

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
CARRERA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS



EL COSTO DE PRODUCCION EN SERVICIOS Y LA RENTABILIDAD
DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS
INTERPROVINCIALES DE HUÁNUCO - 2019

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: ECONOMÍA Y NEGOCIOS

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
CONTADOR PÚBLICO

TESISTA(S):

DOMINGUEZ HUACCHO DARWIN SANTINO
VALDIVIA ROJAS NEYER

ASESOR:

Dr. ESPINOZA HUERE FLORENCIO

HUÁNUCO – PERÚ

2022

DEDICATORIA

Para nuestros padres, por su comprensión y ayuda en los momentos difíciles y menos malos. Nos han enseñado a enfrentar la adversidad sin perder nunca la dignidad ni desmayarnos cuando lo intentamos. No han dado todo lo que somos como personas, nuestros valores, nuestros principios, nuestra constancia y compromiso, y todo ello con una gran dosis de amor y nunca pidiendo nada a cambio. Para nuestra familia, les dedicamos esta tesis. Por su paciencia, por su comprensión, por su determinación, por su fuerza, por su amor, por lo que son, porque los amamos. Realmente nos llenan para lograr un equilibrio que nos permita sacar lo mejor de nosotros mismos

AGRADECIMIENTO

Aunque esta tesis requiere mucho esfuerzo y entusiasmo por parte de los autores y del director de tesis, la realización de la tesis no hubiera sido posible sin la colaboración desinteresada de cada una de las personas, quienes brindaron su total apoyo. en momentos de dolor y desesperación. Sobre todo, dar gracias al Señor, por estar con nosotros en cada paso del camino, por fortalecer nuestro corazón e iluminar nuestro espíritu y por haber puesto en nuestro camino a quienes han sido nuestro apoyo y nuestra compañía a lo largo del período de estudio.

Asimismo, queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento al claustro de profesores de la Facultad, al Decano, a nuestro Asesor, el Dr. Florencio ESPINOZA HUERE, a quien más debemos en este sentido su trayectoria profesional como Contador Público.

RESUMEN

Nuestro trabajo de investigación titulado “EL COSTO DE PRODUCCION EN SERVICIOS Y LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS INTERPROVINCIALES DE HUÁNUCO - 2019”, el objetivo de nuestra investigación fue: Determinar la Influencia del Costo de Producción de Servicio en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros de Huánuco - 2019. En el desarrollo del presente trabajo se utilizaron los métodos: Método observacional, el investigador identifica las cuestiones a investigar en el sistema de costos aplicable al tipo de empresa de transporte; Método inductivo, que permite la correcta implementación del marco teórico, especialmente la tabla de variables, en la que es necesario el correcto uso y comprensión de todas las teorías relacionadas con las dimensiones de la encuesta, con base en el fenómeno específico; El método analítico utilizado para analizar cada dato obtenido con el fin de obtener los resultados y posiblemente dar respuesta a cada una de las inquietudes planteadas en el objetivo de este estudio; El método de síntesis, se utiliza en la elaboración de posibles conclusiones y recomendaciones al sujeto de investigación sobre los resultados obtenidos con respecto a cada variable que conforma cada objetivo de este estudio. Finalmente se calcula la conclusión de costo del servicio e ingreso del servicio, determinando que los costos de producción del servicio inciden en la utilidad de la empresa de transporte interurbano de pasajeros de Huánuco, se puede conocer la utilidad económica. y finanzas, en opinión de los empleados

Palabras Clave: Costo de Servicios, Costo de Producción, Rentabilidad.

ABSTRACT

Our research work entitled "THE COST OF PRODUCTION IN SERVICES AND THE PROFITABILITY OF THE INTERPROVINCIAL PASSENGER TRANSPORTATION COMPANIES OF HUÁNUCO - 2019", the objective of our research was: Determine the Influence of the Cost of Service Production on the Profitability of the Interprovincial Passenger Transport Companies of Huánuco - 2019. In the development of this work, the following methods were used: Observational method, the researcher identifies the questions to be investigated in the cost system applicable to the type of transport company; Inductive method, which allows the correct implementation of the theoretical framework, especially the table of variables, in which the correct use and understanding of all the theories related to the dimensions of the survey is necessary, based on the specific phenomenon; The analytical method used to analyze each data obtained in order to obtain the results and possibly respond to each of the concerns raised in the objective of this study; The synthesis method is used in the elaboration of possible conclusions and recommendations to the research subject on the results obtained with respect to each variable that makes up each objective of this study. Finally, the conclusion of the service cost and service income is calculated, determining that the production costs of the service affect the utility of the Huánuco interurban passenger transport company, the economic utility can be known. and finances, in the opinion of the employees

Key Words: Cost of Services, Cost of Production, Profitability.

INTRODUCCIÓN

En la región Huánuco, al igual que en el Perú, todas las empresas que prestan servicios no determinan y determinan de manera confiable el costo de sus servicios, lo hacen empíricamente sin aplicar un sistema de costos, los gerentes de las empresas necesitan identificar y controlar sus costos, a través de un sistema adecuado al tipo de servicio que prestan, en este caso la empresa que presta el servicio de transporte interurbano de viajeros. Nuestros objetivos de investigación son: Diagnosticar cómo las empresas de transporte interurbano de pasajeros calculan los costos de producción del servicio; Determinar el precio real de los servicios de las empresas de transporte interurbano de pasajeros; Determinar el efecto de los costos reales de producción del servicio sobre las utilidades anuales de las empresas de transporte interurbano de pasajeros. La estructura sigue la estructura de los siguientes capítulos:

CAPITULO I CASO PROBLEMA. Consiste en; descripción del problema, formulación del problema, objetivos generales y específicos, argumentos e importancia, límites, hipótesis generales y específicas, variables, dimensiones e indicadores

CAPITULO II MARCO TEÓRICO. Entienden el contexto y la base teórica.

CAPÍTULO III MARCO DE LA METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN. Incluye el tipo y nivel de investigación, métodos de investigación utilizados, Población y muestra, técnicas y herramientas aplicadas en el trabajo, técnicas de análisis de datos, técnicas de procesamiento de datos.

CAPITULO IV RESULTADOS. Resultados de la investigación, análisis e interpretación.

CAPÍTULO V DISCUSIÓN DE RESULTADOS. Comprender el contraste de los resultados y el contraste de la hipótesis

ÍNDICE

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Resumen	iv
Abstract	v
Introducción	vi
Índice	vii

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.1. Fundamentación del Problema	9
1.2. Formulación del Problema Investigación General y Especificas	10
1.2.1. Problema General	10
1.2.2. Problemas Específicos	10
1.3. Formulación de Objetivos General y Específicos	10
1.3.1. Objetivo General	10
1.3.2. Objetivos Específicos	10
1.4. Justificación	11
1.5. Limitaciones	12
1.6. Formulación de Hipótesis General y Especifica	12
1.6.1. Hipótesis General	12
1.6.2. Hipótesis Específicos	12
1.7. Variables	13
1.8. Definición Teórica y Operacionalización de Variables	13

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes	15
2.2. Bases Teóricas	19
2.3. Bases Conceptuales	32
2.4. Bases Epistemológicas	34

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1.	Ámbito	36
3.2.	Población	36
3.3.	Muestra	37
3.4.	Nivel y Tipo de Estudio	37
	3.4.1. Nivel de Estudio	37
	3.4.2. Tipo de Estudio	37
3.5.	Diseño de Investigación	38
3.6.	Métodos, Técnicas e Instrumentos	38
	3.6.1. Métodos	38
	3.6.2. Técnicas	40
	3.6.3. Instrumentos	40
3.7.	Validación y Confiabilidad del Instrumento	40
3.8.	Procedimiento	41
3.9.	Tabulación y Análisis de Datos	41
3.10.	Consideraciones Éticas	41

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1.	Resultados	43
4.2.	Análisis e Interpretación	62

CAPITULO V

DISCUSION

5.1.	Contrastación de los Resultados	63
5.2.	Contrastación de la Hipótesis	65

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. FUNDAMENTACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

Hoy en día, las empresas de diversas industrias otorgan gran importancia a las ganancias, pero estas no se ven en toda su magnitud ya que la mayoría de las empresas no saben claramente cuánto cuesta producir sus servicios. Las empresas de camiones no son ajenas a esto ya que ha habido un crecimiento sostenido en los últimos años tanto a nivel nacional como nacional en la Región Huánuco y otras regiones emergentes.

También se puede decir que este crecimiento se debe a factores importantes como: la tasa de crecimiento de las industrias manufactureras, locales, nacionales y regionales, se mejora el nivel socioeconómico de la región, aumenta el nivel de población. y la creación de nuevas rutas; así como el desarrollo de la tecnología de la comunicación.

La rentabilidad es la diferencia entre los ingresos totales menos los gastos, aunque siendo cierta esta afirmación, las empresas no sólo deben conocerla sino adentrarse en las principales fuentes de este proceso.

En el ámbito del transporte interurbano de viajeros por carretera el autobús es una actividad económica muy importante en la economía regional y nacional, encargada de trasladar personas entre distintas ciudades por motivos de carácter público, laboral, de estudio, sanitario, etc. En este sentido, la principal inversión recurrente es en la flota (buses), el precio promedio de un autobús es de \$350.000 al contado, la flota se renueva por:

- a) operan en condiciones óptimas durante los primeros 5 años de vida útil.
- b) dotar a los autobuses de nuevas prestaciones para el confort y la comodidad y
- c) la competencia leal y desleal en la materia.

Las fuentes de financiamiento a largo plazo son:

- a) crédito directo y bancario,
- b) alquileres,

- c) aumentos de patrimonio y
- d) deducciones de utilidades.

En este contexto, el presente estudio tiene como objetivo determinar el impacto de los costos de producción y la rentabilidad de las empresas de transporte interurbano de pasajeros por carretera y autobús en el distrito de Huánuco.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN GENERAL Y ESPECIFICAS

1.2.1. Problema General

¿Cuál es el nivel de influencia del Costo de Producción de Servicios, en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros de Huánuco - 2019 ?

1.2.2. Problemas Específicos

- a) ¿Cómo influye la mano de obra, en la rentabilidad económica de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros?
- b) ¿Como influye la Materia Prima, en la rentabilidad financieras de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros?
- c) ¿Cómo influye los costos indirectos de producción, en la rentabilidad anual de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros?

1.3. FORMULACIÓN DE OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

1.3.1. Objetivo General

Establecer la Influencia del Costo de Producción de Servicio en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros de Huánuco - 2019.

1.3.2. Objetivos Específicos

- a) Diagnosticar cómo la Mano de Obra inciden en la rentabilidad económica de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.
- b) Analizar cómo la Materia Prima inciden en la rentabilidad

financiera de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.

- c) Establecer la Influencia de los Costos Indirectos de Producción, en la rentabilidad anual de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.

1.4. JUSTIFICACIÓN

Científicamente

Este estudio sirve como formación inicial para los futuros emprendedores en base a archivo, y sobre todo como precedente para posteriores estudios relacionados con el tema desarrollado, contribuyendo así a la formación de los especialistas de UNHEVAL así como de expertos externos, creando un mejor actitud investigadora, que lleva a los estudiantes a buscar, analizar y evaluar la información necesaria; desarrollar sus intereses e intereses de investigación.

Aspecto social

Este estudio nos permite conocer el desempeño real de las empresas de transporte interurbano de pasajeros en el distrito de Huánuco, desde un punto de vista económico-financiero, para determinar el impacto de los costos de producción que han utilizado para crecer y desarrollarse, haciendo así útil el estudio para fortalecer y promover un crecimiento continuo como empresa de servicios, optando por operar en una industria que tiene mucho más beneficio. Al mismo tiempo, también beneficia el desarrollo económico y social de la Provincia, permitiendo el crecimiento del sector servicios, siendo proactivos y emprendedores con mejor criterio, buscando siempre lo mejor para las empresas de transporte de pasajeros.

En lo personal

Como estudiantes y futuros profesionales, emprender este tipo de investigación nos permite involucrarnos profundamente en ella, no sólo

ampliando nuestro conocimiento sino también desarrollando nuestras habilidades, nos crea una actitud positiva hacia la investigación; lo que eventualmente nos servirá en nuestro desarrollo como profesionales capacitados en la UNHEVAL.

1.5. LIMITACIONES.

En este trabajo de investigación, como en cualquier otro trabajo de grado, consideramos una serie de limitaciones tales como:

Temporal: corresponde a un estudio realizado presente por un tiempo limitado de acuerdo al plan propuesto, correspondiente al año 2019

Espacial: corresponde a un estudio realizado en el marco del Distrito de Huánuco.

Social: la disponibilidad de recursos económicos básicos para realizar la investigación es limitada, y además acorde con los costos del servicio y la rentabilidad de las empresas de transporte interurbano de pasajeros

Teórica: esta es la biblioteca de la UNHEVAL, las empresas de pasajeros, ya que no tenemos un directorio completo y si es así, el acceso es casi imposible

1.6. FORMULACION DE HIPOTESIS GENERALES Y ESPECIFICAS

1.6.1. Hipótesis General

El Costo de producción de Servicio influye directamente en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes de pasajeros Intéerprovinciales de Huánuco, 2019

1.6.2. Hipótesis Específicos

- a) El cálculo del costo de la Mano de Obra, índice en la rentabilidad económica de la empresa de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.
- b) El análisis del costo real de la Materia Prima, incide en la rentabilidad financieras de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.

- c) El Costo Real de los Costos Indirectos de Producción, inciden en la rentabilidad anual de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.

1.7. VARIABLES

Variable Independiente

Costo de Producción de Servicio

Variable Dependiente

Rentabilidad

1.8. DEFINICION TEORICA Y OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

1.8.1. Definición Teórica

Costo del Servicio

Nuestra variable independiente estará determinada por materiales directos, mano de obra, costos indirectos de producción, para lo cual tendremos indicadores de tipo de insumo, costos del servicio, horas-hombre, número de personas por operación, nómina de empleados, depreciación, unidades de transporte, costos de publicidad, reserva de repuestos, provisión de costos de servicios, provisión de seguros, sede. La técnica utilizada es la entrevista y como herramienta se cuenta con una guía de entrevista.

Rentabilidad

La rentabilidad se determina de acuerdo a la rentabilidad económica y la rentabilidad financiera, por lo que tendrá indicadores como utilidad antes de impuestos e impuestos/activo total, razón por ciento informaciones sobre razones de rentabilidad, estados financieros, razón utilidad neta/patrimonio, utilidad neta/patrimonio ventas y como herramienta con análisis de documento.

1.8.2. Operacionalización de Variables

Variables Independiente	Dimensiones	Indicadores
El Costo producción en el servicio	Materias Primas Directos (MD)	<ul style="list-style-type: none"> • Tipos de insumos. • Costo del servicio
	Mano de Obra Directa (MOD)	<ul style="list-style-type: none"> • Horas hombres • N° de personas por actividad. • Planilla de personal
	Costo Indirectos de los Servicio (CIS)	<ul style="list-style-type: none"> • Depreciación de Unidad de Transporte • Gastos de Publicidad • Provisión del costo del servicio • Provisión de Seguro SOAT
VARIABLES DEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES
La Rentabilidad	La Rentabilidad Económica	<ul style="list-style-type: none"> • Beneficio antes de impuesto y tributos/Activo total
	La Rentabilidad Financiera	<ul style="list-style-type: none"> • Información de índice de la rentabilidad. • Estados financieros. • Beneficio neto • Utilidad Neta/Ventas Netas

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES

Sobre el tema a investigarse del Costo de Producción en Servicios y la Rentabilidad de las Empresas de Transportes de Pasajeros Interprovinciales - 2019, tomamos en cuenta las siguientes tesis:

A Nivel Nacional

Tesis: **Omar FLORES GAVINO**, 2016. LA GESTIÓN FINANCIERA Y LA RENTABILIDAD DE LAS CAJAS DE AHORRO Y CRÉDITO EN EL DISTRITO DE LA VICTORIA 2010 – 2015. Universidad San Martín de Porres, Facultad de Ciencias Contables, Económicas y Financieras. Lima, para optar el Título de Contador Público, concluye lo siguiente:

1. El crédito promedio por deudor está directamente relacionado con los ingresos de los préstamos registrados, lo que significa que un aumento en el crédito promedio por deudor aumentará los ingresos de los préstamos ya colocados, sin embargo, el crédito promedio por deudor no tiene en cuenta la cartera de alto riesgo pero tiene en cuenta el total de préstamos, por lo que es necesario completar un histograma de la cartera de alto riesgo. La investigación determinó que el nivel promedio de crédito por deudor había aumentado a S/. 11, 80 en el 2015, un aumento del 1% en comparación con el 2008, directamente relacionado, los ingresos por préstamos de depósito aumentaron a S 1,27 ,105,000 / año 2015, 101% superior al 2008, sin embargo, la cartera de inversiones de alto riesgo aumentó a 0.0909 en el 2015, 76% . más que en 2008, los ingresos por préstamos disminuyeron debido a una menor rentabilidad.
2. Que el análisis de la eficiencia de los recursos está directamente relacionado con el análisis de la utilización de los empleados, es decir, un aumento en la relación o índice de utilización de recursos aumentará la tasa o el índice de eficiencia de los empleados. La investigación ha determinado que la relación o métrica de eficiencia de los recursos cayó a

0,1677 en 2015, un 20 % menos que en 2008, lo que está directamente relacionado con la relación o métrica de eficiencia de los empleados. márgenes operativos.

3. En tercer lugar, la provisión para deudas incobrables está directamente relacionada con la ganancia o pérdida, es decir, un aumento en la provisión para deudas incobrables conduce a un aumento en la ganancia o pérdida. La investigación determinó que las provisiones para cuentas incobrables aumentaron a S123,5 0,000/año en 2015, 186% más que en 2008, directamente relacionado, la utilidad neta aumentó a S30,196,000/ en 2015, 27% más que en 2008, reduciendo los márgenes operativos en a pesar de ello, la disminución de la rentabilidad, los requerimientos de capital de las entidades de ahorro y crédito condicional que se generan por sí mismos es un factor de riesgo que reduce la rentabilidad.

Tesis: de **Johan Rene QUISPE BUSTINZA**, 2014. DETERMINACION DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS EN LA RUTA DE LAS PROVINCIAS DE SAN ROMAN Y LAMPA, PERIODO 2012. Universidad Nacional del Altiplano de Puno, para optar el título de Contador Público. Concluye lo siguiente:

En la investigación actual sobre las empresas de servicios de transporte por carretera, extraemos las siguientes conclusiones:

1. La estructura de costes de la prestación de servicios de transporte por carretera en las dos empresas es casi idéntica en características, pero varía de forma independiente debido a la adopción de un sistema de costes. más realista, por lo que los resultados varían para cada empresa.
2. La empresa de transporte Halanoca SRLTDA disfruta de buenas ganancias en la misma ruta, mientras que la empresa El Veloz obtiene menos ganancias en la misma ruta debido a los mayores costos.
3. Los principales factores de costo de las empresas camioneras en las rutas de Lampa Juliaca son los siguientes:

- Costos variables por unidad: Para estos costos el factor determinante en su estructura es para la empresa Veloz SRL. Representa el ,11% para la empresa Halanoca SRLTDA. Equivalente a ,5 %
 - Costos fijos por hora vehículo: En cuanto a estos costos, los factores determinantes en su estructura son para la empresa Veloz SRL. representa el 11,86% de la empresa Halanoca SRLTDA. Representa el 81,65%
 - Otros gastos comerciales: Respecto a estos costos, los determinantes en su estructura son la empresa camionera El veloz SRLtda., correspondiendo el 23,08% a la empresa Halanoca SRLTDA. representa el 13,81%
4. El precio unitario determinado en la prestación del servicio de transporte por carretera arroja los siguientes resultados: Para empresa de transporte El Veloz SRL. el costo fijo por hora de cada vehículo es de S/.11.8691, el costo variable por km es de S/.0.6706 y el costo de mercadería vendida por hora es de S/.3.763. Para la empresa de transporte Halanoca SRLTDA, el costo fijo por hora por vehículo es de S/.11.1708, el costo variable unitario por km es de S/.0.6206 y el costo de mercadería vendida por hora es de S/.1.89

Tesis: Maribel VELÁSQUEZ ÁLVAREZ, (2018). PROPUESTA DE UN SISTEMA DE COSTOS BASADOS EN ACTIVIDADES Y SU IMPACTO EN LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA PESADA "PARAISO S.A.C". Universidad Nacional de San Agustín. Arequipa. Concluye lo siguientes:

1. Se determina a partir del margen bruto sobre ventas, que el sistema de costos de operación tiene un efecto positivo en la rentabilidad del transporte de cemento de 11.5 por ciento y de madera de 5. .26 por ciento. En contraste, la rentabilidad del envío de papa y cebolla disminuyó 18.66% y 0.05%, respectivamente (Cuadro 38).
2. Con base en los resultados de la encuesta aplicada a los gerentes de área (tercera pregunta), sabemos que Paraíso SAC nunca estableció

márgenes de utilidad para determinar la rentabilidad esperada por línea de servicio.

3. Hemos determinado que dentro de las industrias de servicios que más aportan a las utilidades de la empresa, tenemos los servicios de transporte de madera con un margen bruto de 23.86%, cemento 19.9% y cebolla 9.60%. (Cuadro 38).
4. Hemos determinado que entre las industrias de servicios que más contribuyen al retorno de la inversión, tenemos el transporte de cemento con un retorno de la inversión de 1.0 por ciento, la madera con un 0.19 por ciento y la cebolla con un retorno de la inversión de 1.0 por ciento, 0.08 por ciento (Cuadro 39).
5. Determinamos que dentro de las actividades que agregan valor al negocio de carga pesada de Paraíso SAC tenemos: contacto con el cliente, contratación de clientes, coordinación del servicio a las operaciones, cobro de facturas, cobro al cliente, planificación y seguimiento de fletes, control de calidad del transportista, manejo de carga, fletes, formación de conductores, mantenimiento de vehículos; y como actividades de apoyo tenemos la gestión de cuentas y cobranza, caja y depósitos en efectivo, teneduría de libros, control y coordinación general y finalmente compras.

A Nivel Internacional

Tesis: de María Hortensia MOYOLEMA MUYULEMA. 2011. GESTIÓN FINANCIERA Y SU IMPACTO EN LAS UTILIDADES DE LA COOPERACIÓN Y AHORRO DE CRÉDITO KURIÑAN DE LA CIUDAD DE AMBATO, 2010 Universidad Técnica de Ambato. Departamento de contabilidad y auditoría. Ambato Ecuador, para obtener el título de ingeniero profesional en administración financiera. Concluyó así:

1. Durante el diagnóstico de la Cooperativa de Ahorro y Crédito Kuriñan. Se confirma que actualmente no cuenta con una adecuada gestión financiera, lo que no le ha permitido incrementar la rentabilidad y por

ende no ha crecido como organización, por lo que no existe o no existe una estrategia completa en la que pueda apoyarse la organización.

2. También se identificaron retrasos en la preparación de los estados financieros que impiden el análisis económico de la organización, lo que genera inestabilidad financiera y económica.
3. La falta de conocimiento sobre indicadores financieros y la falta de un asesor permanente para realizar el análisis correspondiente sobre su liquidez genera desconfianza en todas las contrapartes.
4. No cuenta con un plan financiero que ayude a mejorar la rentabilidad de la organización porque es una herramienta muy necesaria para poder comprobar cuál será el pronóstico para un determinado período de tiempo

2.2. BASES TEORICAS.

2.2.1. Costo de Producción¹

Toda empresa que produce su producto o servicio incurre en ciertos costos para lograrlo. Típicamente, estos costos dependerán de las materias primas utilizadas, la mano de obra requerida, la renta, los impuestos y servicios como agua, electricidad, teléfono, etc.

Por ejemplo, si los costos de producción de la empresa son muy altos, el empresario debe decidir aumentar el precio de venta del producto para obtener una mayor utilidad y retorno de la inversión, o, si esto no es posible, reducir el costo de producción algún costo a no. para crear pérdidas en las utilidades (ganancias) del negocio.

Información Contable

Según Mercedes Bravo Valdivieso (año 1998 pp. 1 - 183, 200, 273) (contabilidad general)

Esto nos ayuda a analizar un área especializada de la ciencia administrativa con base en los principios y procedimientos aceptados, con el propósito de cumplir con los objetivos de; analizar, registrar y controlar las transacciones de actividad realizadas para

¹ Debitoor. Costo de Producción (2019). Recuperado de: <https://debitoor.es/glosario/coste-de-produccion>

una empresa u organismo operativo, con el objeto de informar y explicar la situación económico-financiera y los resultados de las operaciones adquiridas en cada ejercicio o ejercicio económico, todo mientras dure su larga existencia en la entidad

Estados Financieros

Según ORTEGA, Alfonso, (2008, p. 205).

Los estados financieros se preparan al final del ejercicio para proporcionar información sobre la situación económica y financiera de la empresa.

Son documentos que brindan informes periódicos en días específicos sobre el estado o desarrollo del funcionamiento de una empresa, es decir, información necesaria para la toma de decisiones en una empresa.

Rentabilidad

La rentabilidad es un concepto que se aplica a cualquier actividad económica en la que se movilizan recursos físicos, humanos y financieros para lograr resultados. En la literatura económica, aunque el término beneficio se utiliza de diversas formas y existen muchos enfoques teóricos que afectan a uno u otro, en sentido general se denomina rentabilidad. Rentabilidad basada en el desempeño durante un determinado período de tiempo producen el capital utilizado allí.

Esto supone una comparación entre los ingresos generados y los medios empleados para conseguirlos que permita elegir entre alternativas o evaluar la eficacia de las acciones realizadas, dependiendo de si el análisis se realiza a posterior. La relación entre el monto de una determinada inversión y el beneficio obtenido después de deducir las comisiones e impuestos, la rentabilidad, o una diferencia de grado como la renta o la ganancia, siempre expresada en forma relativa. Además, la rentabilidad es la relación que existe entre la utilidad y la inversión requerida para lograrla, mide la eficiencia en

la gestión de una empresa, la cual se expresa en la utilidad obtenida por la venta de la empresa y el uso de las inversiones, la cartera y su frecuencia. tendencias de ingresos.

En otras palabras, un beneficio es la conclusión de una autoridad reguladora competente, la planificación inteligente, la reducción global de costos y gastos y, en general, el cumplimiento de cualquier medida encaminada a lograr beneficios, es la capacidad que tiene para generar utilidades o utilidades suficientes; Por ejemplo, un negocio es rentable cuando genera más ingresos de lo que cuesta, un cliente es rentable cuando genera más ingresos de los que cuesta, un área o parte del negocio es rentable cuando genera más ingresos que los gastos. Pero una definición más precisa de beneficio es un indicador que mide la relación entre el beneficio o la ganancia y la inversión o los recursos que se han utilizado para conseguirlos.

Para encontrar esta rentabilidad, simplemente determine la tasa de cambio o crecimiento que tuvo el monto original (inversión) cuando se convirtió en el monto final (ganancia). Sin embargo, el término beneficio también se usa para definir una relación que existe entre las utilidades o intereses de un negocio y sus diversos aspectos, tales como ventas, activos, patrimonio, entre otros. La rentabilidad no es más que “el resultado del proceso productivo”. Si este resultado es positivo, la empresa gana dinero (utilidad) y ha cumplido su objetivo. Si este resultado es negativo, el producto en cuestión está dando pérdida por lo que es necesario revisar las estrategias y en caso de que no se pueda implementar ningún correctivo, el producto debe ser descontinuado.

La noción de rentabilidad es sinónima a la de productividad, o a la de rendimiento. En todos los casos se trata de un índice, de una relación tal como, por ejemplo, la relación entre un beneficio y un coste incurrido para obtenerlo, entre una utilidad y un gasto, o entre un resultado y un esfuerzo. La noción económica de productividad,

como relación entre producción y factores de producción empleados, es de este mismo tipo, Pero cuando se habla de rentabilidad en sentido estricto, por ejemplo, de la rentabilidad del capital invertido, se trata de la relación entre los beneficios obtenidos, y las inversiones realizadas para obtenerlos. Una rentabilidad del 10% indica que se obtiene como beneficio un capital empleado del 10%.

Es la capacidad de una empresa para generar beneficios, reflejada en los beneficios realizados.

Indicadores financieros

Son la relación que existe entre dos cantidades tomadas de los estados financieros.

Índice de liquidez²

Mide la capacidad de una empresa para convertir sus objetivos en efectivo o adquirir liquidez para cumplir con los pasivos a corto plazo. En otras palabras, mide la solvencia de un negocio en el corto plazo. **Los índices de liquidez**

Se utilizan para evaluar la capacidad de una empresa para cumplir con sus obligaciones a corto plazo, a partir de los cuales se pueden derivar una variedad de juicios sobre la solvencia actual de los flujos de efectivo de una empresa y la capacidad de mantener la solvencia en circunstancias adversas. En esencia, queremos comparar las obligaciones de corto plazo con los recursos de corto plazo disponibles para cumplir con las obligaciones anteriores.

Esto permite analizar la rentabilidad de una empresa en el contexto de las inversiones que realiza la empresa para lograrlas o el nivel de ventas ella se da cuenta.

2.2.2. Servicio de Transporte Publico

Dada la característica de operación del servicio de transporte regular de personas a través de empresas privadas (auto-sostenibles), es necesario revisar la normativa vigente que regula la prestación del

² GUILLERMO L DUMRAU F (año 2003, 59, 63.)

servicio. De igual manera es necesario revisar los parámetros normativos que permiten (respaldan) la reforma del transporte, por la seguridad jurídica de la inversión a realizarse. A continuación, se hace una revisión minuciosa de los parámetros normativos conforme el objetivo de la presente investigación.

El Estado Peruano, a través de la Ley General del Transporte Ley N°27181, establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre que rigen en todo el país. El objeto de la acción estatal en materia de transporte, se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones seguridad y salud, así como la protección a la comunidad en su conjunto.

Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT)

Clasificación del Transporte El RNAT, clasifica para su organización, al transporte según: el ámbito territorial, el elemento transportado y la naturaleza de la actividad realizada. Según esto el sistema de transporte público urbano de la ciudad de Arequipa, se encuentra clasificado como: Servicio de transporte terrestre de ámbito provincial (ámbito territorial), servicio de transporte regular de personas de ámbito provincial (por el elemento transportado) y finamente servicio estándar (por la Naturaleza). Según el RNAT las características del Servicio de Transporte Regular de Personas son: Regularidad, Continuidad, Generalidad, Obligatoriedad y Uniformidad.

Autoridades y Competencias

Conforme a lo establecido en el RNAT, las autoridades competentes en materia de transporte público urbano son:

- i) El MTC (órgano rector),
- ii) Los Gobiernos Regionales (ámbito regional),

- iii) Las Municipalidades Provinciales (ámbito provincial),
- iv) Las Municipalidades Distritales (Mototaxis y similares/Señalización),
- v) La Policía Nacional del Perú y vi) Indecopi. Las autoridades competentes en materia de “Transporte Urbano” para la Ciudad de Huánuco, son el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad Provincial de Huánuco (a través de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial - GTUCV), además de la Policía Nacional del Perú, las Municipalidades Distritales e Indecopi. El primero es el órgano rector en materia de transporte y la segunda es la autoridad competente de acuerdo a su jurisdicción.

Requisitos Legales para la permanencia de los Operadores de Transporte y acceso al SIT, determinados por los Reglamentos Nacionales y Complementarios de Administración del Transporte y las Bases para la segunda Licitación de Rutas (SIT)

Requisitos establecidos en el Reglamento Nacional

El D.S. 017-2009-MTC, señala en su artículo 52°.- Autorización en el servicio de Transporte público de personas, 52.3°: “En el servicio de Transporte Público de Personas de ámbito provincial, las autorizaciones para prestar el servicio pueden estar expresadas en Contratos de Concesión Suscritos con la autoridad competente, los que se regulan por lo que disponga el contrato suscrito y el presente Reglamento”, además en el artículo 52.6° “La autoridad competente de ámbito provincial podrá establecer la modalidad de autorización, que se ajuste a su realidad”. Se determina que las autoridades competentes según jurisdicción, en este caso la MPA, pueden establecer como modalidad de autorización Concesiones por un plazo

determinado. También al Novena Disposición Complementaria Final, establece un Régimen especial para Lima Metropolitana y para provincias que desarrollen sistemas de transporte urbano masivo de personas, facultando a la autoridad competente (transporte) de cualquier provincia del país a expedir las normas complementarias necesarias para su implementación. Las condiciones legales generales y específicas que deben cumplir las empresas de Transporte de la ciudad de Arequipa, para permanecer y acceder a la prestación del servicio de transporte de personas en todos los ámbitos son las siguientes:

Condiciones generales Determinadas en el artículo 37° del RNAT, entre las que se detallan:

- Ser persona natural capaz o persona de derecho privado inscrita en los Registros Públicos
- En caso de ser persona jurídica, no deberá estar incurso en alguna de las causales de las irregularidades previstas en la Ley General de Sociedades.
- Cuando el transportista sea persona jurídica, deberá contar con la organización empresarial que requiera la prestación del servicio de transporte. Deberá además contar con un Gerente o un administrador declarado ante la autoridad competente.
- La persona natural, o los socios accionistas asociados, directores, administradores o representantes legales de la persona jurídica que pretenda acceder a prestar servicio de transporte, no podrán encontrarse condenados por la comisión de delitos de tráfico ilícito de drogas, lavado de activos, pérdida de dominio o delito tributario, ni podrán serlo, en tanto se encuentre vigente la autorización. Dicha condena deberá constar una sentencia consentida o ejecutoriada que no haya sido objeto de rehabilitación. Esta prohibición es

aplicable a los accionistas, socios, directores y representantes legales de la persona jurídica que sea accionista o socia de del solicitante o transportista.

- La persona natural o los socios, accionistas asociados, directores, administradores o representantes legales de la persona jurídica que pretendan acceder a prestar servicio de transporte no podrán haber sido declarados en quiebra, estar incurso en un proceso concursal que lo prive o restrinja de la administración de sus bienes, ni podrán serlo, en tanto se encuentre vigente la autorización.
- La persona natural o jurídica debe encontrarse como contribuyente “activo” en el Registro Único del Contribuyente de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria y que, en todo momento, la información declarada ante esta entidad coincida con la brindada por la autoridad competente.
- No debe haber sufrido la cancelación de la autorización para prestar servicios de transporte, o encontrarse inhabilitado de forma definitiva para ello. Lo dispuesto en el presente numeral alcanza a los socios, accionistas, asociados, directores y representantes legales del transportista que fue cancelado y/o inhabilitado.
- Otros relacionados.

Condiciones Técnicas (de los vehículos)

- Que correspondan a la Categoría M3 Clases I, II o III, facultando a los gobiernos municipales provinciales a autorizar la prestación del servicio regular de personas en vehículos de la categoría M2, en rutas en las que no existan transportistas autorizados con vehículos habilitados de la categoría M3.

- La antigüedad máxima de acceso y permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial es el siguiente:
- La antigüedad máxima de acceso al servicio será de tres años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente de su fabricación.
- La antigüedad máxima de permanencia de un vehículo será hasta de 15 años, contados de la misma forma que el párrafo anterior.
- La antigüedad máxima de un vehículo de transporte público de personas de ámbito provincial, podrá ser ampliada como máximo hasta en 5 años por decisión adoptada mediante Ordenanza Provincial. Estos plazos son determinados para los vehículos que acceden al servicio de transporte luego de la publicación del RNAT.
- Para los vehículos destinados al servicio de transporte de personas que a la fecha de publicación del RNAT, se encuentren habilitados según sus propios registros administrativos de transporte, la antigüedad máxima será determinada mediante Resolución Ministerial del MTC, la misma que será expedida previa coordinación con los gobiernos regionales y provinciales.

2.2.3. Rentabilidad³

La rentabilidad es toda acción económica en la que se movilizan una serie de medios, recursos materiales, humanos y financieros para obtener una serie de resultados. En otras palabras, la rentabilidad es la ganancia generada por una serie de capitales durante un cierto período de tiempo. Es una forma de comparar los medios utilizados

³ Concepto de Rentabilidad (2019). Recuperado de: <https://concepto.de/rentabilidad/>

para una determinada acción y los ingresos generados como resultado de esa acción.

Indicadores de Rentabilidad - Ranking por Tiempo de Cálculo

En primer lugar, los beneficios se pueden clasificar según el momento en que se calculan:

- **Beneficio anual.** La rentabilidad anual es el porcentaje de beneficio o pérdida que se obtendrá si el periodo de inversión es de 1 año. El cálculo de las rentabilidades anuales permite comparar el rendimiento de instrumentos financieros de diferentes vencimientos. Por ejemplo, puede calcular el aumento o la disminución del valor de una inversión durante varios años en términos de rentabilidad anual.
- **Rentabilidad media.** La ganancia media obtenida es igual a la ganancia total obtenida en las diferentes actividades dividida por la ganancia adicional, así se obtiene la rentabilidad media de todas. Si esto se hace en un período anual, estamos hablando de rendimientos anuales promedio, y si es mensual, entonces la rentabilidad mensual promedio.

Indicadores Generales de Rentabilidad

A continuación, podrá visualizar los indicadores de rentabilidad más relevantes.

- **Rentabilidad absoluta.** La rentabilidad absoluta es la característica de rentabilidad de los fondos invertidos en activos del mercado monetario, activos de renta fija o variable, y con una gama de rentabilidades fijas, pero no garantizadas.
- **Rentabilidad acumulada.** La ganancia acumulada es la ganancia obtenida durante un período de tiempo de un proyecto de inversión o actividad económica y también se agrega a los derivados de la misma inversión en períodos anteriores, creando así un rendimiento de equilibrio total.

- **Beneficio económico.** El beneficio económico es un indicador del rendimiento económico de una empresa. Se calcula dividiendo el beneficio anual total de una empresa antes de las deducciones de intereses por sus activos totales, multiplicando el total por 100. Es decir, el beneficio económico incluye una medida de la capacidad de una empresa para generar beneficios a partir de los activos. y capital de inversión y es independiente de la estructura financiera.
- **Rentabilidad financiera o rentabilidad ROE.** El rendimiento financiero del ROE es igual a la relación entre el beneficio neto que obtiene la empresa antes de impuestos y sus recursos o patrimonio. Es decir, se obtiene una ventaja económica sobre los recursos que se tienen que invertir para obtener dicha ventaja.
- **Rentabilidad comercial.** El beneficio comercial es una proporción que mide la calidad del comercio de una empresa. Se obtiene dividiendo el beneficio de las ventas entre las ventas realizadas en un periodo de tiempo. También se le puede llamar beneficio sobre las ventas.
- **Rentabilidad de la moneda.** La rentabilidad del dinero es la capacidad de obtener un retorno de la inversión de una cierta cantidad de dinero. En otras palabras, dinero obtenido directamente de invertir una cierta cantidad de moneda.
- **Rentabilidad efectiva.** Para el cálculo de la rentabilidad efectiva se utiliza la tasa de rentabilidad efectiva, que tiene en cuenta las reinversiones efectivas del capital financiero obtenido a través de una inversión. Estas tasas de rotación son tasas de mercado conocidas o estimadas.
- **Beneficio esperado del VAN.** El rendimiento esperado es un medio de evaluación de inversiones aplicable a situaciones en las que no se conocen con certeza ciertos datos de inversión.

En estos casos, se considera que uno de los parámetros se comporta como una variable aleatoria, por lo que en este caso se supone que el VAN o rentabilidad esperada es la suma de las variables aleatorias

- **Tasa de rentabilidad garantizada.** La Rentabilidad Garantizada se puede aplicar a diversas actividades financieras, como un plan de jubilación garantizado o una cuenta de ahorro con rendimiento garantizado. Ese tipo de beneficio está garantizado por un período de tiempo.
- **Tasa de rendimiento geométrica o tasa de rendimiento geométrica.** La rentabilidad geométrica se utiliza para medir la rentabilidad media de determinadas operaciones financieras en las que su valor, además de variar, puede revalorizarse o depreciarse. Por lo tanto, es más efectivo usar este rendimiento geométrico que simplemente calcular el rendimiento promedio o aritméticamente. El margen es la ganancia que se deducirá del componente.
- **Rentabilidad sin riesgo.** La rentabilidad sin riesgo es el tipo de rendimiento que se produce con las transacciones financieras sin riesgo, como los depósitos bancarios.
- **Producción nominal y real.** La inflación de los precios durante un período de tiempo conduce a la devaluación de la moneda. Por ello es importante diferenciar entre la rentabilidad nominal y rentabilidad real. La rentabilidad nominal no tiene en cuenta el efecto inflación y la rentabilidad real tiene en cuenta el efecto inflación.

Otra forma de clasificación es de rentabilidad bruta o rentabilidad neta

- **Rentabilidad bruta.** La rentabilidad bruta se calcula a partir de la división del resultado bruto obtenido por la actividad económica de la empresa entre las ventas realizadas en un periodo de tiempo determinado.

- **Rentabilidad neta.** El beneficio neto se calcula dividiendo el beneficio neto obtenido por la empresa y los ingresos obtenidos durante un determinado período de tiempo

2.2.4. Empresas de Servicios⁴.

Las empresas de servicios son empresas cuya función es prestar las actividades que las personas necesitan para satisfacer sus necesidades (entretenimiento, capacitación, salud, consultoría, construcción, turismo, televisión por cable, fiesta, electricidad, gas, etc.) a cambio de un premio. Pueden ser públicos o privados.

El producto que ofrecen es invisible (invisible a los sentidos), aunque se puede observar que se ha creado toda una red de personal y equipos para que puedan llevar a cabo su misión. Por ejemplo, en los servicios de transporte hay conductores, vehículos, oficinas de atención al cliente, etc., pero lo que se vende es el transporte como un servicio en sí mismo, el traslado de 'de un lugar a otro', parte del resto es un medio para un final. En estas empresas no se compra un producto ya hecho, como es el caso de un par de zapatos, sino el servicio que contratamos, no se presta.

Estas empresas, organizaciones con fines de lucro, reconocen las necesidades y los recursos del grupo de personas previsto, a través de estudios de mercado, y encuentran una manera de hacer algo con respecto a la escasez. Por ejemplo, montar una escuela privada, en un lugar con buenas escuelas públicas gratuitas y con una población de bajo poder adquisitivo, no sería una buena decisión. Por otro lado, ofrecer servicios de limpieza o cuidado de niños en un área con muchos edificios de apartamentos lujosos puede ser una buena idea, si resulta que no tienen uno.

⁴ DeConceptos.com. Empresa de Servicios. (2019). Recuperado de: <https://deconceptos.com/ciencias-sociales/empresa-de-servicio>

Las empresas de servicios forman lo que se conoce como el sector terciario de las economías, y este es el sector de más rápido crecimiento en el mundo desarrollado, donde la mayoría de la población se dedica a este sector.

2.3. Bases Conceptuales

Activo Corriente: El conjunto de todos los bienes y derechos con valor monetario que posee una empresa, organización o individuo y que pueden ser adquiridos en el plazo de un año.

Producto Terminado: Cualquier cosa adecuada para satisfacer, directa o indirectamente, una necesidad humana.

Contabilidad: Es el registro de todas las actividades comerciales y financieras que realiza la empresa. El propósito de la contabilidad es proporcionar información para la toma de decisiones. Es útil porque le permite controlar la operación de su negocio, planificar sus operaciones comerciales y acciones futuras.

Estados Financieros: Resumen ordenado de la información contable de una empresa acumulada a través de los procesos de identificación de eventos contables, evaluación y registro de los mismos. Están destinados a informar a acreedores, proveedores, clientes, socios... y en definitiva a todos los que estén interesados en dirigir la empresa. El plan general de cuentas llama Cuentas Anuales a los estados financieros al final de un ejercicio económico.

Entidad Bancaria: Una entidad bancaria (Bancos y Caisses d'Epargne) es una institución financiera encargada de administrar el dinero de varias personas para prestar a otras. Un banco, o sistema bancario, es un conjunto de entidades o instituciones que, en una economía determinada, prestan servicios bancarios o bancarios.

Cash Flow: es una herramienta que le permite saber cuánto efectivo está disponible o cuánto falta en su negocio (saldo) en una fecha determinada.

Estas transmisiones se pueden preparar para diferentes marcos de tiempo: diario, semanal, mensual, etc.

Gestión financiera: la gestión financiera se ocupa de administrar los recursos disponibles para una empresa para garantizar que cubrirán los costos de operación. En una empresa, esta responsabilidad recae en una sola persona: el director financiero. De esta manera, podrá mantener el control de los ingresos y gastos de su empresa de manera ordenada y ordenada.

Informalidad: Conjunto de empresas, trabajadores y actividades que operan fuera del marco legal y normativo que rige la actividad económica. Así, ser informal está exento de cargas tributarias y regulatorias, pero también de estar provisto de protecciones y servicios por parte del Estado. Si los beneficios de la actividad extralegal superan los costos, surge la informalidad.

Spread: la diferencia entre el interés que los bancos pagan por sus operaciones pasivas y el interés que reciben por las ganancias de sus operaciones activas.

Comercio activo: Invertir es lo opuesto a recaudar fondos. La inversión permite que el dinero circule en la economía; es decir, los bancos crean dinero nuevo a partir de dinero o recursos que obtienen a través de la recaudación de fondos y con estos lo prestan a las personas, empresas u organizaciones que lo solicitan.

Transacciones Pasivas: Son transacciones que los bancos cobran, reciben o cobran dinero de las personas.

Sección: Cuenta, subcuenta o división, o transacciones contenidas en ella.

Pasivos corrientes: El valor total en efectivo de los pasivos y obligaciones fiscales de una empresa, organización o individuo, vencidos dentro de un año y reflejados en las cuentas de la empresa.

Beneficio Económico: Es el rendimiento promedio de la empresa por todas las inversiones realizadas. Se expresa en porcentaje y se traduce de la

siguiente manera, si la utilidad de una empresa en un año es del 10%, significa que la empresa ha realizado 10 soles por cada 100 inversiones.

Beneficio económico: es el beneficio que obtiene cada socio de una empresa, es decir, el beneficio de sus esfuerzos invertidos en esta empresa. Mide la capacidad de una empresa para generar ingresos a partir de sus fondos. Es por tanto una medida más cercana a los accionistas y propietarios que al beneficio económico

Interés: El precio que se paga por el uso del dinero. Por lo general, se expresa como un porcentaje y se refiere a un período de un año.
Beneficio neto: Beneficio obtenido por una empresa durante un período de tiempo después de pagar impuestos y otros gastos.

2.5. Bases epistemológicas

Un producto importante del desarrollo competitivo es la aparición de los sistemas empresariales de gestión, entre los cuales se destacan el de gestión de calidad, servicio al cliente, gerencia innovadora y gestión del conocimiento. Los modelos que tomaron mucha fuerza son la gestión de la calidad -propuesto por Deming (1989), Juran (1990) y Crosby (1990), y que ha desembocado en los últimos años en el modelo seis sigmas (Pande, Neuman y Cavanagh, 2002)-, y la gerencia innovadora -la cual se basa en una estrategia de diferenciación concentrada en el cambio radical de productos, servicios, procesos, técnicas de gestión, modelos de negocio y ecosistema empresarial, sustentado por el recurso humano innovador, que se fundamenta en la creatividad-. Es bueno destacar aquí a Drucker (1985), uno de los más grandes teóricos de la gerencia, quien abordó el tema de las estrategias innovadoras y las fuentes de la innovación. Asimismo, un autor más reciente pero que está en la línea innovadora es Hamel (2000), quien defiende la innovación radical. En el tema de la innovación se integra precisamente la creatividad, pues como estableció Levitt (1975), la innovación es la combinación de la creatividad con la acción. Los últimos avances se ofrecen en el concepto de innovación abierta como medio de

ampliar la capacidad innovadora incluyendo actores externos (Chesbrough y Appleyard, 2007).

A raíz del descubrimiento del hecho de que el mundo avanzaba hacia una sociedad basada en la información y el conocimiento, Naisbitt (1984) y Toffler (1985) se plantean la necesidad de que se administre el conocimiento con fines competitivos, por lo que aparece una tendencia a considerar el pensamiento y su utilización. La primera manifestación al respecto fue de la propuesta de aprendizaje organizacional que realizó Senge (1992) desde el MIT, la cual recuperó a su vez los aportes realizados por Argyris (Argyris, 2000; Argyris y Schon, 1978), un representante de la escuela de las relaciones humanas. Luego Drucker (1996) planteó lo de la organización de conocimiento y los trabajadores de conocimiento. Más tarde, en especial gracias a Nonaka y Takeuchi (1995), se introduce la gestión del conocimiento, lo que da especial énfasis a su famosa clasificación del conocimiento en tácito y explícito, y estudia la forma de pasar de uno a otro. Una visión más integradora de la gestión del conocimiento se encuentra en Davenport y Prusak (2001), así como en Hernández (2016).

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. AMBITO

Corresponde al estudio de las empresas de transporte de pasajeros en el Distrito de Huánuco, provincia y Región de Huánuco, que brindan servicios a diferentes rutas del territorio nacional, a partir las agencias ubicadas en el Distrito.

3.2. POBLACION

Está constituida por todas las empresas de transporte de pasajeros interprovinciales del Distrito de Huánuco.

Dicha población, que es materia de esta investigación, está formada por 14 empresas interprovinciales registrados en la SUNAT al 2019 con agencias ubicadas en el Distrito de Huánuco, como son:

Empresas	N° de RUC
1. Shalom Empresarial	20512528458
2. Internacional Crucero SAC	20600731239
3. Empresa de Transportes y Representaciones Turismo Central.	20226499572
4. Empresa de Transportes la Perla del Oriente S.A. ETPOSA	20132962511
5. Empresa de Transportes Bahía Continental	20447104122
6. Transportes GM Internacional SAC	20447023394
7. Empresa León de Huánuco Transportes S.A.C	20124647208
8. Empresa de Transportes Guadalupe	20464175777

9. Empresa de Transportes León Express	20521012049
10. Empresa de Transportes Armonía	20375203902
11. Empresa de Transportes Acosta	20100283884
12. Empresa de Transportes Transmar Express SAC	20501622819
13. Estrella Polar SAC	20108866277
14. Empresa de Transportes Turismo CHOCANO S.A.C.	20404768906

3.3. MUESTRA

La muestra es seleccionada intencionalmente de tipo poblacional representado por la **Empresa León de Huánuco Transportes SAC.**, por cuanto es la empresa mas antigua de todos lo vigentes, además cubre muchas rutas, al centro, a la selva hacia Pucallpa, Tocache, y a la costa, y es considerado la empresa pionero en el sector de transportes de pasajeros, además tenemos acceso a la información requerida para nuestra investigación. La aplicación de los instrumentos de recolección de datos fue en base a los 38 empleados de la empresa.

3.4. NIVEL Y TIPO DE INVESTIGACIÓN.

3.4.1. Nivel de Investigación

Dado que el nivel de investigación se define como investigación “Correlacional”, el objetivo es predecir y determinar las relaciones que existen entre dos variables (independiente - dependiente), ya que en primer lugar se describe la forma de describir cómo es el costo de producción. se presenta, luego se explica qué resultados ha logrado en términos de rentabilidad en el sector de servicios de transporte.

3.4.2. Tipo de Investigación

El tipo de estudio de la presente encuesta es del tipo “Aplicada”, ya que se resolverán problemas concretos y prácticos: costos de

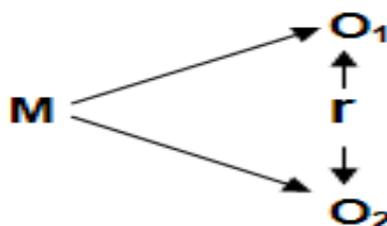
producción y utilidades. ámbito del transporte interurbano de viajeros y conocer el comportamiento de dos variables relacionadas

3.5. DISEÑO DE INVESTIGACION

La estimación del estudio sería de la categoría Ex post facto porque busca recolectar datos de manera inmediata, en un solo período de tiempo. Con el fin de describir variables y analizar su incidencia y correlación en un momento dado.

Esto nos permite definir el presente estudio como no empírico, ya que en su objetivo se propone la investigación de las variables sin realizar ningún tipo de manipulación.

El esquema es el siguiente:



Donde:

M = Muestra

O₁ = Observación de la variable 1.

O₂ = Observación de la variable 2.

r = Correlación entre las variables

3.6. METODO, TECNICAS E INSTRUMENTOS

3.6.1. Métodos

Método de observación

Se define como “el proceso por el cual algún rasgo existente en la realidad es percibido conscientemente por un esquema conceptual

previo y en base a algún resultado final. Suele estar determinado por una conjetura que deseamos investigar”. A través de este método, el investigador identifica las cuestiones a investigar en el sistema de costos aplicable al tipo de empresa de transporte.

Método inductivo

El método inductivo “es un proceso de razonamiento o razonamiento. Por tanto, implica un análisis ordenado, coherente y lógico del problema de investigación, tomando como referencia la premisa fáctica”. El uso de este método permite la correcta implementación del marco teórico, en especial del cuadro de variables, en el que se requiere el correcto uso y comprensión de todas las teorías relacionadas con las dimensiones de la encuesta, a partir del fenómeno específico

Método de análisis

Se define método analítico como “el proceso que permite al investigador conocer la realidad, indicar que la realidad se obtiene a través de un proceso de identificación de cada parte que conforma el todo”. Se utilizaron métodos analíticos para analizar cada dato obtenido con el fin de obtener resultados y posiblemente dar respuesta a cada una de las inquietudes planteadas en el objetivo de este estudio. También se utiliza para descomponer el marco teórico y poder realizar correctamente la tabla activa de variables.

Método de síntesis

Se define el método de síntesis de la siguiente manera: “la síntesis implica que a partir de la correlación entre los elementos que definen su objeto, cada uno de ellos puede ser asociado al todo en la función que pueblan como referencia a la búsqueda. Problema. “Este método se utiliza para redactar posibles conclusiones y recomendaciones a la población de estudio sobre los resultados obtenidos para cada variable que conforma cada objetivo de este estudio.

3.6.2. Técnicas

Observación

Consistió en la obtención de información mediante la percepción intencionada y selectiva, ilustrada e interpretativa del estado de costo de producción de servicios.

Entrevista

Consistió en recabar información en forma verbal a través de preguntas propuestas por nosotros los investigadores

Encuesta

Consistió en obtener información mediante un cuestionario de preguntas, de los funcionarios y trabajadores, de la empresa muestra de estudio.

3.6.3. Instrumentos

Se han utilizado los siguientes instrumentos:

Registro de Observación. - los tesisistas realizamos anotaciones de las observaciones efectuadas

Guía de Entrevista. – fue el patrón estructurado de preguntas para conversar con los responsables de la empresa.

Cuestionario. – son preguntas estructuradas para que los funcionarios y trabajadores respondan de acuerdo a su participación y conocimiento en el estado de costo de producción.

3.7. Validación y confiabilidad del instrumento

Se considera que, la validez de contenido no puede expresarse cuantitativamente es más bien una cuestión de juicio, se estima de manera subjetiva o intersubjetiva empleando, usualmente, el denominado Juicio de Expertos. Se recurrió a ella para conocer la probabilidad de error probable en la configuración del instrumento. Mediante el juicio de expertos se pretende tener estimaciones razonablemente buenas, las «mejores conjeturas». Sin

embargo, estas estimaciones fueron confirmadas o modificadas a lo largo del tiempo, según se ha recopilado información durante el funcionamiento del sistema. Los juicios de expertos se obtuvieron por métodos grupales o por métodos de experto único.

Antes de iniciar el trabajo de campo, se procedió a probar el cuestionario sobre un pequeño grupo de población. Esta prueba piloto ha garantizado las mismas condiciones de realización que el trabajo de campo real. De esta manera se estimará la confiabilidad del cuestionario

3.8. Procedimiento

Las respuestas o los datos obtenidos, de las encuestas, previamente codificados, se han transferido a una matriz de datos y se prepararon para su análisis, teniendo en cuenta los siguientes pasos:

- Codificamos los datos o respuestas para contabilizarlos
- Agrupar y estructurar los datos obtenidos en el trabajo de campo
- Guardar los datos para prepararlo en su posterior Análisis

3.9. Tabulación y análisis de datos

Se procedió al tratamiento estadísticos de los datos a través de gráficos, tablas, cuadros, dibujos diagramas, generado por el análisis de los datos.

Además de procedió a describir datos, valores, puntuación y distribución de frecuencia para cada variable.

El diseño de investigación utilizado indica el tipo de análisis requerido para la comprobación de hipótesis.

3.10. Consideraciones éticas

En relación a la ética, se tuvo en cuenta el consentimiento informado, la confidencialidad, y la privacidad de las entrevistas.

- Consentimiento informado: Se solicitó la autorización a los participantes de la investigación a través del documento de consentimiento libre y esclarecido, el cual se hizo entrega a cada participante, y donde registraron su participación de manera voluntaria.

- Confidencialidad: Lo manifestado por los participantes no puedan ser revelados y las grabaciones son confidenciales, utilizadas solo para fines de investigación.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. RESULTADOS

Descripción de la **EMPRESA LEÓN DE HUÁNUCO TRANSPORTE SAC**

La **Empresa León de Huánuco Transporte SAC** es una empresa peruana que ofrece el servicio de transporte y carga, que brinda una atención de calidad.

Esta compañía basa la prestación de sus servicios en **4 valores principales**: la calidad del trabajo, la innovación para alcanzar la excelencia, el desarrollo y la formación continua del personal y finalmente el compromiso de todos los servidores en la organización.

Cuenta con una flota de autobuses modernos y cómodos y realiza viajes a **7 destinos** del Perú.

Rutas Empresa León de Huánuco Transporte SAC: Horarios 2019 y Precios de Pasajes

León de Huánuco Transporte **se ha esforzado en ser una empresa de transporte líder** e innovadora en el mercado peruano, ofreciendo servicios que satisfagan las necesidades de los pasajeros.

Cuenta con personal capacitado para brindar la mejor atención, manteniendo altos estándares de calidad en el servicio que ofrecen.

Puedes conocer más sobre los horarios haciendo clic en los botones correspondientes.

Desde	Hacia	Precio
Huánuco	Lima	Desde S/. 49
Tingo María	Lima	Desde S/. 49
La Merced	Lima	Desde S/. 49
Tingo María	Huánuco	Desde S/. 49

Desde	Hacia	Precio
La Merced	Huánuco	Desde S/. 49
Huánuco	Tingo María	Desde S/. 49
La Merced	Tingo María	Desde S/. 49
Huánuco	Pucallpa	Desde S/. 49
Tingo María	Pucallpa	Desde S/. 49
La Merced	Pucallpa	Desde S/. 49

Agencias de la Empresa León de Huánuco Transportes SAC en Perú

León de Huánuco Transporte solo cuenta con **siete agencias** donde el usuario puede realizar la compra de los pasajes o realizar cualquier trámite respectivo a los viajes:

Lima

Teléfonos: 943 893 481

Dirección: Av. 28 de Julio 1520 La Victoria

Horario: 6:00 am – 11:30 pm

Tingo María

Teléfono: 984 044 872

Dirección: Av. Enrique Pimentel 144 Huánuco

Horario: 6:00 am – 11:30 pm

Huánuco

Teléfonos: (062) 282 121 Celular: 943 419 861

Dirección: Jr. Aguilar 838 Huánuco

Horario: 6:00 am – 11:30 pm.

Pucallpa

Teléfono: (062) 281 557 Celular: 942 910 919

Dirección: Car. Federico B. Km 4200 – Pucallpa

Horario: 6:00 am – 11:30 pm

La Merced

Teléfono: 954 954 084

Dirección: Prolongación Tarma 401 – La Merced

Horario: 6:00 am – 11:30 pm.

Satipo

Teléfono: 969 954 019

Dirección: Jr. Augusto B. Leguía S/N – Satipo

Horario: 6:00 am – 11:30 pm

Pichanaki

Teléfono: 969 994 415

Dirección: Av. Marginal 340 Zona Urbana

Horario: 6:00 am – 11:30 pm.

Descuentos

- Actualmente León de Huánuco tiene un **descuento del 50 %** para viajar a Lima y 38 % de descuento para viajar a Pucallpa. Aunque puede cambiar de acuerdo a las políticas de la empresa.

Servicios de la Empresa León de Huánuco Transportes SAC

León de Huánuco Transporte **presenta diversas alternativas** para sus usuarios, por lo que se ha esmerado en mejorar sus procesos, sistemas y medios para cubrir todas las expectativas requeridas por los pasajeros.

Las personas podrán disfrutar de:

Transporte de pasajeros:

- Bus de 2 pisos con asientos anatómicos de cuero.
- Cinturones de seguridad. Atención por el personal de León de Huánuco Transporte en cabina.
- Comodidad en los asientos.
- Servicio exclusivo durante el viaje.

Transporte de Carga:

- Transporte de mercadería a cualquier destino nacional.
- Rapidez en la entrega.
- El cliente puede viajar junto a la mercadería con un costo menor.

Alquiler de Buses:

- Servicio de transporte privado.
- Las unidades están equipadas para cubrir las necesidades del cliente.
- Los buses sirven para los eventos sociales, de turismo o excursión en todo el territorio nacional.
- La flota cuenta con transporte ejecutivo.
- Viaja de manera cómoda y segura.
- Cuentan con vehículos de diferentes capacidades.

Viajar con la Empresa León de Huánuco Transportes SAC

- León de Huánuco Transporte **dispone de terminales autorizados** para la salida de sus autobuses.
- Cada pasajero debe estar mínimo **una hora** antes en los terminales autorizados.
- Al momento de presentar tu equipaje, debes mostrar el ticket en físico con la información del viaje. Ten en cuenta que no se puede cancelar o postergar el viaje a la hora de salida del bus.
- Para hacer la cancelación o postergación del viaje se debe comunicar a la agencia 4 horas antes. En el caso de la cancelación hay un reintegro del costo del pasaje.
- León de Huánuco Transporte solo permite llevar hasta **20 kilos por pasajero**. De llevar peso adicional, debe cancelarlo de acuerdo a la tasa prevista.
- Los menores de edad **deben viajar siempre en compañía de un adulto** o con un permiso notarial.

Terminales de la Empresa León de Huánuco Transportes SAC:

En la actualidad Expreso Acosta dispone solo de cuatro terminales terrestres desde donde salen sus unidades a distintos destinos del Perú:

1. Terminal de Lima
2. Terminal de Huánuco
3. Terminal Tingo María
4. Terminal de La Merced

TABLA N° 01
ESTADO DE COSTO DE SERVICIOS

Mes de octubre 2019

Costos o Gastos	Total	Producción
Los Costos Directos		108,080.27
Remuneración de Ventas	2,150.00	
Remuneración de Choferes	10,200.00	
Remuneración de Ayudantes	6,825.00	
Remuneración de Mecánico	825.00	
Combustibles	50,449.40	
Lubricantes	2,230.00	
Repuestos de los Vehículos	429.70	
Depreciación de los Vehículos	14,425.00	
Seguros de los Vehículos	5,266.17	
Mantenimiento de los Vehículos	360.00	
Reparación de los Vehículos	9,920.00	
Alquileres de Local	5,000.00	
Los Costos Indirectos		16,909.17
Remuneraciones de Administrativos	3,250.00	
Depreciaciones de Equipos de Computo	47.92	
Depreciación de Muebles y Enseres	6.67	
Gastos de Luz	30.00	
Gastos de Agua	20.00	
Gastos de Teléfono	30.00	
Cargas del Personal y Leyes Sociales	13,524.58	
Total	124,989.43	124,989.43
Boletos vendidos		3,758.00
Costo Unitario de la Reducción		33.26

Fuente: elaboración propia de los tesisistas

Del informe de costos de servicios de octubre de 2019, podemos analizar los costos directos y los costos indirectos; Por Gastos Directos, la remuneración de los jefes de ventas, choferes, ayudantes y mecánicos, insumos varios (combustible y lubricantes), repuestos, depreciación, seguros, seguros Mantenimiento y reparación de vehículos, alquiler de locales, es el monto representado por el mismo en S/. 108 080.27, como se muestra en la tabla 01 Informe de Cargo por Servicio (octubre de 2019); Para los costos indirectos se toma en cuenta la remuneración del director, se toma en cuenta la depreciación de bienes, maquinaria y equipo (computadoras, mobiliario y mobiliario), costos de servicios básicos (luz, agua, teléfono), costos de personal y beneficios sociales, por la cantidad de S/. 16 909.17.

Rentabilidad de la Empresa

Ingresos mes de octubre	S/
Ingreso por venta de pasajes ida y vuelta Huánuco Lima. 3,758 x 40	150,320.00
Encomiendas, giros y otros servicios	1,240.00
Total Ingresos	151,560.00

Determinación de la utilidad

Total Ingresos	151,560.00
Total Costo	<u>124,989.43</u>
Utilidad	26,570.57

Rentabilidad = Utilidad Neta / Total Ingresos

$$\text{Rentabilidad} = \frac{26,570.57}{151,560.00}$$

$$0.1753 = 17.53\%$$

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA

Empresa León de Huánuco Transportes SAC

AÑO 2019

Activo	S/
Activos Corrientes	
Efectivo y Equivalentes de efectivo	283,538.00
Otras cuentas por cobrar	375,418.00
Existencias	189,655.00
Total Activos Corrientes	848,611.00
Activos No Corrientes	
	2,581,402.00
Inmuebles, Maquinaria y Equipos (neto)	0.00
Otros Activos	
Total Activos No Corrientes	2,581,402.00
Total Activos	3,430,013.00
Pasivo Y Patrimonio	
Pasivos Corrientes	
Cuentas por pagar Comerciales – Terceros Otras	0.00
cuentas por pagar	10,522.00
Total Pasivos Corrientes	10,522.00
Pasivos No Corrientes	
Deudas a largo plazo	1,363,169.00
Total Pasivos No Corrientes	1,363,169.00
Total Pasivos	1,373,691.00
Patrimonio Neto	
Capital	1,500,443.00
Resultados Acumulados	555,879.00
Total Patrimonio	2,056,322.00
Total Pasivo y Patrimonio	3,430,013.00

ESTADO DE RESULTADOS
 Empresa León de Huánuco Transportes SAC
AÑO 2019

Conceptos	S/
Ventas netas (Ingresos operacionales)	2'217,819.00
(-) Costo de ventas	-1'903,015.00
Utilidad Bruta	314,804.00
(-) Costo de ventas	-172,900.00
(-) Gastos de Ventas	0.00
Utilidad Operativa	141,904.00
(-) Gastos financieros	-67,259.00
Res. Antes del Imp. a la Renta	74,645.00
(-) Impuesto a la Renta	-22,020.30
Utilidad Neta	52,624.70

Fuentes: Empresa Leon de Huanuco transportes S.A.C.

Rentabilidad del ejercicio = Utilidad Neta / Ventas Netas

Rentabilidad del ejercicio = 52,624,70 / 2'217,819

Rentabilidad del Ejercicio = 0.0237281311= 2.37%

Aplicación de la entrevista al Administrador de la Empresa

Objetivo: Determinar la Influencia del Costo de Producción de Servicio en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros de Huánuco - 2019.

1. ¿Cuáles son los tipos de insumos o materias primas que utilizan pasajeros?

Los insumos o materias primas solo se refieren a las necesidades de nuestros autos ya sea para mantenimiento o para usos suministrados tales como: aceite, aceite de motor hidrolínea, aceite de cartucho, aceite de cargador, grasa, llantas, filtro de aire

2. ¿Cuánto personal tiene usted como mano de obra directa?

Tenemos una plantilla de 38 entre los choferes del bus y de cada ruta de viaje, los ayudantes de bus, el personal de ventas en las concesionarias y finalmente tenemos al case manager, este es mi hombre. El costo del servicio de nuestra empresa.

3. *¿Cómo determinan los tiempos de trabajo de sus empleados?*

El número de horas asignadas a cada trabajador según la ley es igual a 8 horas de trabajo por día y 8 horas por semana..

4. *¿Cuántas unidades de transporte tienen? ¿todas están operativas?*

La empresa cuenta con 16 unidades operativas y realiza un promedio de 7 viajes semanales. Cada vehículo.

5. *¿Hace cuánto tiempo que adquirió las unidades?*

La empresa tiene 52 años de antigüedad y tiene la política de ir renovando las unidades de acuerdo a su depreciación y forma parte también de brindar seguridad y mejor servicio a nuestro clientes que nos prefiere.

6. *¿Con cuanto personal administrativo cuenta en la Oficina Principal?*

En la principal cuenta con 3 trabajadores entre ellas tenemos un contador, jefe de ventas, y un asistente.

7. *¿Conoce usted los costos del servicio?*

La parte de los costos está a cargo del personal administrativo, como los contadores, que son responsables de la gestión de costos, pero considero que aún necesitamos algo más sistemático sobre la estructura de costos de los servicios.

8. *¿Conoce usted si tienen gastos de Publicidad?*

La empresa no tiene costos de publicidad, solo utiliza los anuncios de clientes satisfechos y esto lleva a recomendar nuestros servicios a nuestra empresa, con el lema de que los clientes son los primeros en llegar y primero nos llevan a las masas.

9. *¿Compran repuesto y lo tienen en reserva?*

Si compramos repuestos para autos de empresa y tenemos nuestro propio almacén de repuestos y herramientas para dar servicio a autos de empresa

Aplicación de la entrevista al Contador de la Empresa

Objetivo: Establecer la Influencia del Costo Real de Producción del Servicio en la rentabilidad anual de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros- 2019.

1. *¿Provisiona los costos del servicio o todo lo registra en la cuenta de Gastos de administración, y a la cuenta Gasto de venta?*

Los contadores de las empresas tienen una política contable establecida de que el costo de los servicios se registra en la cuenta de costos de producción, y este gasto se destina en un 40% a gastos de administración y en un 60% a gastos de venta.

2. *¿Los buses de la Empresa se deprecian anualmente?.*

Si, aplicamos una política de depreciación del 20% de depreciación sobre el vehículo, de acuerdo a la Ley del Impuesto a la Renta.

3. *¿Se informa a la Gerencia sobre los índices de la rentabilidad de la Empresa?*

La Gerencia exige presentar informes mensuales para determinar la utilidad mensual.

4. *Dentro del costo de Servicio ¿cuánto mensualmente asigna en su presupuesto, insumos por mantenimiento de vehículos o buses?*

El presupuesto no se establece formalmente y es por eso que sin planificar el costo del servicio, lo determinamos en general sin establecer ningún detalle sobre su estructura de costos..

5. *¿Los gastos del personal de mano de obra directa están por contrato o por recibos por honorarios?*

La empresa utiliza dos tipos de contrato, los cuales son por planilla y Locación de Servicios.

6. *¿Se provisiona algún gasto de seguro por accidente?*

La empresa compro póliza de seguros contra accidentes

7. ¿Cuánto se gasta por SOAT por cada bus y como se paga anual o mensual?

La empresa genera los costos de SOAT por el importe de S/ 1,200 anual por cada ómnibus.

8. ¿Cuánto se provisiona por personal administrativo dentro de la empresa mensualmente?

Se provisiona un 10% con respecto al total del costo de servicio.

Resultados de la aplicación de la encuesta a los trabajadores de la empresa:

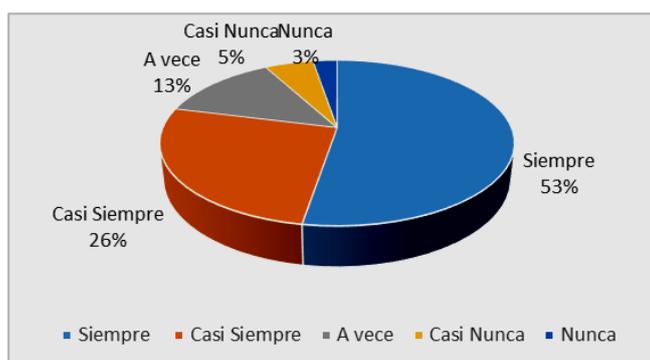
1. ¿Los costos de los servicios se identifican a través de un sistema de costeo?

Grafico N° 01

N°	Alternativas	fi	ni
a	Siempre	20	52.63%
b	Casi Siempre	10	26.32%
c	A vece	5	13.16%
d	Casi Nunca	2	05.26%
e	Nunca	1	02.63%
Total		38	100%

Fuente: Encuesta a trabajadores de la empresa

Figura N° 01



Fuente: Elaboración propio de los tesisistas

Análisis e Interpretación:

En el Gráfico y Figura N°01, observamos que entre los encuestados, el 52,63% cree que los costos de los servicios siempre se determinan a través de un sistema de tarificación y el 26,32% dijo que los costos de los servicios casi siempre se determinan a través de un sistema de costos.

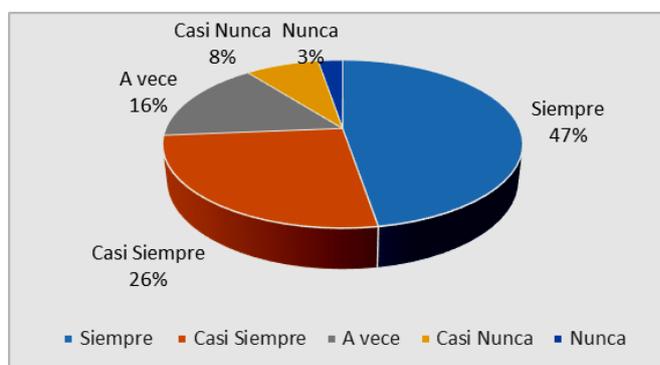
2. ¿Existe una relación significativa entre los costos de servicios y la rentabilidad?

Grafico N° 02

N°	Alternativas	fi	ni
a	Siempre	18	47.37%
b	Casi Siempre	10	26.32%
c	A vece	6	15.79%
d	Casi Nunca	3	7.89%
e	Nunca	1	2.63%
Total		38	100%

Fuente: Encuesta a trabajadores de la empresa

Figura N° 02



Fuente: Elaboración propio de los tesisistas

Análisis e Interpretación

En la Figura 02, podemos ver que de los encuestados, el 7,37% considera que siempre existe una relación significativa entre el costo del servicio y la rentabilidad y el 26,32% lo considera Siempre y el 15,79 A veces.

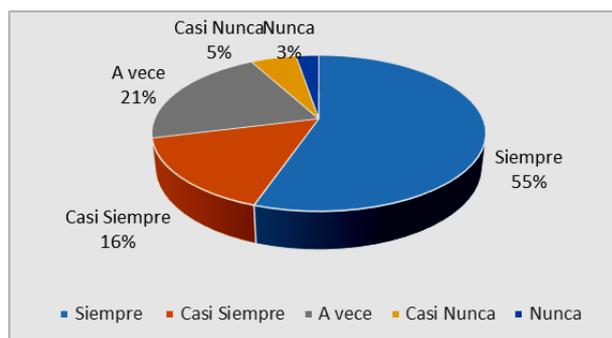
3. ¿La mano de obra directa y los costos indirectos de los servicios que brinda la empresa se debe relacionar directamente con el costo de servicio de pasajeros?

Grafico N° 03

N°	Alternativas	fi	ni
a	Siempre	21	55.26%
b	Casi Siempre	6	15.79%
c	A vece	8	21.05%
d	Casi Nunca	2	5.26%
e	Nunca	1	2.63%
Total		38	100%

Fuente: Encuesta a trabajadores de la empresa

Figura N° 03



Fuente: Elaboración propio de los tesisistas

Análisis e Interpretación

En el Gráfico y figura N°03, observamos que podemos ver en los encuestados que el 55,26% de los agregados consideran siempre y casi siempre como factores principales la mano de obra directa y los costos indirectos elemento de costos directos o de servicios separados que están directamente relacionados con el costo de los servicios de pasajeros de la empresa, a veces el 36,8 %, el 5,26% casi nunca y el 2,63% dice que nunca se involucran

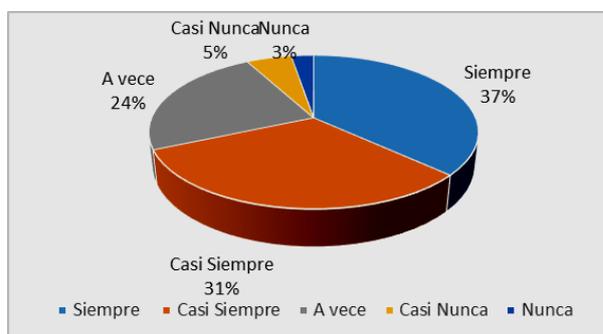
4. ¿Se debe identificar y relacionar los gastos operativos (gastos administrativos, gastos de ventas, y otros gastos de la empresa (gastos financieros) como costos del elemento operacional en el costo de servicio?

Grafico N° 04

N°	Alternativas	fi	ni
a	Siempre	14	36.84%
b	Casi Siempre	12	31.58%
c	A vece	9	23.68%
d	Casi Nunca	2	5.26%
e	Nunca	1	2.63%
Total		38	100%

Fuente: Encuesta a trabajadores de la empresa

Figura N° 04



Fuente: Elaboración propio de los tesisistas

Análisis e Interpretación

En el gráfico y figura 04, podemos ver en la pregunta realizada que el 36,8 % aún considera los gastos operativos (gastos administrativos, gastos de venta) y otros gastos comerciales (gastos financieros) es el costo de los factores operativos lo que debe determinarse y relacionarse con los costos del servicio, el 31,58% casi siempre lo considera, el 23,68% a veces, el 5,26 si nunca y el 2,63% dice que los costos de operación y otros nunca están vinculados a los costos del servicio.

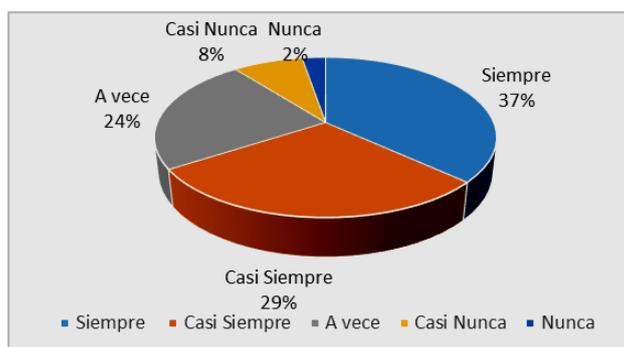
5. ¿Se debe aplicar la ratio Retorno sobre los Activos, le sirve para medir la Rentabilidad Económica?

Grafico N° 05

N°	Alternativas	fi	ni
a	Siempre	14	36.84%
b	Casi Siempre	11	28.95%
c	A vece	9	23.68%
d	Casi Nunca	3	7.89%
e	Nunca	1	2.63%
Total		38	100%

. Fuente: Encuesta a trabajadores de la empresa

Figura N° 05



Fuente: Elaboración propio de los tesistas

Análisis e Interpretación

En el gráfico y la Figura 05, observamos que en la pregunta realizada, el 36,8 % cree que siempre aplicando la rentabilidad sobre los activos para medir la rentabilidad económica, el 28,95% cree que Casi siempre, el 23,68% A veces 7,89 si alguna vez y el 2,63% dice que nunca es útil medir ganancia económica

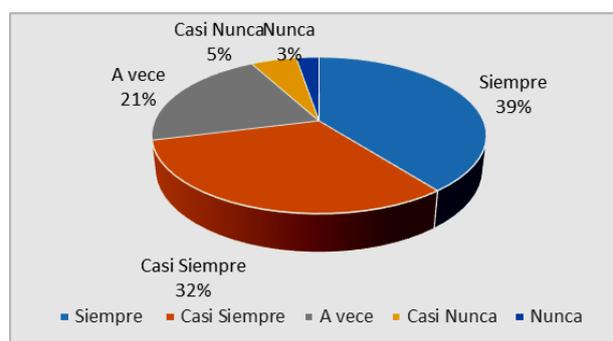
6. Considera a la tasa interna de Retorno sobre el Capital Propio como un indicador que sirve para medir la Rentabilidad Financiera

Grafico N° 06

N°	Alternativas	Fi	ni
a	Siempre	15	39.47%
b	Casi Siempre	12	31.58%
c	A vece	8	21.05%
d	Casi Nunca	2	5.26%
e	Nunca	1	2.63%
Total		38	100%

Fuente: Encuesta a trabajadores de la empresa

Figura N° 06



Fuente: Elaboración propio de los tesistas

Análisis e Interpretación

En el gráfico y la Figura 06, podemos ver en la pregunta realizada que el 39, 7% cree que en todo momento se utiliza este índice de Retorno sobre el capital (ROE) para medir la Rentabilidad clave, 31,58 si siempre, 21,05% a veces, 5,26 si alguna vez y 2,63 % piensa que esta métrica no debe ser utilizada para medir la Rentabilidad Financiera

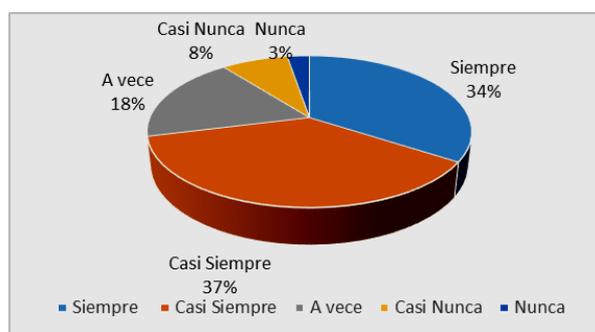
7. Si se determina correctamente los costos de servicios, ¿considera usted que ello le permitirá garantizar mayor rentabilidad?

Grafico N° 07

N°	Alternativas	fi	ni
A	Siempre	13	34.21%
B	Casi Siempre	14	36.84%
C	A vece	7	18.42%
D	Casi Nunca	3	7.89%
E	Nunca	1	2.63%
Total		38	100%

Fuente: Encuesta a trabajadores de la empresa

Figura N° 07



Fuente: Elaboración propio de los tesisistas

Análisis e Interpretación

En el Gráfico N°07, podemos ver en la pregunta realizada que el 34.21% piensa que aún se determina con precisión los costos de los servicios, lo que garantizará mayores utilidades, el 36.8 % dice Casi Siempre, El 18, 2 % lo considera a veces, el 7,89 % lo considera casi nunca y el 2,63 % piensa que de esta manera se determinan con precisión los costos del servicio, lo que no garantiza grandes ganancias.

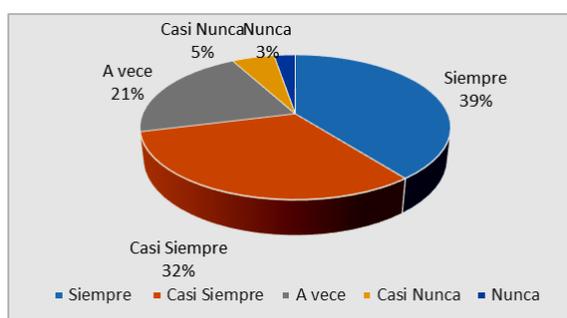
8. ¿Si se identifica y relaciona los costos de servicios le permite determinar el precio de venta asegurando su rentabilidad?

Grafico N° 08

N°	Alternativas	fi	ni
A	Siempre	15	39.47%
B	Casi Siempre	12	31.58%
c	A vece	8	21.05%
d	Casi Nunca	2	5.26%
e	Nunca	1	2.63%
Total		38	100%

. Fuente: Encuesta a trabajadores de la empresa

Figura N° 08



Fuente: Elaboración propio de los tesisistas

Análisis e Interpretación

En el Gráfico y Figura N°08, podemos observar en el encuestado que el 39, 7% cree que el costo del servicio siempre está determinado y ligado, lo que le permitiría determinar un precio de venta que le garantice una ganancia, el 31,58% piensa que es casi lo mismo, el 21,05% lo considera a veces, el 5,26% casi nunca lo considera, y el 2,63% piensa que el precio de venta nunca es fijo y no garantiza la rentabilidad de la empresa.

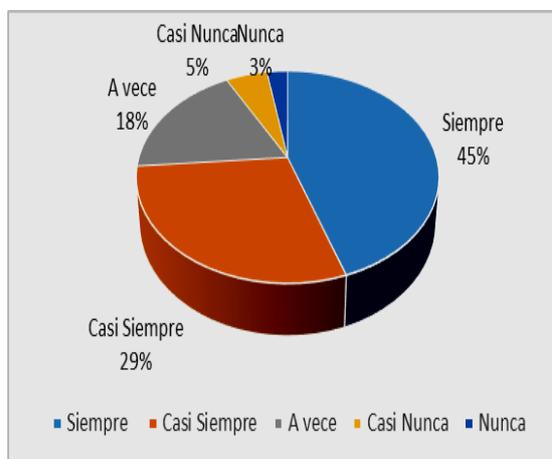
9. ¿Conociendo el costo de servicio le permite aplicar la oferta y la demanda de sus servicios asegurando la recuperación de su inversión?
- 10.

Gráfico N° 09

N°	Alternativas	f _i	n _i
a	Siempre	17	44.74%
b	Casi Siempre	11	28.95%
c	A vece	7	18.42%
d	Casi Nunca	2	5.26%
e	Nunca	1	2.63%
Total		38	100%

Fuente: Encuesta a trabajadores de la empresa

Figura N° 09



Fuente: Elaboración propio de los tesisistas

Análisis e Interpretación

En el Gráfico N°09 nos muestra que el 44,74 % afirma que los cargos por servicios aún les permiten aplicar la oferta y demanda de sus servicios para asegurar un retorno de su inversión, el 28,95% afirma casi siempre que el 18,42% dice a veces 5,26% Casi nunca y el 2,63 % dice que nunca.

4.2. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Análisis de la entrevista realizada con el Gerente

La entrevista tuvo como objetivo conocer si los criterios de costo del servicio aplicados podrían ser útiles para la mejora y, por lo tanto, la optimización de la utilidad o no.

El gerente nos dijo que la empresa tiene 52 años de existencia que no necesitaba salir a bolsa porque la calidad del servicio y el buen trato hacía que los propios clientes se refirieran, que el departamento de operación es la mano de obra generada. hasta 30 personas y un departamento administrativo de 3. De igual forma, la empresa cuenta con 16 buses que han sido renovados para la comodidad de los pasajeros viajes semanales cada un carro es que implica sus costos en el momento de su relación de saldo, es decir, los costos de servicios se acreditan a la cuenta de costos de producción y los costos se amortizan a razón del 40% sobre el costo de administración y del 60% sobre el costo comercial. También aplica una política contable de depreciación lineal, cuyo porcentaje es del 20% para los vehículos de la Ley del Impuesto a la Renta. De esta entrevista vemos que la empresa no fija formalmente el presupuesto y es por ello que no se hace una planificación sobre el costo del servicio ya que lo determina en general sin designarlo establecer ningún detalle de su estructura de costos. También cuentan con una póliza de seguro de accidentes y gastos del SOAT por un monto de S/ 1200 anuales por bus.

CAPITULO V

DISCUSION DE RESULTADOS

5.1. CONTRASTACIÓN DE LOS RESULTADOS

El contraste de los resultados es consistente con el objetivo de la encuesta, en la que se consideran los siguientes factores: Entre 52.63 encuestados, los costos de los servicios siempre se determinan a través de un sistema de costos y el 26.32% dijo que el costo de un servicio casi siempre se determina a través de un sistema de costos; El 7,37% piensa que aún existe una relación significativa entre los costos del servicio y la rentabilidad. Esta respuesta contradice lo mostrado en el siguiente estudio relacionado:

QUISPE J. (201), Conclusión: La estructura de costos de la prestación del servicio de transporte por carretera en dos empresas cercanas similares en sus características, pero difieren de manera independiente. sistema, los resultados de cada empresa serán diferentes. La empresa de transporte Halanoca SRLTDA tiene una buena utilidad en la misma ruta, mientras que la empresa El Veloz tiene una menor utilidad en la misma ruta debido a los mayores costos.

Para el primer objetivo específico de Diagnosticar cómo las empresas de transporte interurbano de pasajeros calculan el costo de producción del servicio en el año 2019. En la 55.26, los encuestados indicaron que siempre y casi siempre consideran la mano de obra directa y los costos indirectos como parte de un costo o costo de servicios por separado que están directamente relacionados con el costo de los servicios de transporte de pasajeros de la empresa. Esto contrasta con el siguiente estudio revisado:

QUISPE J. (201), Concluyendo que: Los principales factores de costo de las empresas de transporte por carretera en las rutas de Lampa Juliaca son los siguientes: Variación de la unidad de costo: Respecto a estos costos, sus elementos estructurales son , para la empresa Veloz SRL. Representa el ,11% para la empresa Halanoca SRLTDA. Representa el ,5 %. Costos fijos por hora vehículo: Para

estos costos los factores determinantes en su estructura son para la empresa Veloz SRL. representa el 11,86% de la empresa Halanoca SRLTDA. Representa el 81,65%

Respecto al segundo objetivo específico de determinación del Precio Real de los Servicios para las Empresas de Transporte Interurbano de Pasajeros 2019. El 68,16% considera costos de operación (costos), gastos administrativos, gastos de venta) y otros costos de la Empresa (costos financieros) los cuales son elementos operativos costos que deben determinarse y relacionarse con el costo de los servicios, sumado al costo de la mano de obra acciones directas e indirectas, para determinar los costos reales. Esto contrasta con el estudio revisado, como lo indica:

QUISPE J. (201), Concluyendo que: Los precios unitarios determinados en la prestación del servicio de transporte por carretera arrojan los siguientes resultados: Para empresa de transporte El Veloz SRL. el costo fijo por hora de cada vehículo es de S/.11.8691, el costo variable por km es de S/.0.6706 y el costo de mercadería vendida por hora es de S/.3.763. Para la empresa de transporte Halanoca SRLTDA, el costo fijo por hora por vehículo es de S/.11.1708, el costo variable unitario por km es de S/.0.6206 y el costo de mercadería vendida por hora es de S/.1.89.

Para el tercer objetivo específico es determinar el efecto del costo real de producción del servicio en la utilidad anual de las empresas de transporte interurbano de pasajeros en el año 2019. Los encuestados 571, afirman que los costos de los servicios siempre y casi siempre se determinan correctamente, lo que les permitirá obtener mayores ganancias, por lo que los costos reales de producción afectan la rentabilidad de las empresas, esto contrasta con el estudio revisado:

VELASQUEZ M. (2018) Concluye: Determinando que entre las industrias de servicios que más aportan a las utilidades empresariales, tenemos el servicio de transporte de madera con un margen bruto de 23.86%, cemento 19.09% y cebolla 9.60%. .

(Cuadro 38). Determinamos que entre las industrias de servicios que más contribuyeron al ROI, tenemos transporte de cemento con un retorno de inversión de 1.0 %, madera con 0.19% y operación oeste con 0.08% (Cuadro 39).

5.2. CONTRASTACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En la contratación de la Hipótesis estadística, se utilizó en Chi Cuadrado, para ver si las variables tienen relación de dependencia e independencia

Contrastación de la Hipótesis General

Hipótesis Alterna

El Costo de producción de Servicio influye directamente en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes de pasajeros Interprovinciales de Huánuco, 2019.

Hipótesis Nula

El Costo de producción de Servicio no influye directamente en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes de pasajeros Interprovinciales de Huánuco, 2019.

El costo de producción en servicios, y la rentabilidad de las empresas de transportes de pasajeros interprovinciales de Huánuco - 2019

VARIABLES	5	4	3	2	1
	a	b	c	d	e
1. Los costos de los servicios se identifican a través de un sistema de costeo	20	10	5	2	1
2. Existe una relación significativa entre los costos de servicios y la rentabilidad	18	10	6	3	1
3. La MOD y los costos indirectos de fabricación como elementos del costo directo a propio de los servicios que brinda la empresa se debe relacionar directamente con el costo de servicio de pasajeros.	21	6	8	2	1
4. Se debe identificar y relacionar los gastos operativos (gastos administrativos, gastos de ventas, y otros gastos de la empresa (gastos financieros) como costos del elemento operacional en el costo de servicio	14	12	9	2	1
5. Se debe aplicar la ratio entorno sobre los Activos, le sirve para medir la Rentabilidad Económica	14	11	9	3	1

6. Considera a la tasa interna de entorno sobre el Capital Propio como un indicador que sirve para medir la Rentabilidad Financiera	15	12	8	2	1
7. Si se determina correctamente los costos de servicios, ¿considera usted que ello le permitirá garantizar mayor rentabilidad?	13	14	7	3	1
8. Si se identifica y relaciona los costos de servicios le permite determinar el precio de venta asegurando su rentabilidad	15	12	8	2	1
9. Conociendo el costo de servicio le permite aplicar la oferta y la demanda de sus servicios asegurando la recuperación de su inversión	17	11	7	2	1
TOTALES	147	98	67	21	9

H1	a	b	c	d	e	N
O_i	147	98	67	21	9	342
E_i	68.4	68.4	68.4	68.4	68.4	342
X²	90.321053	12.809357	0.028655	32.847368	51.584211	187.590644

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

$$X^2 = 187.590644$$

- Número de filas (n) = 9
- Número de columnas (M) = 5
- Probabilidad a = 0.05
- Grado de Libertad, gl = 32
- El valor crítico de la prueba, considerando 32 grados de libertad y la probabilidad a = 0.05 es **46,19**
- Como la **X² = 187.590644** es > a **X²C = 46,19** entonces se acepta la Hipótesis planteada

Interpretación:

Dado que el valor calculado de la prueba X² es mayor al valor crítico, se acepta la hipótesis planteada, a la probabilidad de a = 0.05 de margen de error.

CONCLUSIONES

1. Después de haber determinado los costos de servicios y calculado los ingresos por los servicios, se ha determinado que el Costo de Producción de Servicio, influye en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros de Huánuco, al poder conocer la rentabilidad económica y financiera, según las opiniones de los empleados.
2. Las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros, calculan el costo producción de servicios, mediante los costos incurridos en la mano de obra, permiten conocer la rentabilidad económica de las empresas de transporte mediante sus unidades de transportes, a ello se consideran los costos operativos.
3. El Costo Real de las materias primas se ha determinado para conocer la rentabilidad financiera, mediante la consideración de los elementos del costo tal como se muestra en el Estado de Costo de Producción, llegándose al costo unitario respectivo.
4. Se ha Establecido la Influencia de los Costos Indirectos de Producción del Servicio en la rentabilidad total de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros, tal como se ha mostrado que fue en un 17.53% al mes de octubre, acceso a la información por los investigadores.

RECOMENDACIONES

1. Las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros de Huánuco, deben implementar un sistema de costos adecuado al servicio que prestan, para que la medición de la rentabilidad sea más efectiva para los propietarios.
2. Las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros, deben calcular sus costos de producción de servicios, por cada unidad de transporte, para la renovación de sus unidades de acuerdo al modelo y marca, que genera mayor rentabilidad.
3. Los costos Reales de servicios de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros, deben de reportarse a los propietarios para la toma de decisiones efectivas, para mejorar la calidad de los servicios que brindan al público usuario.
4. Se debe implementar cursos de capacitación al personal de administrativo en llevar sus registros adecuados de acuerdo a la tecnología, y reportar información real, que permita medir la rentabilidad de la empresa.

BIBLIOGRAFÍA

1. Avolio, B. (2004). *Contabilidad financiera: análisis de estados financieros*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
2. Banco Central de Reserva del Perú (2016). *Glosario de términos económicos*. Lima: El Banco. Retrieved from <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/losario/Glosario-BCRP.pdf>
3. Chiavenato, I. (2006). *Introducción a la teoría general de la administración* (7ma. ed.). México, D.F.: McGraw Hill.
4. Costa, J., Meza, J. & Zegarra, C. (2010). *Administración bancaria III* (1ra. ed.). Lima: Instituto de Formación Bancaria.
5. Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación* (4ta. ed.). México, D.F.: McGraw Hill.
6. López, J. & Sebastián, A. (2008). *Gestión bancaria: factores claves en un entorno competitivo* (3ra. ed.). Madrid: McGraw Hill.
7. Pairazamán, R. (2003). *El crédito de consumo en el Perú* (1ra. ed.). Lima: Universidad del Pacífico.
8. Polimeni, R., Fabozzi, F. & Adelberg, A. (2002). *Contabilidad de costos: conceptos y aplicaciones para la toma de decisiones gerenciales* (3ra. ed.). Santafé de Bogotá: McGraw Hill.
9. Quispe Bustinza, J. R. (2014). *Determinación de costos y rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en la ruta de las Provincias de San Roman y Lampa, Periodo 2012*.
10. Instituto Nacional de Estadística e Informática. PERÚ: *Tasa de informalidad de mujeres y hombres, según ámbito geográfico*. Recuperado de: <https://www.inei.gob.pe/buscador/>
11. Debitoor. Costo de Producción (2019). Recuperado de: <https://debitoor.es/glosario/coste-de-produccion>.
12. Walter Schupnik. Rentabilidad y productividad en mercadeo (2019). Recuperado de: <https://www.monografias.com/trabajos12/rentypro/rentypro2.shtml>.

13. Guillermo L, Dumrau F (año 2003). Finanzas Corporativas, (59, 63.) Tercera edición. Buenos Aires. Argentina
14. Gestión Financiera (2019). Recuperado de: <https://www.bancomundial.org/es/programs/financial-management>.

TESIS:

15. Velásquez M. (2018). PROPUESTA DE UN SISTEMA DE COSTOS BASADOS EN ACTIVIDADES Y SU IMPACTO EN LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA PESADA “PARAISO S.A.C”. Universidad Nacional de San Agustín. Arequipa
16. Moyolema M. 2011. LA GESTION FINANCIERA Y SU IMPACTO EN LA RENTABILIDAD DE LA COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO KURIÑAN DE LA CIUDAD DE AMBATO AÑO 2010. Universidad Técnica de Ambato. Facultad de Contabilidad y Auditoría. Ambato – Ecuador.
17. Flores O. 2016. LA GESTIÓN FINANCIERA Y LA RENTABILIDAD DE LAS CAJAS DE AHORRO Y CRÉDITO EN EL DISTRITO DE LA VICTORIA 2010 – 2015. De la Universidad San Martín de Porres, Facultad de Ciencias Contables, Económicas y Financieras. Lima – Perú.
18. Quispe J, 2014. DETERMINACION DE COSTOS Y RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS EN LA RUTA DE LAS PROVINCIAS DE SAN ROMAN Y LAMPA, PERIODO 2012. Universidad Nacional del Altiplano de Puno

ANEXOS

ANEXO N° 01
MATRIZ DE CONSISTENCIA
EL COSTO DE PRODUCCION EN SERVICIOS Y LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS INTERPROVINCIALES DE HUÁNUCO - 2019

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
<p>Problema General ¿Cuál es el nivel de influencia del Costo de Producción de Servicios, en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros de Huánuco - 2019 ?</p>	<p>Objetivo General Determinar la Influencia del Costo de Producción de Servicio en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros de Huánuco - 2019.</p>	<p>Hipótesis General El Costo de producción de Servicio influye directamente en la Rentabilidad de las Empresas de Transportes de pasajeros Interprovinciales de Huánuco, 2019.</p>	<p>Variable Independiente</p> <p>Costo de Producción de Servicio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Materiales Directos (MD) • Mano de Obra Directa (MOD) • Costo Indirectos de Servicio (CIS) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tipos de insumos. ✓ Costo del servicio ✓ Horas hombres ✓ N° de personas por actividad. ✓ Planilla de personal ✓ Depreciación de Unidad de Transporte ✓ Gastos de Publicidad ✓ Provisión del costo del servicio ✓ Provision de Seguro SOAT
<p>Problemas Específicos</p> <p>a) ¿Cómo influye la mano de obra, en la rentabilidad económica de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros?</p> <p>b) ¿Como influye la Materia Prima, en la rentabilidad financieras de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros?</p> <p>c) ¿Cómo influye los costos indirectos de</p>	<p>Objetivos Específicos</p> <p>a) Diagnosticar cómo la Mano de Obra inciden en la rentabilidad económica de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.</p> <p>b) Analizar cómo la Materia Prima inciden en la rentabilidad financiera de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.</p>	<p>Hipótesis Específicos</p> <p>a) El cálculo del costo de la Mano de Obra, índice en la rentabilidad económica de la empresa de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.</p> <p>b) El análisis del costo real de la Materia Prima, incide en la rentabilidad financieras de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.</p> <p>c) El Costo Real de los</p>		<p>Variable Dependiente</p> <p>Rentabilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rentabilidad Económica • Rentabilidad Financiera

<p>producción, en la rentabilidad anual de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros?</p>	<p>c) Establecer la Influencia de los Costos Indirectos de Producción, en la rentabilidad anual de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.</p>	<p>Costos Indirectos de Producción, inciden en la rentabilidad anual de las Empresas de Transportes Interprovinciales de Pasajeros.</p>			<p>✓ Utilidad Neta/Ventas Netas</p>
--	--	---	--	--	-------------------------------------

ANEXO N° 02

ENCUESTA

1. ¿Los costos de los servicios se identifican a través de un sistema de costeo?
 - a) Siempre ()
 - b) Casi siempre ()
 - c) A veces ()
 - d) Casi nunca ()
 - e) Nunca ()

2. ¿Existe una relación significativa entre los costos de servicios y la rentabilidad?
 - a) Siempre ()
 - b) Casi siempre ()
 - c) A veces ()
 - d) Casi nunca ()
 - e) Nunca ()

3. ¿Para usted considera que la mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación debe relacionar directamente con el costo de servicio de pasajeros?
 - a) Siempre ()
 - b) Casi siempre ()
 - c) A veces ()
 - d) Casi nunca ()
 - e) Nunca ()

- 4 Para usted se debe identificar y relacionar los gastos operativos (gastos administrativos, gastos de ventas, y otros gastos de la empresa (gastos financieros) como costos del elemento operacional en el costo de servicio?
- a) Siempre ()
 - b) Casi siempre ()
 - c) A veces ()
 - d) Casi nunca ()
 - e) Nunca ()
5. Para usted se debe aplicar el ratio entorno sobre los Activos (ROI), le sirve para medir la Rentabilidad Económica?
- a) Siempre ()
 - b) Casi siempre ()
 - c) A veces ()
 - d) Casi nunca ()
 - e) Nunca ()
6. Considera a la tasa interna de entorno sobre el Capital Propio (ROE) como un indicador que sirve para medir la Rentabilidad Financiera?
- a) Siempre ()
 - b) Casi siempre ()
 - c) A veces ()
 - d) Casi nunca ()
 - e) Nunca ()

7. Si se determina correctamente los costos de servicios considera usted que ello le permitirá garantizar mayor rentabilidad?
- a) Siempre ()
 - b) Casi siempre ()
 - c) A veces ()
 - d) Casi nunca ()
 - e) Nunca ()
8. Diga usted si se identifica y relaciona los costos de servicios le permite determinar el precio de venta asegurando su rentabilidad?
- a) Siempre ()
 - b) Casi siempre ()
 - c) A veces ()
 - d) Casi nunca ()
 - e) Nunca ()
9. Considera usted que conociendo el costo de servicio le permite aplicar la oferta y la demanda de sus servicios asegurando la recuperación de su inversión?
- a) Siempre ()
 - b) Casi siempre ()
 - c) A veces ()
 - d) Casi nunca ()
 - e) Nunca ()

ANEXO N° 03
TABLA CHI CUADRADO (Inv.)

K\ P	0,01	0,05	0,10	0,20	0,25	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,75	0,80	0,90	0,95	0,99
1	0,000	0,004	0,016	0,064	0,102	0,148	0,275	0,455	0,708	1,074	1,323	1,642	2,706	3,841	6,635
2	0,020	0,103	0,211	0,446	0,575	0,713	1,022	1,386	1,833	2,408	2,773	3,219	4,605	5,991	9,210
3	0,115	0,352	0,584	1,005	1,213	1,424	1,869	2,366	2,946	3,665	4,108	4,642	6,251	7,815	11,34
4	0,297	0,711	1,064	1,649	1,923	2,195	2,753	3,357	4,045	4,878	5,385	5,989	7,779	9,488	13,28
5	0,554	1,145	1,610	2,343	2,675	3,000	3,656	4,351	5,132	6,064	6,626	7,289	9,236	11,07	15,09
6	0,872	1,635	2,204	3,070	3,455	3,828	4,570	5,348	6,211	7,231	7,841	8,558	10,64	12,59	16,81
7	1,239	2,167	2,833	3,822	4,255	4,671	5,493	6,346	7,283	8,383	9,037	9,803	12,02	14,07	18,48
8	1,647	2,733	3,490	4,594	5,071	5,527	6,423	7,344	8,351	9,524	10,22	11,03	13,36	15,51	20,09
9	2,088	3,325	4,168	5,380	5,899	6,393	7,357	8,343	9,414	10,66	11,39	12,24	14,68	16,92	21,67
10	2,558	3,940	4,865	6,179	6,737	7,267	8,295	9,342	10,47	11,78	12,55	13,44	15,99	18,31	23,21
11	3,053	4,575	5,578	6,989	7,584	8,148	9,237	10,34	11,53	12,90	13,70	14,63	17,28	19,68	24,73
12	3,571	5,226	6,304	7,807	8,438	9,034	10,18	11,34	12,58	14,01	14,85	15,81	18,55	21,03	26,22
13	4,107	5,892	7,041	8,634	9,299	9,926	11,13	12,34	13,64	15,12	15,98	16,98	19,81	22,36	27,69
14	4,660	6,571	7,790	9,467	10,17	10,82	12,08	13,34	14,69	16,22	17,12	18,15	21,06	23,68	29,14
15	5,229	7,261	8,547	10,31	11,04	11,72	13,03	14,34	15,73	17,32	18,25	19,31	22,31	25,00	30,58
16	5,812	7,962	9,312	11,15	11,91	12,62	13,98	15,34	16,78	18,42	19,37	20,47	23,54	26,30	32,00
17	6,408	8,672	10,09	12,00	12,79	13,53	14,94	16,34	17,82	19,51	20,49	21,61	24,77	27,59	33,41
18	7,015	9,390	10,86	12,86	13,68	14,44	15,89	17,34	18,87	20,60	21,60	22,76	25,99	28,87	34,81
19	7,633	10,12	11,65	13,72	14,56	15,35	16,85	18,34	19,91	21,69	22,72	23,90	27,20	30,14	36,19
20	8,260	10,85	12,44	14,58	15,45	16,27	17,81	19,34	20,95	22,77	23,83	25,04	28,41	31,41	37,57
21	8,897	11,59	13,24	15,44	16,34	17,18	18,77	20,34	21,99	23,86	24,93	26,17	29,62	32,67	38,93
22	9,542	12,34	14,04	16,31	17,24	18,10	19,73	21,34	23,03	24,94	26,04	27,30	30,81	33,92	40,29
23	10,20	13,09	14,85	17,19	18,14	19,02	20,69	22,34	24,07	26,02	27,14	28,43	32,01	35,17	41,64
24	10,86	13,85	15,66	18,06	19,04	19,94	21,65	23,34	25,11	27,10	28,24	29,55	33,20	36,42	42,98
25	11,52	14,61	16,47	18,94	19,94	20,87	22,62	24,34	26,14	28,17	29,34	30,68	34,38	37,65	44,31
26	12,20	15,38	17,29	19,82	20,84	21,79	23,58	25,34	27,18	29,25	30,43	31,79	35,56	38,89	45,64
27	12,88	16,15	18,11	20,70	21,75	22,72	24,54	26,34	28,21	30,32	31,53	32,91	36,74	40,11	46,96
28	13,56	16,93	18,94	21,59	22,66	23,65	25,51	27,34	29,25	31,39	32,62	34,03	37,92	41,34	48,28
29	14,26	17,71	19,77	22,48	23,57	24,58	26,48	28,34	30,28	32,46	33,71	35,14	39,09	42,56	49,59
30	14,95	18,49	20,60	23,36	24,48	25,51	27,44	29,34	31,32	33,53	34,80	36,25	40,26	43,77	50,89
31	15,66	19,28	21,43	24,26	25,39	26,44	28,41	30,34	32,35	34,60	35,89	37,36	41,42	44,99	52,19
32	16,36	20,07	22,27	25,15	26,30	27,37	29,38	31,34	33,38	35,66	36,97	38,47	42,58	46,19	53,49
33	17,07	20,87	23,11	26,04	27,22	28,31	30,34	32,34	34,41	36,73	38,06	39,57	43,75	47,40	54,78
34	17,79	21,66	23,95	26,94	28,14	29,24	31,31	33,34	35,44	37,80	39,14	40,68	44,90	48,60	56,06
35	18,51	22,47	24,80	27,84	29,05	30,18	32,28	34,34	36,47	38,86	40,22	41,78	46,06	49,80	57,34
36	19,23	23,27	25,64	28,73	29,97	31,12	33,25	35,34	37,50	39,92	41,30	42,88	47,21	51,00	58,62
37	19,96	24,07	26,49	29,64	30,89	32,05	34,22	36,34	38,53	40,98	42,38	43,98	48,36	52,19	59,89
38	20,69	24,88	27,34	30,54	31,81	32,99	35,19	37,34	39,56	42,05	43,46	45,08	49,51	53,38	61,16
39	21,43	25,70	28,20	31,44	32,74	33,93	36,16	38,34	40,59	43,11	44,54	46,17	50,66	54,57	62,43

40	22,16	26,51	29,05	32,34	33,66	34,87	37,13	39,34	41,62	44,16	45,62	47,27	51,81	55,76	63,69
41	22,91	27,33	29,91	33,25	34,58	35,81	38,11	40,34	42,65	45,22	46,69	48,36	52,95	56,94	64,95
42	23,65	28,14	30,77	34,16	35,51	36,75	39,08	41,34	43,68	46,28	47,77	49,46	54,09	58,12	66,21
43	24,40	28,96	31,63	35,07	36,44	37,70	40,05	42,34	44,71	47,34	48,84	50,55	55,23	59,30	67,46
44	25,15	29,79	32,49	35,97	37,36	38,64	41,02	43,34	45,73	48,40	49,91	51,64	56,37	60,48	68,71
45	25,90	30,61	33,35	36,88	38,29	39,58	42,00	44,34	46,76	49,45	50,98	52,73	57,51	61,66	69,96
46	26,66	31,44	34,22	37,80	39,22	40,53	42,97	45,34	47,79	50,51	52,06	53,82	58,64	62,83	71,20
47	27,42	32,27	35,08	38,71	40,15	41,47	43,94	46,34	48,81	51,56	53,13	54,91	59,77	64,00	72,44
48	28,18	33,10	35,95	39,62	41,08	42,42	44,92	47,34	49,84	52,62	54,20	55,99	60,91	65,17	73,68
49	28,94	33,93	36,82	40,53	42,01	43,37	45,89	48,33	50,87	53,67	55,27	57,08	62,04	66,34	74,92
50	29,71	34,76	37,69	41,45	42,94	44,31	46,86	49,33	51,89	54,72	56,33	58,16	63,17	67,50	76,15
51	30,48	35,60	38,56	42,36	43,87	45,26	47,84	50,33	52,92	55,78	57,40	59,25	64,30	68,67	77,39
52	31,25	36,44	39,43	43,28	44,81	46,21	48,81	51,33	53,94	56,83	58,47	60,33	65,42	69,83	78,62
53	32,02	37,28	40,31	44,20	45,74	47,16	49,79	52,33	54,97	57,88	59,53	61,41	66,55	70,99	79,84
54	32,79	38,12	41,18	45,12	46,68	48,11	50,76	53,33	55,99	58,93	60,60	62,50	67,67	72,15	81,07
55	33,57	38,96	42,06	46,04	47,61	49,06	51,74	54,33	57,02	59,98	61,67	63,58	68,80	73,31	82,29
56	34,35	39,80	42,94	46,96	48,55	50,01	52,71	55,33	58,04	61,03	62,73	64,66	69,92	74,47	83,51
57	35,13	40,65	43,82	47,88	49,48	50,96	53,69	56,33	59,06	62,08	63,79	65,74	71,04	75,62	84,73
58	35,91	41,49	44,70	48,80	50,42	51,91	54,67	57,33	60,09	63,13	64,86	66,82	72,16	76,78	85,95
59	36,70	42,34	45,58	49,72	51,36	52,86	55,64	58,33	61,11	64,18	65,92	67,89	73,28	77,93	87,17
60	37,48	43,19	46,46	50,64	52,29	53,81	56,62	59,33	62,13	65,23	66,98	68,97	74,40	79,08	88,3



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN – HUÁNUCO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
DECANATO



**ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE
 CONTADOR PÚBLICO**

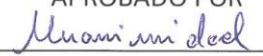
En la Ciudad de Huánuco, a los 23 días del mes de agosto de 2022, a horas 11:15 a.m., reunidos en el Auditorio de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, el bachiller **NEYER VALDIVIA ROJAS**, para la sustentación de su tesis colectiva titulada: **“EL COSTO DE PRODUCCION EN SERVICIOS Y LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS INTERPROVINCIALES DE HUÁNUCO - 2019”**, y los miembros del Jurado de Tesis, considerados en la Resolución N° 0805-2022-UNHEVAL-FCCyF-D, de fecha 17 de agosto del 2022:

Dr. Julio Augusto Nación Moya	- Presidente
Dr. Luis Tarazona Cervantes	- Secretario
Dr. Aember Angulo Chávez	- Vocal

Según el Reglamento General de Grados y Títulos 2022, aprobado mediante Resolución Consejo Universitario N° 0734-2022-UNHEVAL, TÍTULO VII CAPÍTULO I DE LA SUSTENTACIÓN DE TESIS EN ACTO PÚBLICO, Art. 77° dispone: *“La sustentación se efectuará en acto público presencial y virtual, en el lugar, fecha y hora previamente señalados en la correspondiente resolución. Las actas de sustentación deberán ser llenadas y firmadas por los miembros del Jurado y entregadas por el Secretario del Jurado a la Secretaria del Decanato...”* y el Art. 79° dispone: *“Para que (...) la Tesis, (...) sea aprobado, el sustentante deberá tener nota aprobatoria mínima de catorce (14) del promedio de los miembros del Jurado. Los promedios menores a catorce se consideran DESAPROBADO con el calificativo DEFICIENTE. De catorce hasta Dieciséis, APROBADO con el calificativo de BUENO. Las notas promedio de Diecisiete y Dieciocho se califica MUY BUENO; y con las notas promedio de Diecinueve y Veinte, con el calificativo de EXCELENTE y la recomendación de publicarse. (...)”*

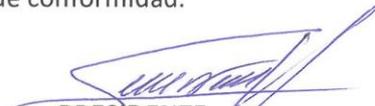
Estando presentes la sustentante y el Jurado de Tesis, procedieron a dar inicio al acto público de sustentación de tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público;

Finalizada la sustentación de tesis, se procedió a evaluar y calificar al tesista, obteniendo el resultado siguiente:

APROBADO POR 	DESAPROBADO POR <hr style="width: 100px; margin: 0 auto;"/>	OBSERVACIONES <hr style="width: 100px; margin: 0 auto;"/>
---	--	--

En consecuencia, de acuerdo al Artículo 79° del Reglamento General de Grados y Títulos 2022 de la UNHEVAL el sustentante ha obtenido la nota de Catorce (14), considerándose el calificativo de: Bueno

Finalmente se dio por concluido el acto público de sustentación a horas 1:05 pm firmando la presente en señal de conformidad.


PRESIDENTE
 DNI N° 22464940


VOCAL
 DNI N° 25808885


SECRETARIO
 DNI N° 22511073



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN



CONSTANCIA DE CONFORMIDAD EN SIMILITUD

020

Referencia: PROVEÍDO DIGITAL N° 0149-2022-UNHEVAL-FCCyF-D

La Dirección de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, hace constar que:

Los Bach. Neyer VALDIVIA ROJAS, Darwin Santino DOMINGUEZ HUACCHO y Wilmer Carlos LOARTE ALVARADO, autores del trabajo de tesis, titulado: EL COSTO DE PRODUCCION EN SERVICIOS Y LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS INTERPROVINCIALES DE HUÁNUCO - 2019, inscrito en nuestros registros.

Ha obtenido, un reporte de similitud general del **21%/35%** con el software Turnitin, porcentaje de similitud permitido (*Tercera Disposición Complementaria de la Resolución del Consejo Universitario N° 0734-2022-UNHEVAL*), para tesis de pregrado. En consecuencia, es **CONFORME**.

Adjuntamos copia del reporte de similitud.

Se extiende la presente, a solicitud de los interesados, para los fines correspondientes; en Huánuco, a los dieciocho días del mes de marzo de 2022.

.....
Dr. Yónel Chocano Figueroa.

DIRECTOR



AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DIGITAL Y DECLARACIÓN JURADA DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR UN GRADO ACADÉMICO O TÍTULO PROFESIONAL

1. Autorización de Publicación: (Marque con una "X")

Pregrado	<input checked="" type="checkbox"/>	Segunda Especialidad		Posgrado:	Maestría		Doctorado
-----------------	-------------------------------------	-----------------------------	--	------------------	-----------------	--	------------------

Pregrado (tal y como está registrado en SUNEDU)

Facultad	CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
Escuela Profesional	CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
Carrera Profesional	CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
Grado que otorga	-----
Título que otorga	CONTADOR PÚBLICO

Segunda especialidad (tal y como está registrado en SUNEDU)

Facultad	-----
Nombre del programa	-----
Título que Otorga	-----

Posgrado (tal y como está registrado en SUNEDU)

Nombre del Programa de estudio	-----
Grado que otorga	-----

2. Datos del Autor(es): (Ingrese todos los datos requeridos completos)

Apellidos y Nombres:	Valdivia Rojas Neyer						
Tipo de Documento:	DNI	<input checked="" type="checkbox"/>	Pasaporte	<input type="checkbox"/>	C.E.	<input type="checkbox"/>	Nro. de Celular: 930724359
Nro. de Documento:	76384354				Correo Electrónico:	neyervaldivia@gmail.com	

Apellidos y Nombres:	Domínguez Huaccho Darwin Santino						
Tipo de Documento:	DNI	<input checked="" type="checkbox"/>	Pasaporte	<input type="checkbox"/>	C.E.	<input type="checkbox"/>	Nro. de Celular: 955557045
Nro. de Documento:	47498568				Correo Electrónico:	darwinxto2005@hotmail.com	

Apellidos y Nombres:							
Tipo de Documento:	DNI	<input type="checkbox"/>	Pasaporte	<input type="checkbox"/>	C.E.	<input type="checkbox"/>	Nro. de Celular:
Nro. de Documento:					Correo Electrónico:		

3. Datos del Asesor: (Ingrese todos los datos requeridos completos según DNI, no es necesario indicar el Grado Académico del Asesor)

¿El Trabajo de Investigación cuenta con un Asesor?: (marque con una "X" en el recuadro del costado, según corresponda)								SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO	
Apellidos y Nombres:	Espinoza Huere Florencio				ORCID ID:	https://orcid.org/ 0000 - 0002-2191-1976					
Tipo de Documento:	DNI	<input checked="" type="checkbox"/>	Pasaporte	<input type="checkbox"/>	C.E.	<input type="checkbox"/>	Nro. de documento:	04004450			

4. Datos del Jurado calificador: (Ingrese solamente los Apellidos y Nombres completos según DNI, no es necesario indicar el Grado Académico del Jurado)

Presidente:	Nación Moya Julio Augusto
Secretario:	Tarazona Cervantes Luis
Vocal:	Angulo Chávez Aember
Vocal:	
Vocal:	
Accesitario	

5. Declaración Jurada: (Ingrese todos los **datos** requeridos **completos**)

<p>a) Soy Autor (a) (es) del Trabajo de Investigación Titulado: (Ingrese el título tal y como está registrado en el Acta de Sustentación)</p> <p>EL COSTO DE PRODUCCIÓN EN SERVICIOS Y LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS INTERPROVINCIALES DE HUÁNUCO – 2019.</p>
<p>b) El Trabajo de Investigación fue sustentado para optar el Grado Académico ó Título Profesional de: (tal y como está registrado en SUNEDU)</p> <p>TITULO PROFESIONAL DE CONTADOR PÚBLICO</p>
<p>c) El Trabajo de investigación no contiene plagio (ninguna frase completa o párrafo del documento corresponde a otro autor sin haber sido citado previamente), ni total ni parcial, para lo cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias.</p>
<p>d) El trabajo de investigación presentado no atenta contra derechos de terceros.</p>
<p>e) El trabajo de investigación no ha sido publicado, ni presentado anteriormente para obtener algún Grado Académico o Título profesional.</p>
<p>f) Los datos presentados en los resultados (tablas, gráficos, textos) no han sido falsificados, ni presentados sin citar la fuente.</p>
<p>g) Los archivos digitales que entrego contienen la versión final del documento sustentado y aprobado por el jurado.</p>
<p>h) Por lo expuesto, mediante la presente asumo frente a la Universidad Nacional Hermilio Valdizan (en adelante LA UNIVERSIDAD), cualquier responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido del Trabajo de Investigación, así como por los derechos de la obra y/o invención presentada. En consecuencia, me hago responsable frente a LA UNIVERSIDAD y frente a terceros de cualquier daño que pudiera ocasionar a LA UNIVERSIDAD o a terceros, por el incumplimiento de lo declarado o que pudiera encontrar causas en la tesis presentada, asumiendo todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse de ello. Asimismo, por la presente me comprometo a asumir además todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse para LA UNIVERSIDAD en favor de terceros con motivo de acciones, reclamaciones o conflictos derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encontraren causa en el contenido del trabajo de investigación. De identificarse fraude, piratería, plagio, falsificación o que el trabajo haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad Nacional Hermilio Valdizan.</p>

6. Datos del Documento Digital a Publicar: (Ingrese todos los **datos** requeridos **completos**)

Ingrese solo el año en el que sustentó su Trabajo de Investigación: (Verifique la Información en el Acta de Sustentación)			2022			
Modalidad de obtención del Grado Académico o Título Profesional: (Marque con X según Ley Universitaria con la que inició sus estudios)	Tesis	<input checked="" type="checkbox"/>	Tesis Formato Artículo	<input type="checkbox"/>	Tesis Formato Patente de Invención	<input type="checkbox"/>
	Trabajo de Investigación	<input type="checkbox"/>	Trabajo de Suficiencia Profesional	<input type="checkbox"/>	Tesis Formato Libro, revisado por Pares Externos	<input type="checkbox"/>
	Trabajo Académico	<input type="checkbox"/>	Otros (especifique modalidad)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Palabras Clave: (solo se requieren 3 palabras)	Costo		Servicio		Rentabilidad	
Tipo de Acceso: (Marque con X según corresponda)	Acceso Abierto	<input checked="" type="checkbox"/>	Condición Cerrada (*)	<input type="checkbox"/>		
	Con Periodo de Embargo (*)	<input type="checkbox"/>	Fecha de Fin de Embargo:	<input type="checkbox"/>		
¿El Trabajo de Investigación, fue realizado en el marco de una Agencia Patrocinadora? (ya sea por financiamientos de proyectos, esquema financiero, beca, subvención u otras; marcar con una "X" en el recuadro del costado según corresponda):				<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> X
Información de la Agencia Patrocinadora:						

El trabajo de investigación en digital y físico tienen los mismos registros del presente documento como son: Denominación del programa Académico, Denominación del Grado Académico o Título profesional, Nombres y Apellidos del autor, Asesor y Jurado calificador tal y como figura en el Documento de Identidad, Título completo del Trabajo de Investigación y Modalidad de Obtención del Grado Académico o Título Profesional según la Ley Universitaria con la que se inició los estudios.

7. Autorización de Publicación Digital:

A través de la presente. Autorizo de manera gratuita a la Universidad Nacional Hermilio Valdizán a publicar la versión electrónica de este Trabajo de Investigación en su Biblioteca Virtual, Portal Web, Repositorio Institucional y Base de Datos académica, por plazo indefinido, consintiendo que con dicha autorización cualquier tercero podrá acceder a dichas páginas de manera gratuita pudiendo revisarla, imprimirla o grabarla siempre y cuando se respete la autoría y sea citada correctamente. Se autoriza cambiar el contenido de forma, más no de fondo, para propósitos de estandarización de formatos, como también establecer los metadatos correspondientes.

 Firma:		
Apellidos y Nombres:	Valdivia Rojas Neyer	Huella Digital
DNI:	76384354	
 Firma:		
Apellidos y Nombres:	Domínguez Huaccho Darwin Santino	Huella Digital
DNI:	47498568	
Firma:		
Apellidos y Nombres:		Huella Digital
DNI:		
Fecha:		

Nota:

- ✓ No modificar los textos preestablecidos, conservar la estructura del documento.
- ✓ Marque con una **X** en el recuadro que corresponde.
- ✓ Llenar este formato de forma digital, con tipo de letra **calibri**, **tamaño de fuente 09**, manteniendo la alineación del texto que observa en el modelo, sin errores gramaticales (*recuerde las mayúsculas también se tildan si corresponde*).
- ✓ La información que escriba en este formato debe coincidir con la información registrada en los demás archivos y/o formatos que presente, tales como: DNI, Acta de Sustentación, Trabajo de Investigación (PDF) y Declaración Jurada.
- ✓ Cada uno de los datos requeridos en este formato, es de carácter obligatorio según corresponda.