores
Gerencia	1
Administración	2
Ventas	2
Producción - Servicios	15
Total	20

Fuente: Empresa de transportes Warivilca S.A.

3.5.2. Muestra

Como muestra y por criterio de conveniencia y acceso a la información se ha elegido a la empresa de transportes Warivilca S.A.

Tabla 2:

Población y Muestra de Estudio

POBLACIÓN	MUESTRA
22 empresas de servicio nacional	20 Trabajadores de la Empresa de Transportes Warivilca S.A.

3.6. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

3.6.1. Técnicas de Recolección de Datos

Las técnicas para la recolección de datos se consideran a:

- La Observación
- Fichaje
- Encuesta

3.6.2. Instrumentos de Recolección de Datos

En cuanto a los instrumentos para la recolección de datos tenemos:

- Las Fichas de las Observaciones
- Las Fichas de Resumen y de fuentes bibliográficas
- El Cuestionario
- Equipos audiovisuales

3.6.3. Validez y Confiabilidad del Instrumento

A. Validez

Para la validación del instrumento de medición se utilizó la validez de contenido; al respecto (Mucha, 2011) refiere que “en la validez de

contenido lo que hacemos es evaluar si los ítems que hemos usado para construir el test son relevantes para el uso que se le va a dar al test” (p. 18).

Figura 4. Resultado de Evaluación del Experto del Instrumento de Investigación Costos Directos

EXPERTOS	GRADO ACADÉMICO	OPINION
Lorenzo Zorrilla Sovero	Contador Público	Aprobado
Rojas León, Rómulo	Magister	Aprobado
Pariona Amaya, Diana	Magister	Aprobado

Fuente: Opinión de Expertos

Dado que el instrumento de investigación Costos Directos es adecuado a opinión del experto, se toma la decisión para su aplicación.

Figura 5. Resultado de Evaluación del Experto del Instrumento de Investigación Rentabilidad del servicio de transporte

EXPERTOS	GRADO ACADÉMICO	OPINION
Lorenzo Zorrilla Sovero	Contador Público	Aprobado
Rojas León, Rómulo	Magister	Aprobado
Pariona Amaya, Diana	Magister	Aprobado

Fuente: Opinión de Expertos

Dado que el instrumento de investigación Rentabilidad es adecuado a opinión del experto, se toma la decisión a su aplicación respectiva.

B. Confiabilidad del Instrumento

La confiabilidad de un instrumento se refiere “al grado en que su aplicación repetida al mismo individuo u objeto produce resultados iguales.” (Hernández, Fernandez, & Baptista, 2006, pág. 277).

El coeficiente utilizado para la confiabilidad es el coeficiente de confiabilidad de alfa de Cronbach. Este coeficiente estima la consistencia interna de los ítems que conforman el cuestionario. Se interpreta como el promedio de la correlación entre todos los reactivos que mide la homogeneidad de un test.

Tabla 3:
Interpretación de la Magnitud del Coeficiente de Confiabilidad de un Instrumento

Rangos	Magnitud
0,81 a 1,00	Muy alta
0,61 a 0,80	alta
0,41 a 0,60	Moderada
0,21 a 0,40	Baja
0,01 a 0,20	Muy Baja

Nota. Fuente: Tomado de Ruiz (2002) y Pallella y Martins (2003)

Tabla 4:
Resumen de Procesamiento de Casos del Instrumento
Costos Directos y Rentabilidad del Servicio de Transporte

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	20	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Tabla 5:
Estadísticas de Fiabilidad del Instrumento Costos
Directos y Rentabilidad del Servicio de Transporte

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,899	22

Interpretación.

De acuerdo a la Tabla 5, se aprecia el resultado obtenido a través del software SPSS versión 25 y es $\alpha=0.899$. Y según la tabla de coeficiente este valor se halla en el rango de muy alta; por consiguiente, procede aplicar el instrumento.

3.7. PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Habiéndose establecido el cronograma establecido, para la recolección de datos, se sigue un procedimiento:

- Primero, para el marco teórico, los antecedentes bibliográficos, realizando una búsqueda intensiva a través del internet para obtener trabajos similares, ya sean nacionales o extranjeras.

- Seguidamente, para recoger información de primera mano de la empresa, se diseña el cuestionario estadístico, validados por expertos, que servirá para la aplicar la encuesta a las personas directamente.
- Finalmente, para la parte contable, se tiene registrado la información respectiva de la empresa a fin de determinar los cálculos correspondientes de acuerdo al objetivo de la investigación.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

IV. ANALISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

4.1. TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

Para sistematizar la información, hay que considerar los siguientes aspectos:

- Se procede a registrar los datos, con el auxilio del software Excel o directamente con el software SPSS versión 23 o superior.
- De acuerdo a los resultados obtenidos se procede al análisis e interpretación, creando los gráficos para su interpretación.
- Referente a la contrastación de las hipótesis, utilizamos los estadígrafos de prueba, el chi cuadrado, la rho de Spearman y la prueba t para investigaciones correlacionales, para cuyo efecto se toma como nivel de significancia de 0,05.
- Finalmente, para determinar el grado de relación de las variables, según los resultados de los estadígrafos, se adjunta las discusiones y se determinan las conclusiones.

4.2. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS EN TABLAS, GRÁFICOS, FIGURAS, ETC.

4.2.1. ANÁLISIS DESCRIPTIVO DE LAS VARIABLES COSTOS DIRECTOS Y RENTABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

A fin explicar los resultados descriptivos que corresponden a cada variable y su dimensión, iniciamos con el resultado de la variable 1 (Costos Directos) seguido de sus dimensiones, luego de la variable 2 (Rentabilidad del servicio de transporte) y sus respectivas dimensiones.

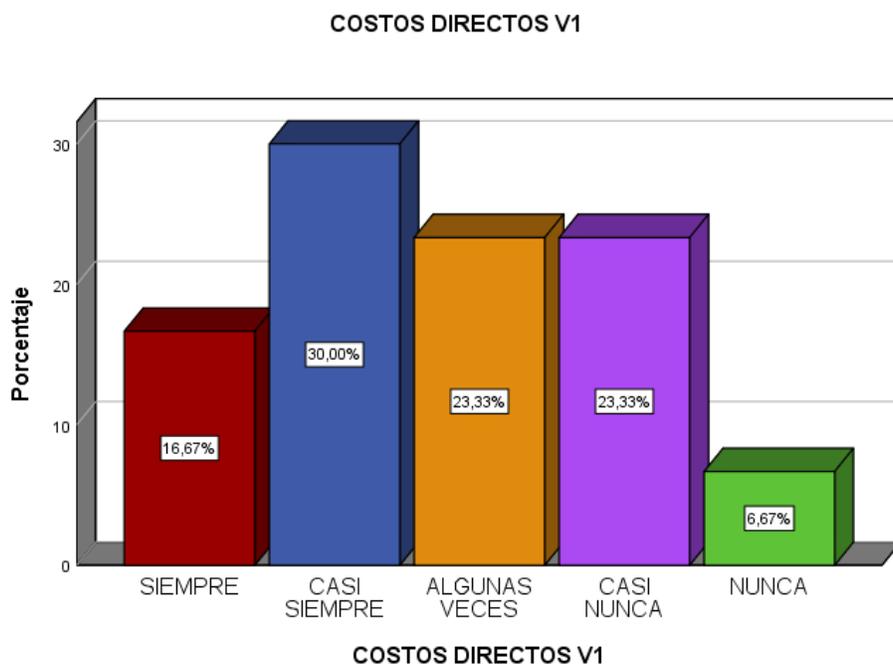
4.2.1.1. Nivel de Costos Directos (Variable 1)

Tabla 6:
Recuento y Porcentaje Costos directos

COSTOS DIRECTOS V1

	Frecuencia	Porcentaje
SIEMPRE	5	16,7
CASI SIEMPRE	9	30,0
ALGUNAS VECES	7	23,3
CASI NUNCA	7	23,3
NUNCA	2	6,7
Total	30	100,0

Figura 6. Gráfico del Recuento y Porcentaje Costos Directos



Fuente: Tabla N° 6

Interpretación

Según la Tabla 6 y Figura 6, los costos directos en la Empresa de Servicio de Transporte Warivilca S.A., consideran en un 30% casi siempre en el control y registro, quedando solamente el 6.67% como nunca que se toma en cuenta.

Por consiguiente, como resultado de la encuesta, podemos deducir que el control de los costos directos es aceptable.

A) Nivel de Costos Variables

Tabla 7:
Recuento y Porcentaje de Costos Variables

COSTOS VARIABLES		
	Frecuencia	Porcentaje
SIEMPRE	4	13,3
CASI SIEMPRE	11	36,7
ALGUNAS VECES	11	36,7
CASI NUNCA	2	6,7
NUNCA	2	6,7
Total	30	100,0

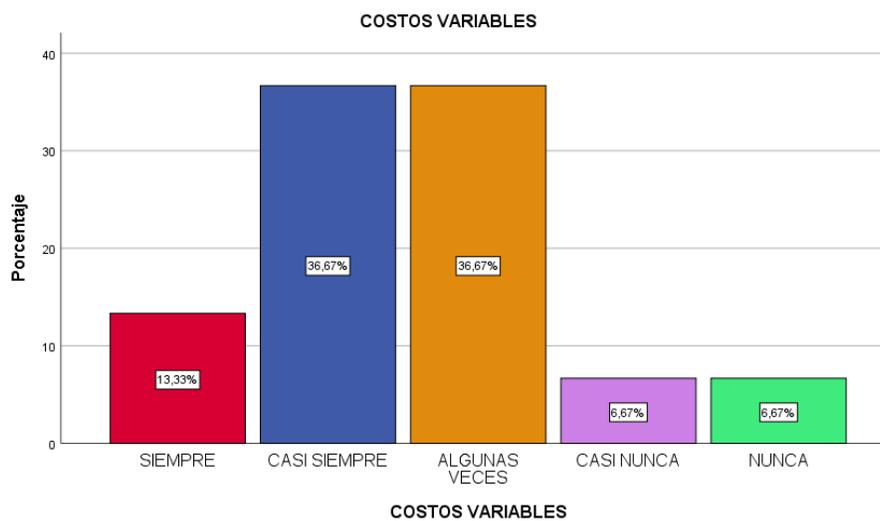


Figura 7. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Costos Variables

Fuente: Tabla N° 7

Interpretación

Según la Tabla 7 y Figura 7, nos indican los niveles obtenidos de los Costos Variables, donde coinciden en el 36.67% que señalan los trabajadores de la Empresa que consideran en la estructura de sus costos casi siempre y algunas veces; y también con el mismo 6.67% señalan casi nunca y nunca tomar en cuenta esta dimensión.

B) Nivel de Costos Fijos

Tabla 8:
Recuento y Porcentaje del nivel de Costos Fijos

COSTOS FIJOS		
	Frecuencia	Porcentaje
SIEMPRE	9	30,0
CASI SIEMPRE	11	36,7
ALGUNAS VECES	5	16,7
CASI NUNCA	4	13,3
NUNCA	1	3,3
Total	30	100,0

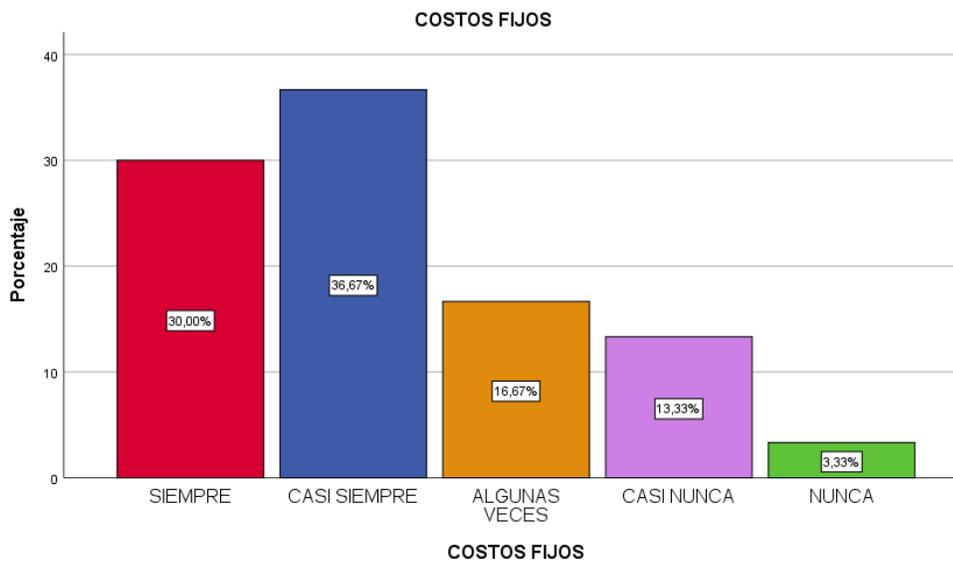


Figura 8. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Costos Fijos

Fuente: Tabla N° 8

Interpretación

En la Tabla 8 y Figura 8 podemos apreciar los niveles obtenidos de la dimensión Costos Fijos, 36.67% consideran Casi Siempre establecer este componente en la estructura de sus costos de servicio de transporte; seguido de Siempre con el 30%, y quedando el 3.33% que nunca consideran.

Por tanto; según lo manifestado por los trabajadores la mayoría de los trabajadores consideran en forma eficiente este componente de los costos de servicios de transporte, sumando 66.67%.

4.2.1.2. Nivel de Rentabilidad del Servicio de Transporte (Variable 2)

Tabla 9:
Recuento y Porcentaje de Rentabilidad del Servicio de Transporte

RENTABILIDAD SERV. TRANSP. V2

	Frecuencia	Porcentaje
SIEMPRE	7	23,3
CASI SIEMPRE	9	30,0
ALGUNAS VECES	7	23,3
CASI NUNCA	5	16,7
NUNCA	2	6,7
Total	30	100,0

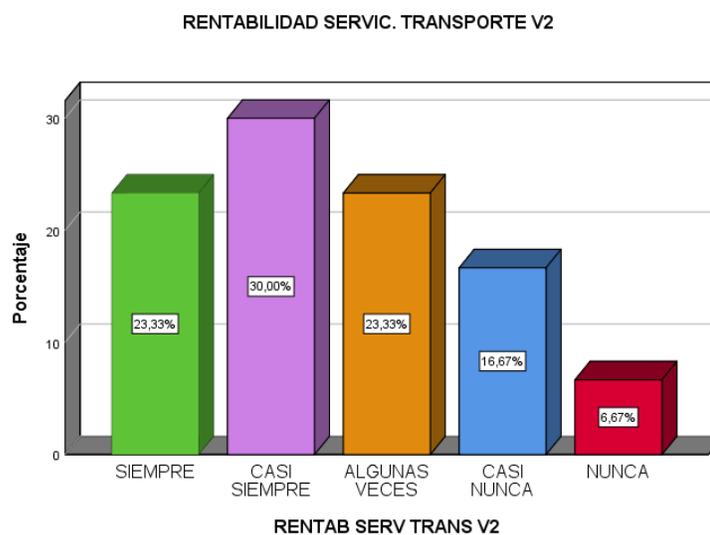


Figura 9. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Rentabilidad del Servicio de Transporte.

Fuente: Tabla N° 9

Interpretación

Según la Tabla 9 y Figura 9, referente a la Rentabilidad del Servicio de Transporte en la Empresa Warivilca S.A. el 30% señalan que casi siempre tiene como resultado una buena rentabilidad, seguido del 23.33% siempre y algunas veces, solamente el 6.67% o sea 2 de los trabajadores opinan que nunca tienen rentabilidad.

a) Nivel de Rentabilidad Económica

Tabla 10:
Recuento y Porcentaje de Rentabilidad Económica

ECONOMICA		
	Frecuencia	Porcentaje
SIEMPRE	2	6,7
CASI SIEMPRE	9	30,0
ALGUNAS VECES	7	23,3
CASI NUNCA	4	13,3
NUNCA	8	26,7
Total	30	100,0

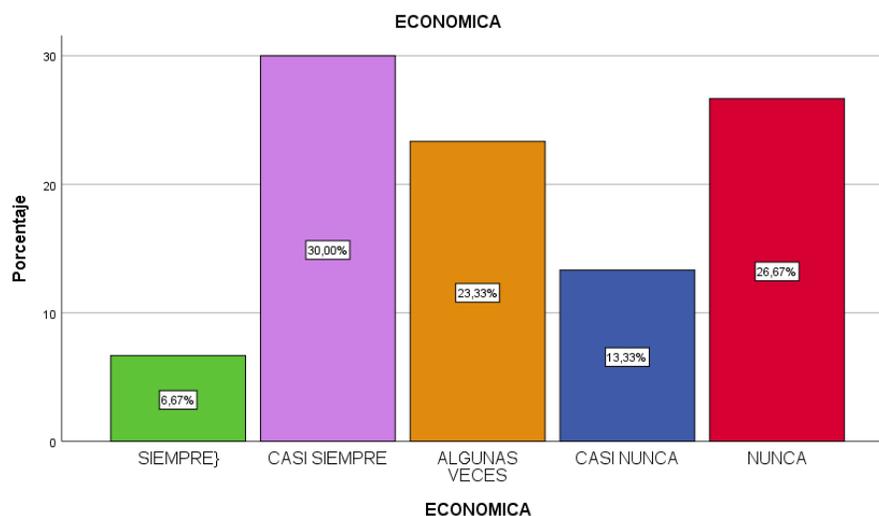


Figura 10. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Rentabilidad Económica

Fuente: Tabla N° 10

Interpretación:

Según los resultados de la Tabla 10 y Figura 10, el 30% consideran Casi Siempre tener rentabilidad económica, mientras que el 26.67% manifiestan no tener Nunca; y, escasamente el 6.67% consideran Siempre.

b) Nivel de Rentabilidad Financiera

Tabla 11:
Recuento y Porcentaje de Rentabilidad Financiera.

FINANCIERA

	Frecuencia	Porcentaje
SIEMPRE	6	20,0
CASI SIEMPRE	10	33,3
ALGUNAS VECES	9	30,0
CASI NUNCA	3	10,0
NUNCA	2	6,7
Total	30	100,0

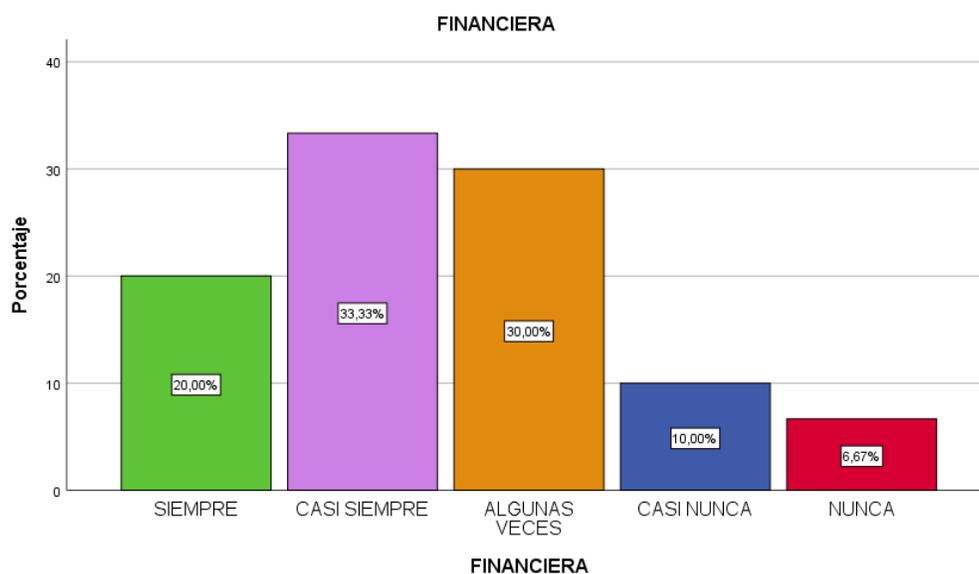


Figura 11. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Rentabilidad Financiera.

Fuente: Tabla N° 11

Interpretación:

Según la Tabla 11 y Figura 11, se observa que el 33.33% de los encuestados señalan que la empresa tiene una rentabilidad financiera casi siempre, seguido del 30% algunas veces, y solamente el 6.67% manifiestan nunca tener rentabilidad financiera.

c) Nivel de Responsabilidad Social

Tabla 12:
Recuento y Porcentaje de Responsabilidad Social

RESPONSABILIDAD SOCIAL		
	Frecuencia	Porcentaje
SIEMPRE	10	33,3
CASI SIEMPRE	14	46,7
ALGUNAS VECES	3	10,0
CASI NUNCA	3	10,0
Total	30	100,0

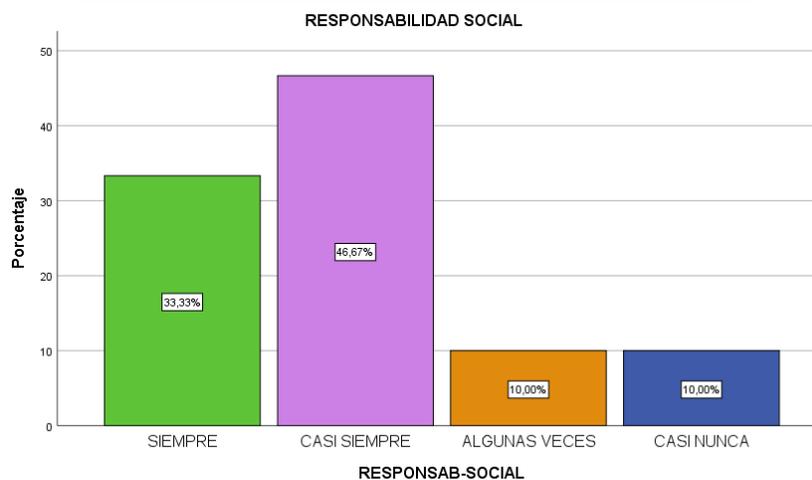


Figura 12. Gráfico del Recuento y Porcentaje de Responsabilidad Social

Fuente: Tabla N° 12

Interpretación:

Los resultados de la Tabla 12 y Figura 12, se aprecia los niveles obtenidos de la dimensión Responsabilidad Social; en el que el 46.67% de los entrevistados señalan que la empresa cumple su rol Casi Siempre; mientras que el 33.33% siempre, y solamente el 10% casi nunca y nunca.

Demostrando que la empresa si cumple el papel de responsablemente social durante el período investigado, para cuyo efecto realiza actividades en bien de la población.

4.2.2. ESTUDIO CORRELACIÓN ENTRE COSTOS DIRECTOS Y RENTABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

Para determinar la correlación, se tomó en consideración las variables; es decir, la variable 1: Costos Directos y la variable 2: Rentabilidad del servicio de transporte en la empresa Warivilca S.A.

Esta correlación, se establece utilizando estadístico de rho de Spearman por tener una muestra de 30 sujetos, cuyo propósito es analizar las relaciones entre variables de tipo ordinal.

A fin de interpretar el resultado, utilizamos la Tabla de Baremo:

Tabla 13:
Baremo de Interpretación del Coeficiente de Correlación

Valor	Significado
+/- 1.00	Correlación positiva y negativa perfecta
+/- 0.80	Correlación positiva y negativa muy fuerte
+/- 0.60	Correlación positiva y negativa fuerte
+/- 0.40	Correlación positiva y negativa moderada
+/- 0.20	Correlación positiva y negativa débil
0.00	Probablemente no existe correlación

Fuente: Estadístico de rho de Spearman

A) Objetivo General

Determinar la relación entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

Tabla 14:
Correlación Entre Costos Directos y la Rentabilidad del servicio de transporte en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

Correlaciones			COSTOS DIRECTOS (V1)	RENTABILID AD SERV TRANSP (V2)
Rho de Spearman	COSTOS DIRECTOS (V1)	Coeficiente de correlación	1,000	,774**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	RENTABILIDAD SERV TRANSP (V2)	Coeficiente de correlación	,774**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

El coeficiente hallado de rho Spearman es $r_s = 0,774$ con una significación bilateral de $p = 0,01$ por tanto el coeficiente hallado es significativo y de acuerdo a la tabla de interpretación el coeficiente hallado nos indica una correlación positiva fuerte.

B) Objetivos Específico 1

Determinar la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

Tabla 15:
Correlación entre costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

			COSTOS DIRECTOS (V1)	ECONOMICA
Rho de Spearman	COSTOS DIRECTOS (V1)	Coefficiente de correlación	1,000	,692**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	ECONOMICA	Coefficiente de correlación	,692**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

El coeficiente hallado de rho Spearman es $r_s = 0,692$ con una significación bilateral de $p = 0,01$ y por consiguiente, el coeficiente hallado es significativo y de acuerdo a la tabla de Baremo de interpretación, el coeficiente hallado indica una correlación positiva fuerte.

C) Objetivos Específico 2

Determinar la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

Tabla 16:
Correlación entre costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

Correlaciones			COSTOS DIRECTOS (V1)	FINANCIER A
Rho de Spearman	COSTOS DIRECTOS (V1)	Coeficiente de correlación	1,000	,609**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	FINANCIERA	Coeficiente de correlación	,609**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

Según el coeficiente rho Spearman es $r_s = 0,609$ con una significación bilateral de $p = 0,01$; por tanto, el coeficiente hallado es significativo y de acuerdo a la Tabla de interpretación, el coeficiente hallado indica una correlación positiva fuerte.

D) Objetivos Específico 3

Determinar la relación entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

Tabla 17:
Correlación entre costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

			COSTOS DIRECTOS (V1)	RESPONSA BILIDAD SOCIAL
Rho de Spearman	COSTOS DIRECTOS (V1)	Coefficiente de correlación	1,000	,464**
		Sig. (bilateral)	.	,010
		N	30	30
	RESPONSABILIDAD SOCIAL	Coefficiente de correlación	,464**	1,000
		Sig. (bilateral)	,010	.
		N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

El coeficiente determinado según rho Spearman es $r_s = 0,464$ con una significación bilateral de $p = 0,01$; en consecuencia, el coeficiente hallado es significativo, y de acuerdo a la Tabla de interpretación de Baremo, el coeficiente hallado nos señala que existe una correlación positiva moderada.

4.2.3. ANÁLISIS DE LA PRUEBA DE HIPÓTESIS SEGÚN VARIABLES Y DIMENSIONES

A) Hipótesis General

Existe relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T.

Warivilca S.A., período 2016

- **Prueba de Hipótesis para las variables costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A.**

1. Planteamiento de Hipótesis Estadística

H_a : Existe relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial; ($r_s \neq 0$)

H_0 : No Existe relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial; ($r_s = 0$)

2. Nivel de Significancia (α)

El nivel de significación $\alpha = 0.05$

El valor crítico “r” a un $\alpha = 0.05$ y $n = 30$ es $r = 0.362$

3. Calculo del Estadístico

El coeficiente rho de Spearman hallado es $r_s = 0.774$ para aceptar o rechazar la H_0 comparamos el rho de Spearman con $r_{\text{crítico}} = 0.362$ valor obtenido de la tabla de distribución de “rho”

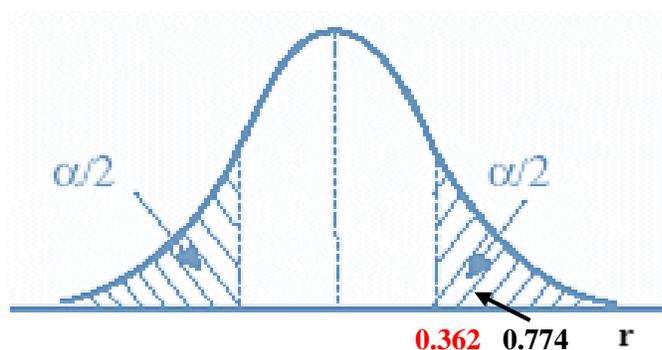


Figura 13. Cálculo del Estadístico Hipótesis General
Fuente: Tabla 14

4. Toma de Decisión

Según los resultados obtenidos comparamos la r calculada con la r crítica donde ($0.774 > 0.362$); por lo tanto, esta relación nos obliga rechazar la hipótesis nula, con un riesgo de 5% y aceptar la hipótesis alterna.

5. Conclusión

Como queda aceptada la H_a se infiere: con un nivel de confianza del 95%, que existe una relación significativa entre los Costos Directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial, llegando a la conclusión de que, la relación entre ambas variables es positiva fuerte.

A. Hipótesis Específico 1

Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

- **Prueba de Hipótesis para la variable costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial**

1. Planteamiento de Hipótesis Estadística

Ha: Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial; ($r_s \neq 0$)

Ho: No Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial; ($r_s = 0$)

2. Nivel de Significancia (α)

El nivel de significación $\alpha = 0.05$

El valor crítico “r” a un $\alpha = 0.05$ y $n = 30$ es $r = 0.362$

3. Calculo del Estadístico

El coeficiente rho de Spearman hallado es $r_s = 0.692$ para aceptar o rechazar la H_0 se compara el rho de Spearman con $r_{crítico} = 0.362$ valor obtenido de la tabla de distribución de “rho”



Figura 14. Cálculo del Estadístico Hipótesis Específico 1
Fuente: Tabla 15

4. Toma de Decisión

De acuerdo con los resultados obtenidos comparamos la r calculada con la r crítica donde ($0.692 > 0.362$); en tal sentido, esta relación nos invita a rechazar la hipótesis nula con un riesgo del 5% y aceptar la hipótesis alterna.

5. Conclusión

Al aceptar la H_a se deduce que, con un nivel de confianza del 95%, existe una relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial, concluyendo que, la relación entre ambas variables es positiva fuerte.

B. Hipótesis Específico 2

Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

- Prueba de Hipótesis para la variable costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial

1. Planteamiento de Hipótesis Estadística

H_a : Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial; ($r_s \neq 0$)

H_0 : No Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial; ($r_s = 0$)

2. Nivel de Significancia (α)

El nivel de significación $\alpha = 0.05$

El valor crítico “r” a un $\alpha = 0.05$ y $n = 30$ es $r = 0.362$

3. Calculo del Estadístico

El coeficiente rho de Spearman hallado es $r_s = 0.609$ para aceptar o rechazar la H_0 se compara el rho de Spearman con $r_{\text{crítico}} = 0.362$ valor obtenido de la tabla de distribución de “rho”

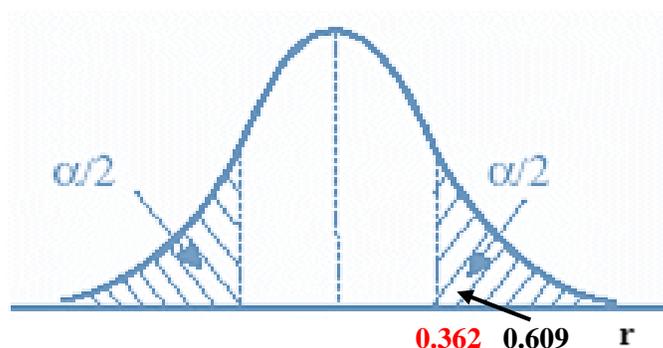


Figura 15. Calculo del Estadístico Hipótesis Específico 2
Fuente: Tabla 16

4. Toma de Decisión

De acuerdo con los resultados obtenidos comparamos la r calculada con la r crítica donde $(0.609 > 0.362)$; seguidamente rechazamos la hipótesis nula con un nivel de riesgo del 5% y aceptamos la hipótesis alterna.

5. Conclusión

Se acepta la H_a con un nivel de confianza del 95%, ya que existe una relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial, llegando a la conclusión que la relación entre ambas variables es positiva fuerte.

C. Hipótesis Específico 3

Existe relación significativa entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

- Prueba de Hipótesis para la variable costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial

1. Planteamiento de Hipótesis Estadística

H_a : Existe relación significativa entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial; ($r_s \neq 0$)

H_o : No Existe relación significativa entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial; ($r_s = 0$)

2. Nivel de Significancia (α)

El nivel de significación $\alpha = 0.05$

El valor crítico “r” a un $\alpha = 0.05$ y $n = 30$ es $r = 0.362$

3. Cálculo del Estadístico

El coeficiente rho de Spearman hallado es $r_s = 0.464$ para aceptar o rechazar la H_0 se compara el rho de Spearman con $r_{\text{crítico}} = 0.362$ valor obtenido de la tabla de distribución de “rho”

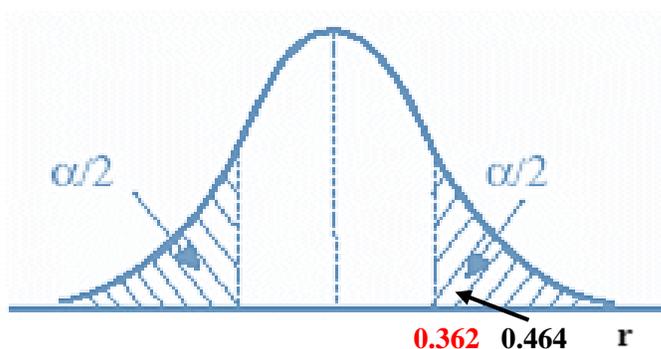


Figura 16. Cálculo del Estadístico Hipótesis Específico 3
Fuente: Tabla 17

4. Toma de Decisión

De acuerdo con los resultados obtenidos comparamos la r calculada con la r crítica donde $(0.464 > 0.362)$, finalmente, este resultado toma la decisión de rechazar la hipótesis nula con un nivel de riesgo del 5% y por ende, aceptar la hipótesis alterna.

5. Conclusión

Se acepta la H_a , señalando que, con un nivel de confianza del 95%, existe una relación significativa entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial, y como conclusión se interpreta que, la relación es positiva moderada.

4.3. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Como propósito de la presente investigación se ha considerado la *DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS DIRECTOS PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES WARIVILCA S.A.*, período 2016.

Se toma en cuenta los Costos Directos, por ser útil en la evaluación del desempeño y suministra información oportuna para realizar importantes análisis de las relaciones costo-volumen-utilidad.

Asimismo, como Rentabilidad del Servicio de Transporte se entiende como una noción que se aplica a toda acción económica en la que se movilizan unos medios, materiales, humanos y financieros con el fin de obtener unos resultados.

De acuerdo a estas consideraciones, para el desarrollo de la investigación se ha planteado la siguiente interrogación: ¿Cuál es la relación entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?

Al aplicar el coeficiente rho de Spearman, para la prueba de hipótesis general, el resultado entre las variables presenta una correlación positiva fuerte de $r_s = 0.774$.

Como objetivo general se planteó: Determinar la relación entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

Los resultados estadísticos de la presente investigación han demostrado que existe una relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016

En cuanto a los antecedentes citados, se encuentra coincidencias tales como:

Según (Quiroa, 2005) en su tesis sobre “CONTABILIDAD DE COSTOS APLICANDO COSTEO DIRECTO PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE EXTRAURBANO”

“...considera que el sistema contable por medio del método de Costeo Estándar Directo es el adecuado para la determinación de costos en las empresas de Transporte Extraurbano, por las facilidades que ofrece para implementar controles en costo, gastos de operación, determinación de precios de pasaje, rentabilidad de rutas y rentabilidad de cada vehículo propiedad de la empresa, en el momento oportuno.”

Efectivamente, tanto para el servicio de transporte terrestre urbano o interprovincial, son los mismos métodos de costeo que se puede usar, ya que permite entre otros beneficios, el cálculo de la rentabilidad.

(Gallegos, 2013) en su tesis "CONTROL INTERNO CORPORATIVO, EN LA ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL CASO: EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HNOS. S.R.L. EN EL PERIODO 2010- 2011", señala entre otros aspectos importantes:

“Se han logrado plantear las mejores políticas del control Interno corporativo para influir en la calidad de la Administración del servicio de transportes, que permiten fiscalizar los ingresos en efectivo, mediante un desarrollo sostenible y alcanzar una rentabilidad Muy Alta,

Este trabajo emplea políticas de control interno corporativo, a través de ello permite una buena fiscalización de las ventas en efectivo, repercutiendo en el desarrollo sostenible de la empresa y logra alcanzar una rentabilidad muy alta.

También se tiene el trabajo de (Urquiza, 2015), sobre la “FORMALIZACIÓN DEL RÉGIMEN LABORAL Y TRIBUTARIO PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES SAN PEDRO DE MALA S.A.C”, quien señala:

“...que no solo la formalización del régimen laboral y tributario de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C mejorará la rentabilidad del uso eficiente, eficaz y económico de los recursos de la empresa, eso no es así, lo correcto es que va a facilitar una gestión eficiente y como resultado de ello se previene, identifica y elimina los actos incorrectos del personal en la empresa.”

Si bien es cierto, el control interno, el correcto registro de los costos conducen a obtener rentabilidad en la empresa; también se tiene que considerar la parte de la formalización y cumplimiento con las normas legales y tributarias.

4.4. DETERMINACION DE COSTOS DIRECTOS EN LA E.T. WARIVILCA S.A., 2016

4.4.1. Costos Directos

A continuación, se procede a registrar los datos de la empresa de Transportes Warivilca S.A. a fin de obtener los costos directos en los diferentes buses que presta servicios de transporte a diferentes rutas:

Figura 17: Rutas y kilómetros de recorrido de los buses

CUADRO N° 1: RUTAS Y KILOMETROS DE RECORRIDO DE LOS BUSES

BUSES POR CADA RUTA	RUTAS IDA Y VUELTA	PRECIO PASAJE S/	HORARIO DE SALIDA	TIEMPO DE RECORRIDO (horas)	PROMEDIO DE VENTA POR BUS (ASIENTOS)	VENTA DIARIA	KILOMETRAJES RECORRIDOS EN CADA RUTA	KILOMETROS RECORRIDOS DE IDA Y VUELTA	INGRESOS MENSUAL
3	HUANCAYO - PAMPAS	10.00	06:00 11:00 17:00	1.5	45	1,350.00	71.00	142.00	40,500.00
2	HUANCAYO - ACOBAMBA	15.00	11:00 20:45	3	45	1,350.00	171.20	342.40	40,500.00
4	HUANCAYO - LIMA	20.00	21:00	7	45	3,600.00	306.10	612.20	108,000.00
1	HUANCAYO - LIRCAY	15.00	20:00	4	45	675.00	214.40	428.80	20,250.00
1	HUANCAYO - PANGOA	18.00	20:30	5	45	810.00	267.70	535.40	24,300.00
11	TOTAL				225	7,785.00	1,030.40	2,060.80	233,550.00

Fuente: elaboración propia

Figura 18: Planilla de Sueldos

CUADRO N° 2 : PLANILLA DE SUELDOS

NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO	REMUNERACION BASICA MENSUAL	DESCUENTOS			TOTAL DESCUENTOS	NETO A PAGAR	APORTACIONES DEL EMPLEADOR			TOTAL APORTES	COSTO TOTAL PLANILLA
			ONP	AFP	OTROS			ESSALUD	SCTR	OTROS		
			13.00%	12.50%				9%	1.24%			
GERENCIA GENERAL												
	GERENTE GENERAL	2,000.00	260.00			260.00	1,740.00	180.00			180.00	2,180.00
TOTAL GERENCIA GENERAL		2,000.00	260.00			260.00	1,740.00	180.00			180.00	2,180.00
AREA DE ADMINISTRACION												
	ADMINISTRADOR	1,500.00	195.00			195.00	1,305.00	135.00			135.00	1,635.00
	CONTADOR	1,600.00	208.00			208.00	1,392.00	144.00			144.00	1,744.00
TOTAL AREA DE ADMINISTRACION		3,100.00	403.00			403.00	2,697.00	279.00			279.00	3,379.00
AREA DE VENTAS												
	CAJERA 1	1,000.00	130.00			130.00	870.00	90.00			90.00	1,090.00
	CAJERA 2	1,000.00	130.00			130.00	870.00	90.00			90.00	1,090.00
TOTAL AREA DE VENTAS		2,000.00	260.00			260.00	1,740.00	180.00			180.00	2,180.00
TOTAL COSTOS INDIRECTOS		7,100.00	923.00			923.00	6,177.00	639.00			639.00	7,739.00
											CADA BUS	703.55

Fuente: elaboración propia

Figura 19: Planilla de Salarios

CUADRO N° 3: PLANILLA DE SALARIOS

CARGO	REMUNERACION BASICA MENSUAL	DESCUENTOS			TOTAL DESCUENTOS	NETO A PAGAR	APORTACIONES DEL EMPLEADOR			TOTAL APORTES	COSTO TOTAL PLANILLA
		ONP	AFP	OTROS			ESSALUD	SCTR	OTROS		
		13.00%					9%	1.24%			
BUS N° 1 PAMPAS											
CONDUCTOR	850.00	110.50			110.50	739.50	76.50	10.54		87.04	937.04
AYUDANTE	450.00	58.50			58.50	391.50	40.50	5.58		46.08	496.08
TOTAL BUS 1	1,300.00	169.00			169.00	1,131.00	117.00	16.12		133.12	1,433.12
BUS N° 2 PAMPAS											
CONDUCTOR	850.00	110.50			110.50	739.50	76.50	10.54		87.04	937.04
AYUDANTE	450.00	58.50			58.50	391.50	40.50	5.58		46.08	496.08
TOTAL BUS 2	1,300.00	169.00			169.00	1,131.00	117.00	16.12		133.12	1,433.12
BUS N° 3 PAMPAS										0.00	0.00
CONDUCTOR	850.00	110.50			110.50	739.50	76.50	10.54		87.04	937.04
AYUDANTE	450.00	58.50			58.50	391.50	40.50	5.58		46.08	496.08
TOTAL BUS 3	1,300.00	169.00			169.00	1,131.00	117.00	16.12		133.12	1,433.12
BUS N° 4 ACOBAMBA											
CONDUCTOR	1,000.00	130.00			130.00	870.00	90.00	12.40		102.40	1,102.40
AYUDANTE	650.00	84.50			84.50	565.50	58.50	8.06		66.56	716.56
TOTAL BUS 4	1,650.00	214.50			214.50	1,435.50	148.50	20.46		168.96	1,818.96
BUS N° 5 ACOBAMBA										0.00	0.00
CONDUCTOR	1,000.00	130.00			130.00	870.00	90.00	12.40		102.40	1,102.40
AYUDANTE	650.00	84.50			84.50	565.50	58.50	8.06		66.56	716.56
TOTAL BUS 5	1,650.00	214.50			214.50	1,435.50	148.50	20.46		168.96	1,818.96
BUS N° 6 LIMA										0.00	0.00
CONDUCTOR 1	1,100.00	143.00			143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64
CONDUCTOR 2	1,100.00	143.00			143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64
AYUDANTE	850.00	110.50			110.50	739.50	76.50	10.54		87.04	937.04
TOTAL BUS 6	3,050.00	396.50			396.50	2,653.50	274.50	37.82		312.32	3,362.32

BUS N° 7 LIMA										0.00	0.00
CONDUCTOR 1	1,100.00	143.00		143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64	
CONDUCTOR 2	1,100.00	143.00		143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64	
AYUDANTE	850.00	110.50		110.50	739.50	76.50	10.54		87.04	937.04	
TOTAL BUS 7	3,050.00	396.50		396.50	2,653.50	274.50	37.82		312.32	3,362.32	
BUS N° 8 LIMA									0.00	0.00	
CONDUCTOR 1	1,100.00	143.00		143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64	
CONDUCTOR 2	1,100.00	143.00		143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64	
AYUDANTE	850.00	110.50		110.50	739.50	76.50	10.54		87.04	937.04	
TOTAL BUS 8	3,050.00	396.50		396.50	2,653.50	274.50	37.82		312.32	3,362.32	
BUS N° 09 LIMA									0.00	0.00	
CONDUCTOR 1	1,100.00	143.00		143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64	
CONDUCTOR 2	1,100.00	143.00		143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64	
AYUDANTE	850.00	110.50		110.50	739.50	76.50	10.54		87.04	937.04	
TOTAL BUS 09	3,050.00	396.50		396.50	2,653.50	274.50	37.82		312.32	3,362.32	
BUS N° 10 LIRCAY											
CONDUCTOR	1,000.00	130.00		130.00	870.00	90.00	12.40		102.40	1,102.40	
AYUDANTE	650.00	84.50		84.50	565.50	58.50	8.06		66.56	716.56	
TOTAL BUS 10	1,650.00	214.50		214.50	1,435.50	148.50	20.46		168.96	1,818.96	
BUS N° 11 PANGO											
CONDUCTOR 1	1,100.00	143.00		143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64	
CONDUCTOR 2	1,100.00	143.00		143.00	957.00	99.00	13.64		112.64	1,212.64	
AYUDANTE	650.00	84.50		84.50	565.50	58.50	8.06		66.56	716.56	
TOTAL BUS 11	2,850.00	370.50		370.50	2,479.50	256.50	35.34		291.84	3,141.84	
TOTAL COSTOS DIRECTOS	23,900.00	3,107.00		3,107.00	20,793.00	2,151.00	296.36		2,447.36	26,347.36	
TOTAL SUELDOS Y SALARIOS	31,000.00	4,030.00		4,030.00	26,970.00	2,790.00	296.36		3,086.36	34,086.36	

Fuente: elaboración propia

Figura 20: Aplicación de Costos de la mano de obra

CUADRO N° 4: APLICACIÓN DE COSTOS DE LA MANO DE OBRA

AREAS	REMUNERACION BASICA MENSUAL	ESSALUD	SCTR		TOTAL APORTES	CTS	VACACIONES	GRATIFICAC	TOTAL LEYES SOCIALES	TOTAL COSTO MANO DE OBRA MENSUAL	COSTO DIARIO MANO DE OBRA
		9%	1.24%								
GERENCIA GENERAL	2,000.00	180.00			180.00	196.94	166.67	363.33	726.94	2,906.94	96.90
AREA DE ADMINISTRACION	3,100.00	279.00			279.00	305.26	258.33	563.17	1,126.76	4,505.76	150.19
AREA DE VENTAS	2,000.00	180.00			180.00	196.94	166.67	363.33	726.94	2,906.94	96.90
TOTAL COSTOS INDIRECTOS	7,100.00	639.00			639.00	699.14	591.67	1,289.83	2,580.64	10,319.64	343.99
BUS N° 1 PAMPAS	1,300.00	117.00	16.12		133.12	128.01	108.33	236.17	472.51	1,905.63	63.52
BUS N° 2 PAMPAS	1,300.00	117.00	16.12		133.12	128.01	108.33	236.17	472.51	1,905.63	63.52
BUS N° 3 PAMPAS	1,300.00	117.00	16.12		133.12	128.01	108.33	236.17	472.51	1,905.63	63.52
BUS N° 4 ACOBAMBA	1,650.00	148.50	20.46		168.96	162.48	137.50	299.75	599.73	2,418.69	80.62
BUS N° 5 ACOBAMBA	1,650.00	148.50	20.46		168.96	162.48	137.50	299.75	599.73	2,418.69	80.62
BUS N° 6 LIMA	3,050.00	274.50	37.82		312.32	300.34	254.17	554.08	1,108.59	4,470.91	149.03
BUS N° 7 LIMA	3,050.00	274.50	37.82		312.32	300.34	254.17	554.08	1,108.59	4,470.91	149.03
BUS N° 8 LIMA	3,050.00	274.50	37.82		312.32	300.34	254.17	554.08	1,108.59	4,470.91	149.03
BUS N° 09 LIMA	3,050.00	274.50	37.82		312.32	300.34	254.17	554.08	1,108.59	4,470.91	149.03
BUS N° 10 LIRCAY	1,650.00	148.50	20.46		168.96	162.48	137.50	299.75	599.73	2,418.69	80.62
BUS N° 11 PANGOYA	2,850.00	256.50	35.34		291.84	280.65	237.50	517.75	1,035.90	4,177.74	139.26
TOTAL COSTOS DIRECTOS	23,900.00	2,151.00	296.36	0.00	2,447.36	2,353.48	1,991.67	4,341.83	8,686.98	35,034.34	1,167.81
TOTAL SUELDOS Y SALARIOS	31,000.00	2,790.00	296.36	0.00	3,086.36	3,052.62	2,583.34	5,631.66	11,267.62	45,353.98	1,511.80

Fuente: elaboración propia

Figura 21: Viáticos

CUADRO N° 5: VIATICOS

BUSES	CANTIDAD DE RUTAS	N° DE PERSONAS	N° DE VIAJES POR DIA	VIAJES AL MES	VIATICOS POR CADA VIAJE	VIATICO DIARIO	VIATICO MENSUAL
1 Y 2	HUANCAYO - PAMPAS	6	3	90	15.00	45.00	1,350.00
3 Y 4	HUANCAYO - ACOBAMBA	4	2	60	15.00	30.00	900.00
5	HUANCAYO - LIMA	12	4	120	25.00	100.00	3,000.00
6	HUANCAYO - LIRCAY	2	1	30	15.00	15.00	450.00
7	HUANCAYO - PANGO	2	1	30	25.00	25.00	750.00
					TOTAL	215.00	6,450.00

Fuente: elaboración propia

Figura 22: Determinación de costos de mano de obra directa

CUADRO N° 6: DETERMINACION DE COSTOS DE MANO DE OBRA DIRECTA

BUSES	SUELDOS, CARGAS Y LEYES SOCIALES	VIATICOS	TOTAL DE COSTOS MES	KM POR RUTA	MANO DE OBRA POR KILOMETRO	TOTAL COSTO DIARIO
BUS N° 1 PAMPAS	1,905.63	450.00	2,355.63	71.00	33.1778873	78.52
BUS N° 2 PAMPAS	1,905.63	450.00	2,355.63	71.00	33.1778873	78.52
BUS N° 3 PAMPAS	1,905.63	450.00	2,355.63	71.00	33.1778873	78.52
BUS N° 4 ACOBAMBA	2,418.69	450.00	2,868.69	171.20	16.7563668	95.62
BUS N° 5 ACOBAMBA	2,418.69	450.00	2,868.69	171.20	16.7563668	95.62
BUS N° 6 LIMA	4,470.91	750.00	5,220.91	306.10	17.0562235	174.03
BUS N° 7 LIMA	4,470.91	750.00	5,220.91	306.10	17.0562235	174.03
BUS N° 8 LIMA	4,470.91	750.00	5,220.91	306.10	17.0562235	174.03
BUS N° 09 LIMA	4,470.91	750.00	5,220.91	306.10	17.0562235	174.03
BUS N° 10 LIRCAY	2,418.69	450.00	2,868.69	214.40	13.3800840	95.62
BUS N° 11 PANGO	4,177.74	750.00	4,927.74	267.70	18.4076952	164.26
TOTALES	35,034.34	6,450.00	41,484.34	2,261.90	233.0590686	1,382.81

Fuente: elaboración propia

4.4.1.1. Costos Variables

Figura 23: COSTOS VARIABLES - Suministros

CUADRO N° 7: COMBUSTIBLES						
NÚMERO DE BUS	RUTAS RECORRIDO	CANTIDAD DE GALON POR VIAJE (IDA)	PRECIO DEL COMBUSTIBLE GALONES	COSTO TOTAL DEL CUMBUSTIBLE POR CADA RUTA	KILOMETRO RECORRIDO EN CADA RUTA	COSTO POR KILOMETRO
BUS N° 1	HUANCAYO - PAMPAS	5.00	11.00	55.00	71.00	0.7746479
BUS N° 2	HUANCAYO - PAMPAS	5.00	11.00	55.00	71.00	0.7746479
BUS N° 3	HUANCAYO - PAMPAS	5.00	11.00	55.00	71.00	0.7746479
BUS N° 4	HUANCAYO - ACOBAMBA	10.00	11.00	110.00	171.20	0.6425234
BUS N° 5	HUANCAYO - ACOBAMBA	10.00	11.00	110.00	171.20	0.6425234
BUS N° 6	HUANCAYO - LIMA	20.00	11.00	220.00	306.10	0.7187194
BUS N° 7	HUANCAYO - LIMA	20.00	11.00	220.00	306.10	0.7187194
BUS N° 8	HUANCAYO - LIMA	20.00	11.00	220.00	306.10	0.7187194
BUS N° 9	HUANCAYO - LIMA	20.00	11.00	220.00	306.10	0.7187194
BUS N° 10	HUANCAYO - LIRCAY	12.00	11.00	132.00	214.40	0.6156716
BUS N° 11	HUANCAYO - PANGOIA	15.00	11.00	165.00	267.70	0.6163616
			TOTAL	1,562.00	2,261.90	7.7159011

Fuente: elaboración propia

Figura 24: Costo de mantenimiento y reparaciones

CUADRO N° 8: COSTO DE MANTENIMIENTO Y REPARACIONES						
DENOMINACIÓN PRODUCTO O SERVICIO	CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL	DURACION EN KM.	COSTO POR CADA KILOMETRO
SISTEMA ELECTRICO						
Carga de Bateria		Varios		800.00	200,000	0.00400000
Reparacion de motor de arranque		Varios		200.00	100,000	0.00200000
Reparacion de alternador		Varios		210.00	70,000	0.00300000
MOTOR						
Anillos	10	Unidad	35.00	350.00	50,000	0.00700000
Empaques para Culata	3	Unidad	60.00	180.00	60,000	0.00300000
Pistones	5	Kit	25.00	125.00	60,000	0.00208333
Aceite de motor	10	Litros	10.00	100.00	80,000	0.00125000
Filtro de aceite	4	Unidad	18.00	72.00	40,000	0.00180000
CARROCERIA						
Tapicería en general (incluye insumos)		Varios		5,000.00	500,000	0.01000000
CHASIS						
Amortiguadores		Varios		1,000.00	80,000	0.01250000
Resortaje		Hoja		500.00	100,000	0.00500000
TRANSMISION						
Cojinetes de transmision y Cruces		Unidad		1,200.00	50,000	0.02400000
RODAJE						
Llantas		Varios		1,300.00	200,000.00	0.00650000
Reencauchado		Varios		400.00	200,000.00	0.00200000
Servicio de alineación y balanceo		Varios		300.00	50,000.00	0.00600000
Engrase en general (incluye insumos)		Varios		200.00	60,000.00	0.00333333
FRENOS						
Delanteras y Traseras		Varios		500.00	50,000.00	0.01000000
Tambores		Varios		800.00	100,000.00	0.00800000
			TOTAL	13,237.00	2,050,000.00	0.11146667

Fuente: elaboración propia

Figura 25: Peajes

CUADRO N° 9: PEAJES						
BUSES	RUTAS	VIAJES AL MES	PEAJE POR VIAJE (IDA Y VUELTA)	PEAJE POR MES	KM RECORRIDOS	PEAJE POR KM
BUS N° 1	HUANCAYO - PAMPAS	30	10.00	300.00	71.00	0.140845
BUS N° 2	HUANCAYO - PAMPAS	30	10.00	300.00	71.00	0.140845
BUS N° 3	HUANCAYO - PAMPAS	30	10.00	300.00	71.00	0.140845
BUS N° 4	HUANCAYO - ACOBAMBA	30	10.00	300.00	171.20	0.058411
BUS N° 5	HUANCAYO - ACOBAMBA	30	10.00	300.00	171.20	0.058411
BUS N° 6	HUANCAYO - LIMA	30	15.00	450.00	306.10	0.049004
BUS N° 7	HUANCAYO - LIMA	30	15.00	450.00	306.10	0.049004
BUS N° 8	HUANCAYO - LIMA	30	15.00	450.00	306.10	0.049004
BUS N° 9	HUANCAYO - LIMA	30	15.00	450.00	306.10	0.049004
BUS N° 10	HUANCAYO - LIRCAY	30	10.00	300.00	214.40	0.046642
BUS N° 11	HUANCAYO - PANGOYA	30	10.00	300.00	267.70	0.037355
		TOTAL	130.00	3,900.00	2,261.90	0.819369

Fuente: elaboración propia

4.4.1.2. Costos Fijos

Figura 26: Costos Fijos

COSTOS FIJOS						
CUADRO N° 10: DEPRECIACION						
CANTIDAD	MARCA	VALOR DE COMPRA DE C/U S/.	VALOR TOTAL S/	PORCENTAJE DE DEPRECIACION	DEPRECIACION ANUAL	DEPRECIACION MENSUAL
4	VOLVO	280,000.00	1,120,000.00	20%	224,000.00	18,666.67
3	IVECO	200,000.00	600,000.00	20%	120,000.00	10,000.00
2	MERCEDES BENZ	300,000.00	600,000.00	20%	120,000.00	10,000.00
2	INTERNATIONAL	210,000.00	420,000.00	20%	84,000.00	7,000.00
11				TOTAL	548,000.00	45,666.67
CUADRO N° 11: DEPRECIACION INDIRECTA DE OTROS ACTIVOS						
CANTIDAD	MARCA	VALOR DE COMPRA DE C/U S/.	VALOR TOTAL S/	PORCENTAJE DE DEPRECIACION	DEPRECIACION ANUAL	DEPRECIACION MENSUAL
1	MODULO ATENCION AL PÚBLICO	1,200.00	1,200.00	10%	120.00	10.00
4	COMPUTADORAS (CPU y ACCESORIOS)	1,200.00	4,800.00	25%	1,200.00	100.00
1	COMPUTADORA PERSONAL (LAPTOP)	1,800.00	1,800.00	25%	450.00	37.50
1	TELEVISOR	1,000.00	1,000.00	10%	100.00	8.33
2	IMPRESORAS	500.00	1,000.00	10%	100.00	8.33
				TOTAL	1,970.00	164.16
			TOTAL DEPRECIACION			45,830.83

Fuente: elaboración propia

Figura 27: Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT)

CUADRO N° 12: SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTE DE TRANSITO (SOAT)						
CANTIDAD	MARCA	ASIENTO POR CADA VEHICULO	TOTAL ASIENTOS	PAGO X ASIENTO	MONTO ANUAL	MONTO MENSUAL
4	VOLVO	45	180	122.50	302.50	25.21
3	IVECO	45	135	122.50	257.50	21.46
2	MERCEDES BENZ	45	90	122.50	212.50	17.71
2	INTERNATIONAL	45	90	122.50	212.50	17.71
11				TOTAL	985.00	82.08

Fuente: elaboración propia

Figura 28: Gastos Administrativos y de Ventas

CUADRO N° 13: GASTOS ADMINISTRATIVOS Y DE VENTAS	
DESCRIPCION	MONTO MENSUAL
TELEFONIA	120.00
ENERGIA ELECTRICA	150.00
AGUA POTABLE	70.00
TALLER DE MANTENIMIENTO (alquiler)	1,200.00
TERMINAL LOS ANDES Y HUANCAYO	800.00
INTERNET	80.00
MARKETING	100.00
TOTAL	2,520.00

Fuente: elaboración propia

Figura 29: Resumen General de Costos Fijos

CUADRO N° 14: RESUMEN GENERAL		
COSTOS FIJOS	MENSUAL	DIARIO
DEPRECIACION	45,830.83	1,527.69
SEGURO	82.08	2.74
OTROS COSTOS	2,520.00	84.00
TOTAL	48,432.91	1,614.43

Fuente: elaboración propia

Figura 30: Distribución de Depreciación por Bus y kilómetros

CUADRO N° 15: DISTRIBUCION DE DEPRECIACION POR BUS Y KILOMETROS			
BUSES	RUTAS	KM RECORRIDOS	COSTOS FIJOS POR BUS AL MES
BUS N° 1	HUANCAYO - PAMPAS	71.00	1,438.61
BUS N° 2	HUANCAYO - PAMPAS	71.00	1,438.61
BUS N° 3	HUANCAYO - PAMPAS	71.00	1,438.61
BUS N° 4	HUANCAYO - ACOBAMBA	171.20	3,468.87
BUS N° 5	HUANCAYO - ACOBAMBA	171.20	3,468.87
BUS N° 6	HUANCAYO - LIMA	306.10	6,202.23
BUS N° 7	HUANCAYO - LIMA	306.10	6,202.23
BUS N° 8	HUANCAYO - LIMA	306.10	6,202.23
BUS N° 9	HUANCAYO - LIMA	306.10	6,202.23
BUS N° 10	HUANCAYO - LIRCAY	214.40	4,344.19
BUS N° 11	HUANCAYO - PANGO	267.70	5,424.16
		2,261.90	45,830.83

Fuente: elaboración propia

Figura 31: Distribución de SOAT por Bus y kilómetros recorridos

CUADRO N° 16: DISTRIBUCION DE SOAT POR BUS Y KILOMETROS RECORRIDOS			
BUSES	RUTAS	KM RECORRIDOS	COSTOS FIJOS POR BUS AL MES
BUS N° 1	HUANCAYO - PAMPAS	71	2.58
BUS N° 2	HUANCAYO - PAMPAS	71	2.58
BUS N° 3	HUANCAYO - PAMPAS	71	2.58
BUS N° 4	HUANCAYO - ACOBAMBA	171.2	6.21
BUS N° 5	HUANCAYO - ACOBAMBA	171.2	6.21
BUS N° 6	HUANCAYO - LIMA	306.1	11.11
BUS N° 7	HUANCAYO - LIMA	306.1	11.11
BUS N° 8	HUANCAYO - LIMA	306.1	11.11
BUS N° 9	HUANCAYO - LIMA	306.1	11.11
BUS N° 10	HUANCAYO - LIRCAY	214.4	7.78
BUS N° 11	HUANCAYO - PANGO	267.7	9.71
		2,261.90	82.08

Fuente: elaboración propia

Figura 32: Distribución de Gastos Administrativos y de Ventas por Bus y kilómetros recorridos

CUADRO N° 17: DISTRIBUCION GASTOS ADMINISTRATIVOS Y DE VENTAS POR BUS Y KILOMETROS RECORRIDOS			
BUSES	RUTAS	KM RECORRIDOS	COSTOS FIJOS POR BUS AL MES
BUS N° 1	HUANCAYO - PAMPAS	71	79.10
BUS N° 2	HUANCAYO - PAMPAS	71	79.10
BUS N° 3	HUANCAYO - PAMPAS	71	79.10
BUS N° 4	HUANCAYO - ACOBAMBA	171.2	190.74
BUS N° 5	HUANCAYO - ACOBAMBA	171.2	190.74
BUS N° 6	HUANCAYO - LIMA	306.1	341.03
BUS N° 7	HUANCAYO - LIMA	306.1	341.03
BUS N° 8	HUANCAYO - LIMA	306.1	341.03
BUS N° 9	HUANCAYO - LIMA	306.1	341.03
BUS N° 10	HUANCAYO - LIRCAY	214.4	238.86
BUS N° 11	HUANCAYO - PANGOYA	267.7	298.25
		2,261.90	2,520.00

Fuente: elaboración propia

Figura 33: Costos Fijos Totales al mes por Bus

CUADRO N° 18: COSTOS FIJOS TOTALES AL MES POR BUS									
BUSES	RUTAS	KM RECORRIDOS	DEPRECIACION	MANO OBRA INDIRECTA	SEGURO	ADMI Y VENTAS	TOTAL	VENTA ASIENTOS AL MES	COSTO DE CADA PASAIF
BUS N° 1	HUANCAYO - PAMPAS	71	1,438.61	703.55	2.58	79.10	2,223.83	13,500.00	0.16
BUS N° 2	HUANCAYO - PAMPAS	71	1,438.61	703.55	2.58	79.10	2,223.83	13,500.00	0.16
BUS N° 3	HUANCAYO - PAMPAS	71	1,438.61	703.55	2.58	79.10	2,223.83	13,500.00	0.16
BUS N° 4	HUANCAYO - ACOBAMBA	171.2	3,468.87	703.55	6.21	190.74	4,369.36	20,250.00	0.22
BUS N° 5	HUANCAYO - ACOBAMBA	171.2	3,468.87	703.55	6.21	190.74	4,369.36	20,250.00	0.22
BUS N° 6	HUANCAYO - LIMA	306.1	6,202.23	703.55	11.11	341.03	7,257.91	33,750.00	0.22
BUS N° 7	HUANCAYO - LIMA	306.1	6,202.23	703.55	11.11	341.03	7,257.91	33,750.00	0.22
BUS N° 8	HUANCAYO - LIMA	306.1	6,202.23	703.55	11.11	341.03	7,257.91	33,750.00	0.22
BUS N° 9	HUANCAYO - LIMA	306.1	6,202.23	703.55	11.11	341.03	7,257.91	33,750.00	0.22
BUS N° 10	HUANCAYO - LIRCAY	214.4	4,344.19	703.55	7.78	238.86	5,294.38	24,300.00	0.22
BUS N° 11	HUANCAYO - PANGO	267.7	5,424.16	703.55	9.71	298.25	6,435.67	27,000.00	0.24
		2,261.90	45,830.83	7,739.00	82.08	2,520.00	56,171.91	267,300.00	2.24

Fuente: elaboración propia

Figura 34: COSTOS DIRECTOS POR CADA BUS

CUADRO N° 19: COSTOS DIRECTOS POR CADA BUS			
BUS N° 1			
RUTA:	BUS N° 1 PAMPAS		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		71	
DIAS LABORADOS :		30	
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		2,130	
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.7746478873	55.00	1,650.00
Mantenimiento y Reparaciones	0.1114666667	7.91	237.42
Peaje	0.1408450704	10.00	300.00
SUB- TOTAL	1.0269596244	72.91	2,187.42
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	33.1778873239	78.52	2,355.63
SUB- TOTAL	33.1778873239	78.52	2,355.63
TOTAL COSTOS VARIABLES	34.2048469484	151.44	4,543.05
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			1,438.61
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55
SEGURO			2.58
ADMI Y VENTAS			79.10
TOTAL COSTOS FIJOS			2,223.83
TOTAL COSTOS DIRECTOS			6,766.89

BUS N° 2			
RUTA:	BUS N° 2 PAMPAS		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		71	
DIAS LABORADOS :		30	
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		2,130	
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.7746478873	55.00	1,650.00
Mantenimiento y Reparaciones	0.1114666667	7.91	237.42
Peaje	0.1408450704	10.00	300.00
SUB- TOTAL	1.0269596244	72.91	2,187.42
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	33.1778873239	78.52	2,355.63
SUB- TOTAL	33.1778873239	78.52	2,355.63
TOTAL COSTOS VARIABLES	34.2048469484	151.44	4,543.05
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			1,438.61
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55
SEGURO			2.58
ADMI Y VENTAS			79.10
TOTAL COSTOS FIJOS			2,223.83
TOTAL COSTOS DIRECTOS			6,766.89

BUS N° 3

RUTA:	BUS N° 3 PAMPAS		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		71.00	
DIAS LABORADOS :		30	
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		2,130	
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.7746478873	55.00	1,650.00
Mantenimiento y Reparaciones	0.1114666667	7.91	237.42
Peaje	0.1408450704	10.00	300.00
SUB- TOTAL	1.0269596244	72.91	2,187.42
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	33.1778873239	78.52	2,355.63
SUB- TOTAL	33.1778873239	78.52	2,355.63
TOTAL COSTOS VARIABLES	34.2048469484	151.44	4,543.05
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			1,438.61
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55
SEGURO			2.58
ADMI Y VENTAS			79.10
TOTAL COSTOS FIJOS			2,223.83
TOTAL COSTOS DIRECTOS			6,766.89

BUS N° 4

RUTA:	BUS N° 4 ACOBAMBA		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		171.20	
DIAS LABORADOS :		30	
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		5,136	
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.6425233645	110.00	3,300.00
Mantenimiento y Reparaciones	0.1114666667	19.08	572.49
Peaje	0.0584112150	10.00	300.00
SUB- TOTAL	0.8124012461	139.08	4,172.49
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	16.7563668224	95.62	2,868.69
SUB- TOTAL	16.7563668224	95.62	2,868.69
TOTAL COSTOS VARIABLES	17.5687680685	234.71	7,041.18
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			3,468.87
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55
SEGURO			6.21
ADMI Y VENTAS			190.74
TOTAL COSTOS FIJOS			4,369.36
TOTAL COSTOS DIRECTOS			11,410.55

BUS N° 5

RUTA:	BUS N° 5 ACOBAMBA		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		171.20	
DIAS LABORADOS :		30	
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		5,136	
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.6425233645	110.00	3,300.00
Mantenimiento y Reparaciones	0.1114666667	19.08	572.49
Peaje	0.0584112150	10.00	300.00
SUB- TOTAL	0.8124012461	139.08	4,172.49
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	16.7563668224	95.62	2,868.69
SUB- TOTAL	16.7563668224	95.62	2,868.69
TOTAL COSTOS VARIABLES	17.5687680685	234.71	7,041.18
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			3,468.87
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55
SEGURO			6.21
ADMI Y VENTAS			190.74
TOTAL COSTOS FIJOS			4,369.36
TOTAL COSTOS DIRECTOS			11,410.55

BUS N° 6

RUTA:	BUS N° 6 LIMA		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		306.10	
DIAS LABORADOS :		30	
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		9,183	
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.718719373	220.00	6,600.00
Mantenimiento y Reparaciones	0.1114666667	34.12	1,023.60
Peaje	0.049003594	15.00	450.00
SUB- TOTAL	0.879189633	269.12	8,073.60
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	17.056223456	174.03	5,220.91
SUB- TOTAL	17.056223456	174.03	5,220.91
TOTAL COSTOS VARIABLES	17.935413089	443.15	13,294.51
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			6,202.23
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55
SEGURO			11.11
ADMI Y VENTAS			341.03
TOTAL COSTOS FIJOS			7,257.91
TOTAL COSTOS DIRECTOS			20,552.42

BUS N° 7

RUTA:	BUS N° 7 LIMA			
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		306.10		
DIAS LABORADOS :		30		
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		9,183		
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL	
COSTOS VARIABLES				
SUMINISTROS Y OTROS				
Combustibles	0.718719373	220.00	6,600.00	
Mantenimiento y Reparaciones	0.111466667	34.12	1,023.60	
Peaje	0.049003594	15.00	450.00	
SUB- TOTAL	0.879189633	269.12	8,073.60	
MANO DE OBRA DIRECTA				
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	17.056223456	174.03	5,220.91	
SUB- TOTAL	17.056223456	174.03	5,220.91	
TOTAL COSTOS VARIABLES	17.935413089	443.15	13,294.51	
COSTOS FIJOS				
DEPRECIACIÓN			6,202.23	
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55	
SEGURO			11.11	
ADMI Y VENTAS			341.03	
TOTAL COSTOS FIJOS			7,257.91	
TOTAL COSTOS DIRECTOS			20,552.42	

BUS N° 8

RUTA:	BUS N° 8 LIMA			
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		306.10		
DIAS LABORADOS :		30		
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		9,183.00		
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL	
COSTOS VARIABLES				
SUMINISTROS Y OTROS				
Combustibles	0.718719373	220.00	6,600.00	
Mantenimiento y Reparaciones	0.111466667	34.12	1,023.60	
Peaje	0.049003594	15.00	450.00	
SUB- TOTAL	0.879189633	269.120	8,073.60	
MANO DE OBRA DIRECTA				
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	17.056223456	174.03	5,220.91	
SUB- TOTAL	17.056223456	174.03	5,220.91	
TOTAL COSTOS VARIABLES	17.935413089	443.15	13,294.51	
COSTOS FIJOS				
DEPRECIACIÓN			6,202.23	
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55	
SEGURO			11.11	
ADMI Y VENTAS			341.03	
TOTAL COSTOS FIJOS			7,257.91	
TOTAL COSTOS DIRECTOS			20,552.42	

BUS N° 9

RUTA:	BUS N° 09 LIMA		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		306.10	
DIAS LABORADOS :		30	
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		9,183.00	
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.718719373	220.00	6,600.00
Mantenimiento y Reparaciones	0.111466667	34.12	1,023.60
Peaje	0.049003594	15.00	450.00
SUB- TOTAL	0.879189633	269.12	8,073.60
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	17.056223456	174.03	5,220.91
SUB- TOTAL	17.056223456	174.03	5,220.91
TOTAL COSTOS VARIABLES	17.935413089	443.15	13,294.51
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			6,202.23
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55
SEGURO			11.11
ADMI Y VENTAS			341.03
TOTAL COSTOS FIJOS			7,257.91
TOTAL COSTOS DIRECTOS			20,552.42

BUS N° 10

RUTA:	BUS N° 10 LIRCAY		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:		214.40	
DIAS LABORADOS :		30	
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:		6,432.00	
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.61567164	188.46	5,653.71
Mantenimiento y Reparaciones	0.111466667	34.12	1,023.60
Peaje	0.04664179	14.28	300.00
SUB- TOTAL	0.77378010	236.85	6,977.31
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	13.38008396	136.52	2,868.69
SUB- TOTAL	13.38008396	136.52	2,868.69
TOTAL COSTOS VARIABLES	14.15386405	373.38	9,846.00
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			4,344.19
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55
SEGURO			7.78
ADMI Y VENTAS			238.86
TOTAL COSTOS FIJOS			5,294.38
TOTAL COSTOS DIRECTOS			15,140.38

BUS N° 11			
RUTA:	BUS N° 11 PANGO		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:	267.70		
DIAS LABORADOS :	30		
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:	8,031.00		
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.616361599	188.67	5,660.05
Mantenimiento y Reparaciones	0.111466667	34.12	1,023.60
Peaje	0.037355248	11.43	300.00
SUB- TOTAL	0.765183514	234.22	6,983.65
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	18.40769518	187.82	4,927.74
SUB- TOTAL	18.40769518	187.82	4,927.74
TOTAL COSTOS VARIABLES	19.17287870	422.04	11,911.39
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			5,424.16
MANO DE OBRA INDIRECTA			703.55
SEGURO			9.71
ADMI Y VENTAS			298.25
TOTAL COSTOS FIJOS			6,435.67
TOTAL COSTOS DIRECTOS			18,347.06

TODOS LOS BUSES			
RUTA:	0		
KILOMETROS RECORRIDOS POR VIAJE:	0.00		
DIAS LABORADOS :	30		
KILOMETROS RECORRIDOS POR MES:	0.00		
DESCRIPCION	COSTO S/. POR KM	COSTO S/. POR VIAJE	COSTO S/. MENSUAL
COSTOS VARIABLES			
SUMINISTROS Y OTROS			
Combustibles	0.006	1.84	49,263.76
Mantenimiento y Reparaciones	0	0.00	7,998.85
Peaje	0	0.00	3,900.00
SUB- TOTAL	0.006	1.84	61,162.61
MANO DE OBRA DIRECTA			
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	0	0.00	41,484.34
SUB- TOTAL	0	0.00	41,484.34
TOTAL COSTOS VARIABLES	0.00600000	1.84	102,646.95
COSTOS FIJOS			
DEPRECIACIÓN			45,830.83
MANO DE OBRA INDIRECTA			7,739.00
SEGURO			82.08
ADMI Y VENTAS			2,520.00
TOTAL COSTOS FIJOS			56,171.91
TOTAL COSTOS DIRECTOS			158,818.86

Fuente: elaboración propia

Figura 35: Costos Directos totales por la prestación de servicio de Transporte en el mes de abril 2016

CUADRO N° 20: COSTOS DIRECTOS TOTALES POR LA PRESTACION DE SERVICIO DEL TRANSPORTE EN EL MES DE ABRIL						
DESCRIPCION	BUS N° 1	BUS N° 2	BUS N° 3	BUS N° 4	BUS N° 5	BUS N° 6
COSTOS DIRECTOS						
COSTOS VARIABLES						
SUMINISTROS Y OTROS						
Combustibles	1,650.00	1,650.00	1,650.00	3,300.00	3,300.00	6,600.00
Mantenimiento y Reparaciones	237.42	237.42	237.42	572.49	572.49	1,023.60
Peaje	300.00	300.00	300.00	300.00	300.00	450.00
SUB- TOTAL	2,187.42	2,187.42	2,187.42	4,172.49	4,172.49	8,073.60
MANO DE OBRA DIRECTA						
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	2,355.63	2,355.63	2,355.63	2,868.69	2,868.69	5,220.91
SUB- TOTAL	2,355.63	2,355.63	2,355.63	2,868.69	2,868.69	5,220.91
TOTAL COSTOS VARIABLES	4,543.05	4,543.05	4,543.05	7,041.18	7,041.18	13,294.51
COSTOS FIJOS						
DEPRECIACIÓN	1,438.61	1,438.61	1,438.61	3,468.87	3,468.87	6,202.23
MANO DE OBRA INDIRECTA	703.55	703.55	703.55	703.55	703.55	703.55
SEGURO	2.58	2.58	2.58	6.21	6.21	11.11
ADMI Y VENTAS	79.10	79.10	79.10	190.74	190.74	341.03
TOTAL COSTOS FIJOS	2,223.83	2,223.83	2,223.83	4,369.36	4,369.36	7,257.91
TOTAL COSTOS DIRECTOS	6,766.89	6,766.89	6,766.89	11,410.55	11,410.55	20,552.42
N° DE ASIENTOS POR BUS	45.00	45.00	45.00	45.00	45.00	45.00
VENTA DE ASIENTOS AL MES	13,500.00	13,500.00	13,500.00	20,250.00	20,250.00	33,750.00
COSTO DE CADA PASAJE	5.01	5.01	5.01	8.45	8.45	15.22

DESCRIPCION	BUS N° 7	BUS N° 8	BUS N° 9	BUS N° 10	BUS N° 11	COSTO TOTAL
COSTOS DIRECTOS						
COSTOS VARIABLES						
SUMINISTROS Y OTROS						
Combustibles	6,600.00	6,600.00	6,600.00	5,653.71	5,660.05	49,263.76
Mantenimiento y Reparaciones	1,023.60	1,023.60	1,023.60	1,023.60	1,023.60	7,998.85
Peaje	450.00	450.00	450.00	300.00	300.00	3,900.00
SUB- TOTAL	8,073.60	8,073.60	8,073.60	6,977.31	6,983.65	61,162.61
MANO DE OBRA DIRECTA						
Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	5,220.91	5,220.91	5,220.91	2,868.69	4,927.74	41,484.34
SUB- TOTAL	5,220.91	5,220.91	5,220.91	2,868.69	4,927.74	41,484.34
TOTAL COSTOS VARIABLES	13,294.51	13,294.51	13,294.51	9,846.00	11,911.39	102,646.95
COSTOS FIJOS						
DEPRECIACIÓN	6,202.23	6,202.23	6,202.23	4,344.19	5,424.16	45,830.83
MANO DE OBRA INDIRECTA	703.55	703.55	703.55	703.55	703.55	7,739.00
SEGURO	11.11	11.11	11.11	7.78	9.71	82.08
ADMI Y VENTAS	341.03	341.03	341.03	238.86	298.25	2,520.00
TOTAL COSTOS FIJOS	7,257.91	7,257.91	7,257.91	5,294.38	6,435.67	56,171.91
TOTAL COSTOS DIRECTOS	20,552.42	20,552.42	20,552.42	15,140.38	18,347.06	158,818.86
N° DE ASIENTOS POR BUS	45.00	45.00	45.00	45.00	45.00	495.00
VENTA DE ASIENTOS AL MES	33,750.00	33,750.00	33,750.00	24,300.00	27,000.00	267,300.00
COSTO DE CADA PASAJE	15.22	15.22	15.22	11.22	13.59	10.69

Fuente: elaboración propia

Figura 36: Costo de Venta – Precio de Venta de pasajes (Costos Directos)

CUADRO N° 21: COSTO DE VENTA - PRECIO DE VENTA DE PASAJES (COSTOS DIRECTOS)				
BUS	RUTA	PRECIO DE VENTA PASAJE	COSTO DIRECTO	DIFERENCIA por PASAJE
BUS N° 1	HUANCAYO - PAMPAS	10.00	5.01	4.99
BUS N° 2	HUANCAYO - PAMPAS	10.00	5.01	4.99
BUS N° 3	HUANCAYO - PAMPAS	10.00	5.01	4.99
BUS N° 4	HUANCAYO - ACOBAMBA	15.00	8.45	6.55
BUS N° 5	HUANCAYO - ACOBAMBA	15.00	8.45	6.55
BUS N° 6	HUANCAYO - LIMA	25.00	15.22	9.78
BUS N° 7	HUANCAYO - LIMA	25.00	15.22	9.78
BUS N° 8	HUANCAYO - LIMA	25.00	15.22	9.78
BUS N° 9	HUANCAYO - LIMA	25.00	15.22	9.78
BUS N° 10	HUANCAYO - LIRCAY	18.00	11.22	6.78
BUS N° 11	HUANCAYO - PANGO	20.00	13.59	6.41

Fuente: elaboración propia

4.4.1.3. Estado de Resultados

Figura 37: Estado de Resultados por cada Bus

CUADRO N° 22: ESTADO DE RESULTADOS POR CADA BUS				
<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 1		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - PAMPAS				
METODO COSTEO DIRECTO				
		13,500		
1	VENTAS			13,500.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles	1,650.00		
	Mantenimiento y Reparaciones	237.42		
	Peaje	300.00		
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	2,355.63		
	TOTAL COSTOS DIRECTOS		4,543.05	
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS DIRECTO O VARIABLES			(4,543.05)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			8,956.95
	Costos Fijos			
	SERVICIO		2,144.73	
	Depreciacion	1,438.61		
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)	703.55		
	Seguro	2.58		
	OPERACIÓN		79.10	
	Gastos de Administración	79.10		
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-2,223.83)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			6,733.11

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 2		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - PAMPAS				
METODO COSTEO DIRECTO				
		13,500		
1	VENTAS			13,500.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles	1,650.00		
	Mantenimiento y Reparaciones	237.42		
	Peaje	300.00		
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	2,355.63		
	TOTAL COSTOS VARIABLES		4,543.05	
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(4,543.05)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			8,956.95
	Costos Fijos			
	SERVICIO		2,144.73	
	Depreciacion	1,438.61		
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)	703.55		
	Seguro	2.58		
	OPERACIÓN		79.10	
	Gastos de Administración	79.10		
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-2,223.83)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			6,733.11

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 3		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - PAMPAS				
METODO COSTEO DIRECTO				
		13,500		
1	VENTAS			13,500.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles	1,650.00		
	Mantenimiento y Reparaciones	237.42		
	Peaje	300.00		
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	2,355.63		
	TOTAL COSTOS VARIABLES		4,543.05	
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(4,543.05)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			8,956.95
	Costos Fijos			
	SERVICIO		2,144.73	
	Depreciacion	1,438.61		
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)	703.55		
	Seguro	2.58		
	OPERACIÓN		79.10	
	Gastos de Administración	79.10		
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-2,223.83)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			6,733.11

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 4		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - ACOBAMBA				
METODO COSTEO DIRECTO				
		20,250		
1	VENTAS			20,250.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles	3,300.00		
	Mantenimiento y Reparaciones	572.49		
	Peaje	300.00		
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	2,868.69		
	TOTAL COSTOS VARIABLES		7,041.18	
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(7,041.18)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			13,208.82
	Costos Fijos			
	SERVICIO		4,178.63	
	Depreciacion	3,468.87		
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)	703.55		
	Seguro	6.21		
	OPERACIÓN		190.74	
	Gastos de Administración	190.74		
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-4,369.36)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			8,839.45

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 5		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - ACOBAMBA				
METODO COSTEO DIRECTO				
		20,250		
1	VENTAS			20,250.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles	3,300.00		
	Mantenimiento y Reparaciones	572.49		
	Peaje	300.00		
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	2,868.69		
	TOTAL COSTOS VARIABLES		7,041.18	
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(7,041.18)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			13,208.82
	Costos Fijos			
	SERVICIO		4,178.63	
	Depreciacion	3,468.87		
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)	703.55		
	Seguro	6.21		
	OPERACIÓN		190.74	
	Gastos de Administración	190.74		
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-4,369.36)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			8,839.45

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 6		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - LIMA				
METODO COSTEO DIRECTO				
			33,750	
1	VENTAS			33,750.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles		6,600.00	
	Mantenimiento y Reparaciones		1,023.60	
	Peaje		450.00	
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos		5,220.91	
	TOTAL COSTOS VARIABLES			13,294.51
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(13,294.51)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			20,455.49
	Costos Fijos			
	SERVICIO			6,916.88
	Depreciacion		6,202.23	
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)		703.55	
	Seguro		11.11	
	OPERACIÓN			341.03
	Gastos de Administración		341.03	
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-7,257.91)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			13,197.58

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 7		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - LIMA				
METODO COSTEO DIRECTO				
			33,750	
1	VENTAS			33,750.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles		6,600.00	
	Mantenimiento y Reparaciones		1,023.60	
	Peaje		450.00	
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos		5,220.91	
	TOTAL COSTOS VARIABLES			13,294.51
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(13,294.51)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			20,455.49
	Costos Fijos			
	SERVICIO			6,916.88
	Depreciacion		6,202.23	
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)		703.55	
	Seguro		11.11	
	OPERACIÓN			341.03
	Gastos de Administración		341.03	
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-7,257.91)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			13,197.58

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 8		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - LIMA				
METODO COSTEO DIRECTO				
			33,750	
1	VENTAS			33,750.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles		6,600.00	
	Mantenimiento y Reparaciones		1,023.60	
	Peaje		450.00	
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos		5,220.91	
	TOTAL COSTOS VARIABLES			13,294.51
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(13,294.51)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			20,455.49
	Costos Fijos			
	SERVICIO			6,916.88
	Depreciacion		6,202.23	
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)		703.55	
	Seguro		11.11	
	OPERACIÓN			341.03
	Gastos de Administración		341.03	
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-7,257.91)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			13,197.58

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 9		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - LIMA				
METODO COSTEO DIRECTO				
			33,750	
1	VENTAS			33,750.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles		6,600.00	
	Mantenimiento y Reparaciones		1,023.60	
	Peaje		450.00	
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos		5,220.91	
	TOTAL COSTOS VARIABLES			13,294.51
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(13,294.51)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			20,455.49
	Costos Fijos			
	SERVICIO			6,916.88
	Depreciacion		6,202.23	
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)		703.55	
	Seguro		11.11	
	OPERACIÓN			341.03
	Gastos de Administración		341.03	
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-7,257.91)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			13,197.58

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 10		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - LIRCAY				
METODO COSTEO DIRECTO				
			24,300	
1	VENTAS			24,300.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles		5,653.71	
	Mantenimiento y Reparaciones		1,023.60	
	Peaje		300.00	
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos		2,868.69	
	TOTAL COSTOS VARIABLES			9,846.00
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(9,846.00)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			14,454.00
	Costos Fijos			
	SERVICIO			5,055.52
	Depreciacion		4,344.19	
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)		703.55	
	Seguro		7.78	
	OPERACIÓN			238.86
	Gastos de Administración		238.86	
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-5,294.38)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			9,159.62

<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>				
ESTADO DE RESULTADOS				
BUS N° 11		<i>Mes de Abril de 2016</i>		
HUANCAYO - PANGOYA				
METODO COSTEO DIRECTO				
		27,000		
1	VENTAS			27,000.00
	Costos Variables			
	COSTO DEL SERVICIO			
	Combustibles	5,660.05		
	Mantenimiento y Reparaciones	1,023.60		
	Peaje	300.00		
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos	4,927.74		
	TOTAL COSTOS VARIABLES		11,911.39	
	OPERACIÓN			
2	TOTAL COSTOS VARIABLES			(11,911.39)
3	CONTRIBUCION MARGINAL			15,088.61
	Costos Fijos			
	SERVICIO		6,137.42	
	Depreciacion	5,424.16		
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)	703.55		
	Seguro	9.71		
	OPERACIÓN		298.25	
	Gastos de Administración	298.25		
	Gastos de Venta			
4	TOTAL COSTOS FIJOS			(-6,435.67)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN			8,652.94

Fuente: elaboración propia

Figura 38: Estado de Resultados por todos los Buses

CUADRO N° 23: ESTADO DE RESULTADOS TODOS LOS BUSES					
<i>Empresa de Transportes Warivilca S.A.</i>					
ESTADO DE RESULTADOS					
<i>Mes de Abril de 2016</i>					
TOTAL					
METODO COSTEO DIRECTO					
1	VENTAS				267,300.00
	Costos Variables				
	COSTO DEL SERVICIO				
	Combustibles		49,263.76		
	Mantenimiento y Reparaciones		7,998.85		
	Peaje		3,900.00		
	Salarios, Cargas y Leyes Sociales + Viáticos		41,484.34		
	TOTAL COSTOS VARIABLES			102,646.95	
	OPERACIÓN				
2	TOTAL COSTOS VARIABLES				(102,646.95)
3	CONTRIBUCION MARGINAL				164,653.05
	Costos Fijos				
	SERVICIO			53,651.91	
	Depreciacion		45,830.83		
	Mano de Obra Indirecta(Sueldos)		7,739.00		
	Seguro		82.08		
	OPERACIÓN			2,520.00	
	Gastos de Administración		2,520.00		
	Gastos de Venta				
4	TOTAL COSTOS FIJOS				(-56,171.91)
5	RESULTADO DE OPERACIÓN				108,481.14

Fuente: elaboración propia

CONCLUSIONES

Según los objetivos planteados en la investigación, se ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. Se ha determinado que existe una relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016; cuyo valor obtenido según la tabla de distribución de rho de Spearman es $r_s = 0,774$, interpretando el coeficiente hallado nos indica que existe una correlación positiva fuerte. Por tanto, el control de los costos directos determina directamente en la rentabilidad de la empresa.
2. Se ha determinado que existe una relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016; cuyo valor obtenido según la tabla de distribución de rho de Spearman es $r_s = 0,692$, de ahí que el coeficiente hallado nos indica que existe también una correlación positiva fuerte.
3. Se ha determinado que existe una relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016; cuyo valor obtenido según la tabla de distribución de rho de Spearman es $r_s = 0,609$, esto nos indica que el coeficiente hallado confirma una correlación positiva fuerte.

4. Se ha determinado que existe una relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016; cuyo valor obtenido según la tabla de distribución de rho de Spearman es $r_s = 0,464$, el coeficiente hallado nos señala que existe una correlación positiva moderada. Entendiendo el resultado, la empresa no evidencia un comportamiento de servicio social hacia sus clientes.

RECOMENDACIONES

1. A la Gerencia y los colaboradores en general de la empresa E.T. Warivilca S.A., Se recomienda implementar un sistema de costos directos, conjuntamente con el programa de venta de pasajes a fin de obtener información permanente y tomar decisiones de acuerdo a la temporada de servicios que brinda, el cual servirá para incrementar la rentabilidad.
2. De acuerdo a los análisis realizados para determinar la rentabilidad económica que tiene relación directa con la rentabilidad, la Gerencia debe adoptar medidas para registrar e informar a los socios sobre la situación económica periódicamente de acuerdo a los resultados administrativos y contables, los cuales permitirán dar a conocer el crecimiento de la empresa.
3. De igual manera, los resultados financieros que se obtiene a través de las actividades propias de la empresa, deben sustentarse a fin de dar a conocer permanentemente a las partes interesadas con datos integrales y reales, a fin de demostrar el crecimiento empresarial.
4. Finalmente, la empresa debe considera y ejecutar aspectos relacionados a la responsabilidad social empresarial; es decir, debe programar actividades conducentes a brindar apoyo social tanto a los clientes y a la comunidad en general, de esta manera la imagen de la empresa tendría una acogida y la preferencia se incrementaría, lo cual redundaría significativamente hacia la rentabilidad empresarial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACTUALIDAD EMPRESARIAL N° 341. (2015). Análisis de rentabilidad de una empresa. *ACTUALIDAD EMPRESARIAL*, 2.
- Alfaro, C. (2012). Texto: "METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA APLICADO A LA INGENIERIA". Callao, Limpia.
- Alvarez, J., & Calle, D. (2014). 1. En Guatemala, la mayoría de empresas que se dedican al transporte extraurbano de pasajeros, están constituidas como personas individuales, sin una adecuada organización y administración contable y financiera; que les permita establecer los controles in. Cuenca, Ecuador.
- Amondarain, T., & Zubiaur, G. (2013). ANÁLISIS CONTABLE: Tema 6: Análisis de la rentabilidad . País Vasco.
- Analistas Económicos de Andalucía. (s.f.). El Transporte: Importancia económica y social. Andalucía, España.
- Balestrini, M. (1997). *Como se Elabora el Proyecto de Investigación*. Caracas, Venezuela: BI Consultores Asociados.
- Calderón, J. (2012). *Contabilidad de Costos I* (Cuarta ed.). Lima, Perú: JCM.
- Ccaccya, D. (segunda quincena de Diciembre 2015). Análisis de Rentabilidad de una Empresa. *REVISTA: Actualidad Empresarial*, N° 341.
- Defez, E. (15 de Febrero de 2014). *Análisis Rentabilidad Económica y Financiera: Nociones Básicas*. Obtenido de Blog sobre Contabilidad y Economía: <http://endeblan.blogspot.pe/2014/02/analisis-rentabilidad-economica-y.html>
- DePeru.com. (s.f.). *Terminal Terrestre de Huancayo*. Obtenido de <http://www.deperu.com/medios-de-transporte/terrapuertos/terminal-terrestre-de-huancayo-4746>
- El Comercio, Antúnez. (15 de 01 de 2014). ECONOMÍA. *El 77% del transporte interprovincial es informal*, págs. <http://elcomercio.pe/economia/peru/77-transporte-interprovincial-informal-noticia-1702839>.
- Elias, A., Sumalavia, M., Deustua, A., Herran, J., & Urquiaga, L. (7 de Setiembre de 2010). *Evolución en el Intercambio Económico en el Perú*. Obtenido de Evolución en el Intercambio Económico en el Perú: <http://intercambio201002.blogspot.pe/>
- Fidias, A. (2012). *El Proyecto de Investigación: Introducción a la Metodología Científica* (Sexta ed.). Caracas, Venezuela: Episteme.

- Gallegos, M. (2013). "CONTROL INTERNO CORPORATIVO, EN LA ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL CASO: EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HNOS. S.R.L. EN EL PERIODO 2010- 2011" . Tacna, Perú.
- Gestión. (14 de junio de 2016). *ECONOMÍA. Seguridad vial: La informalidad genera tantas muertes como la caída de 100 aviones.*
- Hernández, R., Fernandez, C., & Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación* (Cuarta ed.). Mexico: McGrawHill.
- Huguet, J. (s.f.). *La responsabilidad social corporativa en las empresas de transporte por carretera.* España.
- Landeau, R. (2007). *Elaboración de Trabajos de Investigación* (Primera ed.). Venezuela: Alfa.
- López, H. (1998). *La Metodología de la Encuesta.* Mexico. Obtenido de tesisdeinvestig.blogspot.com/2013/06/poblacion-y-muestra-ejemplo.html
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES [D.S. 017-2016-MTC. (23 de junio de 2016). APRUEBA EL REGLAMENTO NACIONAL DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y MODIFICA EL TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO, APROBADO POR DECRETO SUPREMO Nº 016-2009-MTC Y EL REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRA. Perú.
- Mucha, L. (2011). *Métodos Para Medir la Confiabilidad de Instrumentos de Datos.* Lima, Perú.
- Oseda, D. (s.f.). *¿Cómo realizar investigaciones estandarizadas?* Huancayo, Perú.
- Oseda, D., Huamán, E., Ramos, E., Shimbucat, F., Zevallos, k., & Barrera, M. (2015). *Teoría y Práctica de la Investigación Científica.* Huancayo: Soluciones Gráficas SAC.
- Paima, B., & Villalobos, M. (2013). *INFLUENCIA DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO DEL ÁREA DE COMPRAS EN LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA AUTONORT TRUJILLO S.A. DE LA CIUDAD DE TRUJILLO .* Trujillo, Perú.
- Paz, C., Tuesta, J., Graziani, R., & Reginaldo, J. (octubre de 2010). *Evolución del transporte en el Perú.* Obtenido de <http://evoluciondeltransporte-upc.blogspot.pe/>
- Polimeni, R., Fabozzi, F., Adelberg, A., & Kole, M. (1997). *CONTABILIDAD DE COSTOS.* Santa Fé de Bogotá: MCGRAW-HILL INTERAMERICANA S.A.
- Quiroa, M. (2005). *CONTABILIDAD DE COSTOS APLICANDO COSTEO DIRECTO PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE EXTRAURBANO .* Guatemala.
- Reyes, T. (2015). "GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y SU INCIDENCIA EN LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS A LOS USUARIOS DE LA COOPERATIVA INTERPROVINCIAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS LA MANÀ PERIODO 2013" . La Maná, Ecuador.

Tamayo, M. (2003). *El Proceso de la Investigación Científica* (Cuarta ed.). MEXICO: Editorial Limusa S.A.

Urquizo, J. (2015). "FORMALIZACIÓN DEL RÉGIMEN LABORAL Y TRIBUTARIO PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES SAN PEDRO DE MALA S.A.C" . Lima, Perú.

Vara, A. (2015). *7 Pasos Para Elaborar Una Tesis*. Lima: Empresa Editora Macro EIRL.

ANEXOS

ANEXO N°1

MATRIZ DE CONSISTENCIA

"DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS DIRECTOS PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES WARIVILCA S.A., PERÍODO 2016"					
PROBLEMA	OBJETIVOS	MARCO TEÓRICO	HIPOTESIS	VARIABLES	METODOLOGIA
PROBLEMA GENERAL:	OBJETIVO GENERAL	ANTECEDENTES	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLE (1)	TIPO DE INVESTIGACIÓN
¿Cuál es la relación entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?	Determinar la relación entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016	Quiroa (2005) en su tesis sobre "Contabilidad De Costos Aplicando Costeo Directo Para Empresas De Transporte Extraurbano", Alvarez & Calle (2014), en su tesis "Determinación del costo operativo para el transporte de pasajeros en el bus-tipo, en el sector urbano de la ciudad de Cuenca, con base en el nuevo sistema integrado de transporte.". Gallegos (2013) en su tesis "control interno corporativo, en la administración de transporte terrestre de pasajeros a nivel nacional e internacional caso: empresa de transportes flores hnos. S.R.L. en el periodo 2010- 2011" presentado por Urquiza (2015), para obtener el título profesional de Contador Público, con el tema "Formalización Del Régimen Laboral y Tributario Para Mejorar La Rentabilidad De La Empresa De Transportes San Pedro De Mala S.A.C"	Existe relación significativa entre los costos directos y la rentabilidad del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016	Costos Directos	La investigación será de tipo aplicada.
PROBLEMAS ESPECÍFICOS:	OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	HIPÓTESIS ESPECIFICAS	VARIABLE (2)	NIVEL DE INVESTIGACIÓN
a) ¿Cuál es la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?	a) Determinar la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016	<p style="text-align: center;">MARCO TEÓRICO REFERENCIAL</p> <p>Sistema de Transporte, Tipo de servicio de transporte, Oferta y demanda del servicio de transporte, Transporte y medio ambiente, Contabilidad de costos, Sistemas de costos.</p>	a) Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Económica del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016	Rentabilidad del servicio de transporte	Nivel descriptivo, correlacional
b) ¿Cuál es la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?	b) Determinar la relación entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016		b) Existe relación significativa entre los costos directos y la Rentabilidad Financiera del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN: Descriptivo correlacional simple	
c) ¿Cuál es la relación entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016?	c) Determinar la relación entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016		c) Existe relación significativa entre los costos directos y la Responsabilidad Social del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial en la E.T. Warivilca S.A., período 2016		

ANEXO N° 2

ASPECTOS ÉTICOS DE LA INVESTIGACIÓN

En el desarrollo del presente trabajo de investigación, se consideran los procedimientos estipulados en el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Administrativas y Contables de la Universidad Peruana Los Andes, así como los principios de ética durante el desarrollo y culminación de la tesis.

Todos los datos registrados e incluidos en el trabajo de investigación han sido seleccionados minuciosamente de la empresa y los testimonios de sus colaboradores. Por consiguiente, para no cometer faltas éticas se está tomando en consideración estos aspectos éticos.

ANEXO N° 4

INSTRUMENTOS USADOS
CUESTIONARIO DE ENCUESTA

El presente cuestionario corresponde a un Proyecto de Investigación sobre **“DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS DIRECTOS PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES WARIVILCA S.A., PERIODO 2016”**. Mucho agradeceré a Ud. su colaboración marcando en todas las preguntas con (X) una de las alternativas señaladas. Su participación es anónima y valiosísima.

1) NUNCA	2) CASI NUNCA	3) ALGUNAS VECES	4) CASI SIEMPRE	5) SIEMPRE
----------	---------------	------------------	-----------------	------------

N°	ITEMS	1	2	3	4	5
	Variable (1) COSTOS DIRECTOS					
1	¿Registra el consumo de combustible como costos variables por cada unidad?					
2	¿Registra la planilla de mano de obra como costo directo identificando por cada unidad?					
3	¿El pago por viáticos a los choferes registra como costo variable por cada unidad móvil?					
4	¿Los peajes por cada ruta y unidad considera como costos directos?					
5	¿Las infracciones de tránsito a través de las papeletas son registradas como costos directos?					
6	¿Tiene un registro detallado de los costos por mantenimiento y reparación por cada unidad?					
7	¿Los gastos de administración son registrados como costos fijos mensualmente?					
8	¿Los gastos de venta con considerados como costos fijos y directos mensualmente?					
9	¿La depreciación de las unidades móviles son valorados mensualmente?					
10	¿Los pagos por seguros son determinados adecuadamente por cada unidad móvil?					
11	¿Los pagos por amortización de deudas por activo fijo son registrados mensualmente?					
	Variable (2) RENTABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE					
1	¿La venta por servicios prestados son registrados en forma separada por cada unidad?					
2	¿Calcula la oferta de los servicios de transporte en función a los períodos anuales?					
3	¿Calcula la demanda de los servicios de transporte por temporada de actividades festivas?					
4	¿La información que tiene en el Estado de Resultados le permite tomar decisiones empresariales?					
5	¿Determina el punto de equilibrio de la gestión financiera mensualmente?					
6	¿Calcula la rentabilidad de inversión para la toma de decisiones empresariales periódicamente?					
7	¿Calcula la rentabilidad financiera a través de ratios financieros para la toma de decisiones?					
8	¿Calcula el período de recuperación de inversión a través de un flujo de caja?					
9	¿Considera el bienestar social a sus clientes a través de actividades en el año?					
10	¿Considera la renovación de sus activos fijos con criterios de innovación empresarial?					
11	¿Tiene conocimiento de los precios sombra en la gestión empresarial?					

ANEXO N° 5

BASE DE DATOS

ENCUESTADOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	TOTAL
	VARIABLE 1: COSTOS DIRECTOS											
	COSTOS VARIABLES						COSTOS FIJOS					
1	2	3	3	3	2	3	2	3	3	2	3	29
2	2	2	3	2	2	3	2	2	1	2	3	24
3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	1	2	26
4	1	1	2	3	2	2	3	2	1	1	2	20
5	1	1	1	1	2	3	3	3	2	2	2	21
6	2	2	2	2	3	2	3	2	1	2	2	23
7	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	27
8	1	1	1	2	3	2	3	2	2	2	2	21
9	2	2	2	1	3	3	2	2	2	2	2	23
10	2	2	1	2	3	3	2	2	2	2	3	24
11	2	2	3	1	3	2	2	2	2	2	3	24
12	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	24
13	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	3	26
14	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	3	25
15	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	28
16	3	2	4	4	3	3	4	4	2	2	4	35
17	4	3	4	3	4	3	2	4	3	2	2	34
18	2	4	3	3	2	3	3	4	3	2	2	31
19	1	2	2	3	2	2	3	4	4	4	4	31
20	2	2	2	4	3	3	3	4	2	2	3	30
21	2	2	3	2	4	3	2	1	3	2	3	27
22	1	1	3	2	4	3	4	5	5	3	3	34
23	4	4	3	5	5	3	3	4	4	2	4	41
24	2	2	3	4	3	3	2	2	4	3	5	33
25	4	3	3	3	4	2	2	3	5	5	5	39
26	2	3	2	2	3	2	2	2	4	2	4	28
27	1	3	2	3	2	4	3	3	4	2	4	31
28	2	4	2	3	3	2	3	4	3	3	5	34
29	1	2	3	2	3	2	2	4	5	5	5	34
30	2	1	3	3	5	2	3	3	4	2	4	32

ENCUESTADOS	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	VARIABLE 2: RENTABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE										
	ECONOMICA				FINANCIERA				RESPONSABILIDAD SOCIAL		
1	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3
2	2	3	1	3	2	3	3	3	2	3	2
3	2	1	1	2	2	3	3	3	3	2	3
4	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2
5	1	1	2	2	3	2	2	2	3	3	3
6	2	2	1	1	2	3	3	3	2	3	3
7	2	1	1	1	2	2	2	2	2	3	2
8	3	2	1	1	2	3	3	3	3	2	2
9	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	3
10	1	1	1	1	3	3	2	2	2	2	3
11	2	2	2	1	2	2	2	3	3	2	3
12	2	1	1	2	3	3	3	3	2	3	2
13	1	1	2	2	2	3	3	3	3	2	3
14	3	1	2	1	2	2	2	2	3	3	2
15	2	3	3	2	3	2	3	3	2	3	3
16	2	3	4	4	3	2	2	3	4	4	5
17	4	3	3	4	4	3	3	2	4	2	4
18	4	3	4	4	5	5	5	4	3	3	5
19	1	3	2	3	4	3	4	2	2	3	3
20	1	2	2	3	4	3	3	2	3	3	4
21	2	3	3	5	5	4	4	2	2	3	3
22	2	2	1	5	4	3	4	3	2	1	4
23	2	4	4	5	4	5	5	3	4	3	5
24	2	3	3	4	4	3	3	3	2	2	4
25	2	3	1	4	4	3	4	3	3	1	3
26	2	4	2	4	4	3	4	2	2	2	4
27	1	2	3	3	3	2	4	3	2	3	4
28	2	4	3	4	4	3	4	2	2	4	3
29	2	2	1	3	4	3	3	2	2	1	4
30	1	3	1	4	3	3	3	2	4	3	5

ANEXO N° 6

TABLA RHO DE SPEARMAN

Critical Values of the Spearman's Ranked Correlation Coefficient (r_s)

Taken from Zar, 1984 Table B.19

$\alpha(2):$	0,50	0,20	0,10	0,05	0,02	0,01	0,005	0,0025	0,001	0,001
$\alpha(1):$	0,25	0,10	0,05	0,025	0,01	0,005	0,0025	0,001	0,001	0,0005
n										
4	0,600	1,000	1,000							
5	0,500	0,800	0,900	1,000	1,000					
6	0,371	0,657	0,829	0,886	0,943	1,000	1,000			
7	0,321	0,571	0,714	0,786	0,893	0,929	0,964	1,000	1,000	
8	0,310	0,524	0,643	0,738	0,833	0,881	0,905	0,952	0,976	
9	0,267	0,483	0,600	0,700	0,783	0,833	0,867	0,917	0,933	
10	0,248	0,455	0,564	0,648	0,745	0,794	0,830	0,879	0,903	
11	0,236	0,427	0,536	0,618	0,709	0,755	0,800	0,845	0,873	
12	0,217	0,406	0,503	0,587	0,678	0,727	0,769	0,818	0,846	
13	0,209	0,385	0,484	0,560	0,648	0,703	0,747	0,791	0,824	
14	0,200	0,367	0,464	0,538	0,626	0,679	0,723	0,771	0,802	
15	0,189	0,354	0,446	0,521	0,604	0,654	0,700	0,750	0,779	
16	0,182	0,341	0,429	0,503	0,582	0,635	0,679	0,729	0,762	
17	0,176	0,328	0,414	0,485	0,566	0,615	0,662	0,713	0,748	
18	0,170	0,317	0,401	0,472	0,550	0,600	0,643	0,695	0,728	
19	0,165	0,309	0,391	0,460	0,535	0,584	0,628	0,677	0,712	
20	0,161	0,299	0,380	0,447	0,520	0,570	0,612	0,662	0,696	
21	0,156	0,292	0,370	0,435	0,508	0,556	0,599	0,648	0,681	
22	0,152	0,284	0,361	0,425	0,496	0,544	0,586	0,634	0,667	
23	0,148	0,278	0,353	0,415	0,486	0,532	0,573	0,622	0,654	
24	0,144	0,271	0,344	0,406	0,476	0,521	0,562	0,610	0,642	
25	0,142	0,265	0,337	0,398	0,466	0,511	0,551	0,598	0,630	
26	0,138	0,259	0,331	0,390	0,457	0,501	0,541	0,587	0,619	
27	0,136	0,255	0,324	0,382	0,448	0,491	0,531	0,577	0,608	
28	0,133	0,250	0,317	0,375	0,440	0,483	0,522	0,567	0,598	
29	0,130	0,245	0,312	0,368	0,433	0,475	0,513	0,558	0,589	
30	0,128	0,240	0,306	0,362	0,425	0,467	0,504	0,549	0,580	
31	0,126	0,236	0,301	0,356	0,418	0,459	0,496	0,541	0,571	
32	0,124	0,232	0,296	0,350	0,412	0,452	0,489	0,533	0,563	
33	0,121	0,229	0,291	0,345	0,405	0,446	0,482	0,525	0,554	
34	0,120	0,225	0,287	0,340	0,399	0,439	0,475	0,517	0,547	
35	0,118	0,222	0,283	0,335	0,394	0,433	0,468	0,510	0,539	
36	0,116	0,219	0,279	0,330	0,388	0,427	0,462	0,504	0,533	
37	0,114	0,216	0,275	0,325	0,383	0,421	0,456	0,497	0,526	
38	0,113	0,212	0,271	0,321	0,378	0,415	0,450	0,491	0,519	
39	0,111	0,210	0,267	0,317	0,373	0,410	0,444	0,485	0,513	
40	0,110	0,207	0,264	0,313	0,368	0,405	0,439	0,479	0,507	
41	0,108	0,204	0,261	0,309	0,364	0,400	0,433	0,473	0,501	
42	0,107	0,202	0,257	0,305	0,359	0,395	0,428	0,468	0,495	
43	0,105	0,199	0,254	0,301	0,355	0,391	0,423	0,463	0,490	
44	0,104	0,197	0,251	0,298	0,351	0,386	0,419	0,458	0,484	
45	0,103	0,194	0,248	0,294	0,347	0,382	0,414	0,453	0,479	
46	0,102	0,192	0,246	0,291	0,343	0,378	0,410	0,448	0,474	
47	0,101	0,190	0,243	0,288	0,340	0,374	0,405	0,443	0,469	
48	0,100	0,188	0,240	0,285	0,336	0,370	0,401	0,439	0,465	
49	0,098	0,186	0,238	0,282	0,333	0,366	0,397	0,434	0,460	
50	0,097	0,184	0,235	0,279	0,329	0,363	0,393	0,430	0,456	

ANEXO N° 7

EVIDENCIAS FOTOGRÁFICAS



EMPRESA DE TRANSPORTES
WARIVILCA S.A.

HORARIOS DE SALIDA

PAMPAS
 5:45am - 11:00am - 2:00pm - 5:00pm

ACOBAMBA
 7:00am - 11:00am - 8:45pm

MIÉRCOLES - SÁBADO - DOMINGO
 9:00pm - 9:15pm

LIRCAY 8:00pm	LIMA 9:00pm
-------------------------	-----------------------

SAN MARTIN DE PANGOA
 9:15pm

CARGO A NIVEL NACIONAL →
 SERVICIO DE EMPAQUETADO, PARTAS, CORRESPES Y GIROS

EMPRESA DE TRANSPORTES WARIVILCA S.A.
 RUC. 20140218503
 JR TARAPACA N° 439 - HUANCAYO

TIPO DE SERVICIO:
 TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS
 SERVICIO ESTANDAR

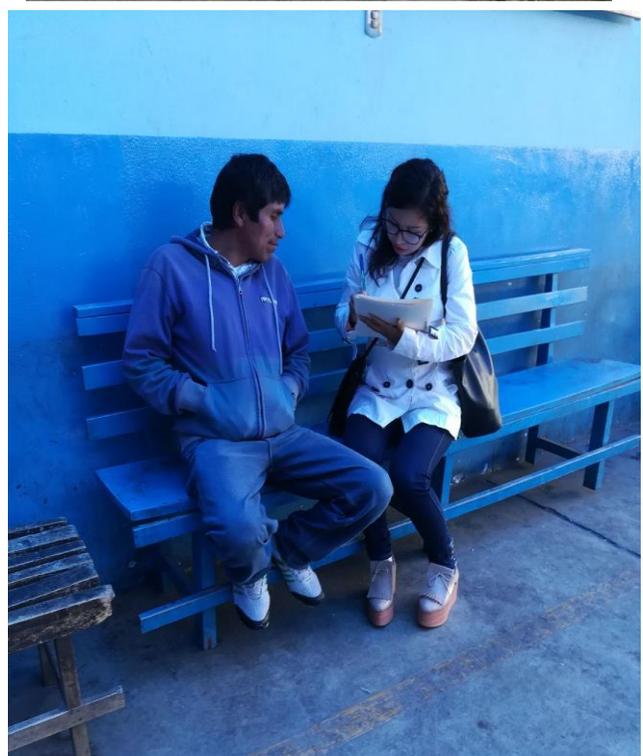
HORARIO DE ATENCION:
 DE LUNES A DOMINGO DE 6:00AM. - 8:00PM.

HORARIOS DE SALIDA:

PAMPAS		LIRCAY		ACOBAMBA-PAUCARA	
HORA	PRECIO	HORA	PRECIO	HORA	PRECIO
5:00 AM		8:00 PM		11:00 AM	
11:00 AM				8:45 PM	
2:00 PM				9:00 PM	
5:00 PM					

EN LAS INSTALACIONES DE LA EMPRESA





APLICANDO LAS ENCUESTAS