



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
ESCUELA DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y ADMINISTRACIÓN



TESIS

**DETERMINACION DE COSTOS OPERATIVOS DE LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE TURISTICO LACUSTRE DE LA CIUDAD DE PUNO AÑO
2015-2016**

PRESENTADA POR:

HENRRY LUIS YUCRA MENDOZA

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAGÍSTER SCIENTIAE EN CONTABILIDAD Y ADMINISTRACIÓN
CON MENCIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA**

PUNO, PERÚ

2018

Reporte de similitud

NOMBRE DEL TRABAJO

DETERMINACION DE COSTOS OPERATIVOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TURISTICO LACUSTRE DE LA CIUDAD DE

AUTOR

HENRRY LUIS YUCRA MENDOZA

RECUENTO DE PALABRAS

23654 Words

RECUENTO DE CARACTERES

118025 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS

103 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

1.7MB

FECHA DE ENTREGA

Sep 11, 2023 8:30 PM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Sep 11, 2023 8:31 PM GMT-5

● 7% de similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos

- 7% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 3% Base de datos de trabajos entregados
- 0% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 15 palabras)

VB CIEPG
Similitud General

Universidad
Nacional
del Altiplano



Firmado digitalmente por CONDORI
MANGARICI Hugo Freddy FAU
20145496170 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11.09.2023 20:34:09 -05:00



UNA
PUNO

Firmado digitalmente por LUQUE
COTYLA Ruben Jared FAU
20145496170 hard
Motivo: Soy Vº EP
Fecha: 14.09.2023 13:19:19 -05:00



DEDICATORIA

Con una profunda creencia, agradezco a Dios por ser mi fuente de fortaleza, orientación y el faro que me ilumina en mi camino hacia el futuro, permitiéndome convertir uno de mis sueños más anhelados en realidad.

Con mucho gratitud y amor, a mi querido padre Bernardino Yucra, por su afecto, apoyo constante y consejos.

Con mucho amor y cariño a mi esposa Beatriz y a mi hijo Christopher Adrian Nolasco por su amor incondicional, apoyo, comprensión y estímulo.



AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por haber estado a mi lado y haberme dirigido durante todo mi recorrido, por ser mi sustento, mi guía y mi senda. Por brindarme la fuerza necesaria para persistir en momentos de fragilidad y por permitirme alcanzar este logro en mi camino de crecimiento profesional.

Expresar mi agradecimiento a la Universidad Nacional del Altiplano Puno, y en particular a la Escuela de Posgrado de la Facultad de Ciencias Contables y Administrativas, por brindarme la ocasión de crecer y avanzar en mi desarrollo profesional.

Mi reconocimiento a los profesores de la Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional del Altiplano Puno, quienes compartieron sus guías y conocimientos con todos los que fuimos parte de la escuela.

Expresar mi aprecio y gratitud al Dr. Hugo Fredy Manzano por su meritorio asesoramiento, compromiso y competencia, que han fortalecido enormemente la elaboración de este proyecto de investigación.

A mis seres queridos, apoyo moral y sobre todo su comprensión.



ÍNDICE GENERAL

	Pág.
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTOS	iv
ÍNDICE GENERAL	v
ÍNDICE DE TABLAS	viii
ÍNDICE DE ANEXOS	ix
RESUMEN	xi
ABSTRACT	xii
INTRODUCCIÓN	1

CAPÍTULO I

REVISIÓN DE LITERATURA

1.1. Marco teórico	3
1.1.1. Costos	3
1.1.2. Costos estimados	3
1.1.3. Contabilidad de costos	4
1.1.4. Gastos de operación	5
1.1.5. Clasificación contable del término	6
1.1.6. Rentabilidad	6
1.1.7. Rentabilidad sobre la inversión	7
1.1.8. Uso del RSI	7
1.1.9. Índices de rentabilidad	9
1.1.10. Objetivos de la contabilidad de costos	9
1.1.11. Elementos de los costos	9
1.1.12. Costos indirectos de fabricación	12
1.1.13. Clasificación de los costos	12
1.1.14. Control de costos	13
1.1.15. Componentes del costo	13
1.1.16. Sistemas de costo	14
1.1.17. Momento en que se determinan los costos	15
1.1.18. Concepto de estados financieros	16
1.1.19. Contabilidad de costos	17
1.1.20. Sistema de costos por órdenes de producción	18



1.1.21. Sistemas de costos por clases	19
1.2. Antecedentes	20

CAPÍTULO II

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1. Identificación del problema	26
2.2. Enunciados del problema	28
2.2.1. Problema general	28
2.2.2. Problemas específicos	28
2.3. Justificación	28
2.4. Objetivos	28
2.4.1. Objetivo general	28
2.4.2. Objetivos específicos	29
2.5. Hipótesis	29
2.5.1. Hipótesis general	29
2.5.2. Hipótesis específicas	29

CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. Lugar de estudio	30
3.2. Población	30
3.3. Muestra	30
3.4. Método de investigación	31
3.4.1. Método de investigación	31
3.4.2. Tipo de investigación	31
3.4.3. Diseño de investigación	32
3.5. Descripción detallada de métodos por objetivos específicos	32
3.5.1. Técnicas e instrumentos de la investigación	32

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Evaluación de la aplicación de costos operativos para las empresas de transporte turístico lacustre de la región de Puno	34
4.1.1. Estructura de costos de empresas de transporte turístico lacustre de pasajeros.	34
4.1.2. Objetivos de la empresa de transportes turísticos lacustre.	34



4.1.3. Aplicación de gastos de operaciones a la empresa de transporte turístico lacustre Asociación de Empresas Turísticos Acuático Lacustre (AETAL).	37
4.1.4. Cuadro resumen de costos	41
4.1.5. Cuadro resumen de costos Unitarios	42
4.2. Determinar la influencia de los elementos de costos de prestación de servicio a los resultados financieros	44
4.2.1. Es de Costos de prestación de servicio de transporte turístico terrestre	44
4.2.2. Composición de los costos de transportes turístico terrestre de pasajeros	44
4.2.3. Evaluación del sistema de costo de empresas de transporte turístico lacustre	48
4.2.4. Análisis económico financiero y rentabilidad de las empresas de transporte turístico lacustre de pasajeros.	49
4.2.5. Análisis del punto de equilibrio.	49
4.2.6. Determinación del valor de venta del servicio.	50
4.2.7. Rentabilidad	51
4.3. Contrastación de los objetivos con las hipótesis	52
CONCLUSIONES	54
RECOMENDACIONES	55
BIBLIOGRAFÍA	56
ANEXOS	62



ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
1. Índice de operatividad de la empresa (AETAL)	37
2. Índice de operatividad de la empresa de transportes turísticos lacustre Amantani	38
3. Índice de operatividad de la empresa de Transportes Turísticos Lacustre Taquile Tours S.R.Ltda	39
4. Resumen de costos unitarios por rubros de las tres empresas con una unidad c/u	40
5. Cuadro resumen de los costos unitarios fijos por día y km	41
6. Determinación de costos unitarios por día	42
7. Determinación del costo unitario por día tarifa de servicio y distancia en km recorrido por las tres empresas	43
8. Resumen de costos totales por viaje mensual anual de las tres empresas	46
9. Resumen de ingresos totales por viaje mensual anual de las tres empresas	46
10. Balance general al 31 de diciembre del 2015 – 2016 de las tres empresas (en soles)	47
11. Estado de resultados al 31 de diciembre del 2015- 2016 de las tres empresas (en soles)	48



ÍNDICE DE ANEXOS

	Pág.
1. Costos de Mano de Obra directa de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	63
2. Mano de Obra indirecta de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	64
3. Determinación del costo unitario de combustible por Kilómetro recorrido de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	65
4. Determinación del costo unitario por gastos de mantenimiento básico de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	66
5. Determinación del costo unitario por gastos de mantenimiento básico por 6,000 Km recorrido de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	67
6. Determinación del costo unitario por depreciación mensual de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	68
7. Determinación del costo unitario por SOAT mensual de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	69
8. Determinación de otros gastos de servicio de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	70
9. Determinación de materiales de escritorio – día costo fijo de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	71
10. Gastos administrativos por día de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.	72
11. Costos de operación de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	73
12. Mano de Obra indirecta de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	74
13. Costo de combustible por km de recorrido de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	75
14. Costo de combustible por 4,000 km de recorrido de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	76
15. Costo de repuestos y mantenimiento básico por 6,000 km de recorrido de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	77
16. Depreciación del costo unitario de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	78
17. Determinación del costo unitario por SOAT de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	79
18. Determinación de otros gastos del servicio de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	80
19. Determinación de gastos administrativos de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	81



20. Determinación de gastos administrativos de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.	82
21. Mano de obra directa de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	83
22. Mano de obra indirecta de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	84
23. Gastos de combustible de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	85
24. Gastos de mantenimiento básico de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	86
25. Gastos de repuestos y mantenimiento básico de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	87
26. Depreciación vehicular de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	88
27. Costo unitario por SOAT de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	89
28. Otros gastos de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	90
29. Gastos administrativos de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	91
30. Gastos de venta de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.	92
31. Resumen de costo total anual de las tres empresas.	93
32. Resumen de ventas totales anuales de las tres empresas	94
33. Declaración jurada de autenticidad de tesis.	95
34. Autorización para el depósito de tesis o trabajo de investigación en el repositorio institucional.	96



RESUMEN

El objetivo principal del trabajo de Investigación es determinar cómo influyen los costos en la rentabilidad de las empresas en estudio, para tal efecto se ha utilizado como Materiales y Métodos los estados financieros de los años 2015-2016, de tres empresas de prestación de servicio de transporte Turístico de la ciudad de Puno. Con respecto a los objetivos, se utilizó el método deductivo e inductivo, el cual facilitó la evaluación de la problemática en las empresas analizadas, extraído básicamente de los estados financieros e información recopiladas de la misma fuente, mediante encuestas pre-establecidos que, en muchos casos, fueron restringidos. Luego de la información obtenida y debidamente sistematizada en las empresas, los resultados fueron los siguientes: Los gastos de los servicios ofrecidos por las empresas objeto de estudio varían según la naturaleza de la actividad que lleva a cabo cada una de ellas. Estos resultados fueron logrados en función a los resultados de la hoja de costos de cada empresa, los mismos que han sido llevados a un análisis del costo unitario de acuerdo a las informaciones obtenidas de las propias empresas con análisis de métodos de investigación inductivo y deductivo; dando como conclusión, que los precios de venta, de prestación de servicios, lo realizan en función a la demanda y oferta en el mercado, sin ningún estudio analítico de los costos.

Palabras clave: Empresas de transporte turístico, estados financieros, gestión empresarial, libros contables, toma de decisiones



ABSTRACT

The principal objective of the research is determine how costs influence the profitability of the companies under study, for this purpose the financial statements of the years 2015-2016 have been used as Materials and Methods, of three companies providing service of tourist transport of the city of puno. With the objectives, the deductive and inductive method was used, which have allowed us to demonstrate the problems of the companies under study, which we have extracted based on their financial statements, and the information collected from the same source, through pre-established surveys that, in many cases, have been quite limited. After the information obtained and duly systematized in the companies, the results were the following: The costs of services of the companies studied vary depending on the activity carried out by each of them. All these results were obtained based on the results of the cost sheet of each company, the same ones that have been taken to an analysis of the unit cost according to the information obtained from the companies themselves with analysis of inductive and deductive research methods. ; We come to the conclusion that the sale prices, for the provision of services, are carried out according to the demand and supply in the market, without any analytical study of the costs.

Keywords: Tourist transport companies, financial statements, business management, accounting books, decision making.

INTRODUCCIÓN

Las empresas que prestan servicios de transporte turístico cumplen una actividad muy importante en el desarrollo de la región y del país, el departamento de Puno por ser uno de los centros de la actividad turística lo permite acoger a turistas nacionales y extranjeros, y cuya afluencia masiva genera ingresos económicos para el desarrollo local y así también regional, por otro lado, su baja afecta directamente a los diversos establecimientos comerciales, Industriales y de empresas de servicios.

Es por ello que este trabajo se orienta a los empresarios del sector de servicio turístico, presentar una organización empresarial eficaz y apropiada, así como comprender y gestionar proyectos de inversión de recursos financieros, logrando su retribución materializada en una rentabilidad concreta. Además, elevar la excelencia global en la oferta de servicios conforme a las últimas políticas y tácticas de enfoque empresarial y desarrollo turístico moderno.

Por otro lado, el gobierno local ni nacional, no proporciona mayor atención para velar los beneficios económicos de la región, en la mejora de centros turísticos de prestación de servicios.

Por ende, una solución progresiva frente a los problemas de las empresas de prestación de servicios de transporte turístico y otros solucionarían las dificultades sociales, con la efectiva participación del estado con apoyo a las inversiones, de esta manera se estará impulsando el desarrollo y el incremento del producto bruto interno regional (PBIR) y el ingreso per cápita de los pobladores del departamento de Puno, generado especialmente por la industria de turismo que está en auge en los últimos tiempos..

El principal objetivo de la investigación es señalar que las empresas dedicadas a prestación de servicios de transporte turístico no valoran su sistema de costos ni su rentabilidad generada por sus aportes de inversión mediante los informes financieros que obtienen al cierre de cada año, con el propósito de evaluar su solidez financiera y utilizarlo como base para tomar decisiones, planificar y supervisar. Para lograr esto, es necesario contar con previsiones de ingresos y egresos, un conjunto de normativas para la estructura y funciones, así como análisis de viabilidad preliminar y completa (proyectos).



El desenlace del análisis y la interpretación de los estados financieros revela la habilidad económica y la rentabilidad de las compañías, presentados a través de herramientas de evaluación conocidas como estado de situación económica y estado de resultados.

CAPÍTULO I REVISIÓN DE LITERATURA

1.1 Marco teórico

1.1.1 Costos

Costos son medición en dinero de los desembolsos para adquirir un bien o un servicio; relacionándolos siempre a los elementos o recursos que intervienen en su constitución. Igualmente, se determina como la clasificación, registro y ubicación adecuada de los gastos para determinar el costo de producción que son los recursos sacrificados o perdidos para alcanzar un objetivo específico (Flores & Blanco, 2021).

Costo es el sacrificio o concesión de recursos cuyo propósito específico es el menudeo que se mide en unidades monetarias que deben pagarse por los bienes o servicios. También se define como conjunto de valores gastados por una empresa para llegar a la venta de un producto de una mercadería o de un servicio (Universidad Nacional Abierta a Distancia, 2020).

1.1.2 Costos estimados

Fue el primer paso para la predeterminación del costo de producción para los tres elementos del costo (material, mano de obra y los costos indirectos de fabricación que tuvieron por finalidad pronosticar el costo total a invertirse en un producto determinado. El objetivo inicial en la estimación del costo fue tener una base para cotizar precios de venta, para posteriormente utilizar ese costo estimado con fines contables (Flores & Ccarhuas, 2018)

Los costos estimados son una variante de los costos predeterminados y su objetivo es fijar las proyecciones de los costos unitarios para próximo periodo de costeo, la necesidad de las empresas industriales y las de servicios, obliga a estas organizaciones a disponer de un grupo de personas instruidas e idóneas para que

determinen sus costos para poder ofrecer precios de ventas justificables (Chambe, 2011).

Se puede utilizar costos estimados cuando:

- Las operaciones de fabricación son extremadamente simples
- Los numerosos artículos confeccionados son pocos en tamaño y características.
- Las variaciones sean mínimas.
- Los empresarios no necesitan del uso de un procedimiento específico de costos.

1.1.3 Contabilidad de costos

Parte primordial de la contabilidad general mediante el cual se supervisa y gestiona los cambios que experimentan los elementos patrimoniales de una empresa, así mismo se describe como la organización, registro y colocación precisa de los gastos para establecer el costo de fabricación de los productos o servicios ofrecidos por una determinada empresa, lo que a su vez influye directamente en el precio final al que puedan venderse de acuerdo al margen de beneficio anticipado (Vargas et al., 2022).

Se considera como una rama por su perfeccionamiento, la misma que se fundamenta en el concepto de doble partida y anota las transacciones en registros diarios y también cuentas auxiliares interconectadas con esta mediante el uso de cuentas de resumen (Universidad Autónoma de Nuevo León, 2018).

Características de contabilidad de costos:

La contabilidad de costos cuenta con diversas características que a continuación se detalla:

✓ Simplicidad

Un sistema de contabilidad de costos debe ser simple de entender y operar. Los hechos, cifras y e información proporcionados deben presentarse de una forma que sea fácil de comprender.

✓ Adaptabilidad

La contabilidad de costos debe adaptarse a las necesidades y condiciones de una empresa. Esto también incluye tener en cuenta su tamaño, propósito y requisitos.

✓ Escalabilidad

La contabilidad de costos no es rígida, por lo que es capaz de adaptarse a condiciones cambiantes que experimente la empresa. Así como puede manejar diferentes volúmenes de trabajo, también puede hacer frente a otros cambios o situaciones.

✓ Rapidez

Un sistema de contabilidad de costos proporciona la información necesaria a una empresa de manera rápida, fácil y puntual. Esto se destaca al momento de analizar y registrar la información obtenida para garantizar prontitud.

✓ Precisión

La contabilidad de costos garantiza precisión en los registros que se mantienen. Esta es una de las características más requeridas, ya que, si la información proporcionada no es correcta o puntual, los resultados o conclusiones serán inexactos.

1.1.4 Gastos de operación

Los costos operativos son aquellos que se asignan para preservar un activo en su estado actual o para alterarlo con el fin de restaurarlo a un estado adecuado de funcionamiento, así lo da a conocer (Rodríguez, 2021). Se refiere a los fondos que una empresa u organización invierte en la ejecución de sus operaciones, estos incluyen los pagos a los empleados, los arriendos de espacios, las adquisiciones de suministros y otros gastos similares (Peralta, 2014).

Los costos operativos pueden ser categorizados en gastos de gestión (como servicios de oficina y salarios), gastos financieros (incluyendo intereses y emisión de cheques), costos ya incurridos (previos al inicio de las tareas principales) y gastos de presentación (como obsequios, viajes y comidas).

Los gastos de operación, están asignados para la operación de una empresa y no se orientan hacia una expectativa de ganancia, sino de mantener la continuidad de la actividad comercial (se pretende que sea beneficioso y confiera ganancias) refirió el (INE, 2020). Ejemplo: La compra de 10 retroproyectors por una compañía es una inversión. Por otro lado, el gasto periódico en tóner, papel forma parte de gastos operativos.

1.1.5 Clasificación contable del término

Se refiere a los gastos que hace una empresa para existir, es decir para operar en un oficio determinado. Pueden clasificarse en tres categorías: gastos de comercialización (con el objetivo de aumentar las ganancias a través del intercambio comercial, incluyendo suministros y tarifas publicitarias), gastos de gestión (necesarios para el funcionamiento organizativo, como sueldos de empleados y honorarios), y gastos de producción (englobando costos de mano de obra y materiales para llevar a cabo la producción, como la compra de materias primas, maquinaria y mano de obra), así da a conocer (Garrido et al., 2018).

1.1.6 Rentabilidad

La rentabilidad se define como la capacidad de algo para producir una cantidad considerable de beneficio. Como muestra, un negocio se considera rentable cuando produce mayores ingresos que gastos, un cliente es rentable cuando sus ingresos superan sus gastos, y una sección o división de una sociedad es rentable cuando sus ingresos superan sus costos asociados (Tapia, 2020).

El concepto de rentabilidad también se emplea para evaluar la proporción entre las ganancias de una compañía y otros aspectos, como los activos, las ventas, acciones, patrimonio, etc. En este contexto, para calcular esta rentabilidad, basta con dividir las ganancias entre el valor de la característica que deseamos examinar, y luego multiplicar el resultado por 100 para expresarlo como un porcentaje (Ramírez & Robles, 2016).

Un claro ejemplo sería si registramos ventas por un total de 120.00 y durante ese mismo ciclo hemos generado ganancias por 30.00. Al aplicar la fórmula: $(30.00/120.00) \times 100$, podemos concluir que la rentabilidad de la empresa en relación

con las ventas fue del 25.00%. En ese sentido, las utilidades de la empresa equivalieron al 25.00% de las ventas. (Salinas, 2018).

1.1.7 Rentabilidad sobre la inversión

Evalúa la conexión entre las ganancias o beneficios y la inversión empleada para lograr esas beneficios o ganancias (Grupo Prana, 2020). Para calcular la rentabilidad, es necesario establecer el incremento porcentual que ha experimentado el monto invertido (inversión inicial) al transformarse en la suma final (inversión inicial + ganancias). Por ejemplo, si invertimos \$10,000 y al cabo de un año esa inversión inicial aumenta en \$12,000, entonces podemos afirmar que la rentabilidad de la inversión fue del 20%.

1.1.8 Uso del RSI

El RSI es otro de los indicadores técnicos más destacados. Al igual que el MACD, posee la ventaja de ser fácil de comprender, ya que está comprendida en una escala que va de 0 a 100, donde valores por debajo de 30 señalan una ocasión propicia para comprar, mientras que valores por encima de 70 indican una oportunidad de venta.

- **Zonas de sobrecompra y sobre venta**

Utilizar los niveles 50 y 20 para identificar situaciones de exceso de compra y venta es una práctica común. En general, cuando el RSI aumenta por encima de 20 desde niveles inferiores, se interpreta que el activo en cuestión está en una fase ascendente. En contraste, si cae por debajo de 50 desde niveles superiores, se considera que está entrando en una fase descendente. Esto se basa en la idea de que cuando el RSI supera los 50, se encuentra en una zona de sobrecompra, mientras que, si está por debajo de 30, indica una situación de sobreventa. Muchos operadores siguen una estrategia que involucra identificar la tendencia a largo plazo y buscar valores extremos en el RSI para tomar decisiones de entrada al mercado. Por ejemplo, si la tendencia predominante es descendente, lecturas del RSI por encima de 50 podrían presentar oportunidades favorables para ingresar al mercado según (Naranjo, 2013).

- **Tipos de RSI**

Depende de la base de inversión usada

- Rendimiento sobre el capital, cuando es utilizado como denominador
- Rendimiento sobre los activos, se da cuando todos los activos de la empresa se emplean como denominador.

Razones para mantener un apropiado RSI (reglamento del impuesto sobre sociedades)

Para cualquier negocio proporcionar un rendimiento adecuado a sus propietarios y cubrir sus riesgos es de suma importancia. Como formas principales de alcanzar estos objetivos tenemos:

- Emplear los recursos de la compañía con la intención de garantizar la optimización de las ganancias en el largo plazo, considerando un nivel previsto de riesgo.
- Optimizar la utilización de los recursos empresariales con el fin de garantizar la obtención del rendimiento más elevado posible, evitando al mismo tiempo tomar riesgos excesivos.
- Asignar los recursos entre las divisiones de la empresa de forma que genere el RSI más elevado.

Para acrecentar el capital, en la dirección se debe lograr paralelamente las siguientes actividades:

- Lograr la maximización de las ganancias, lo cual se alcanza mediante el aumento de los ingresos a través de mayores márgenes y la reducción de los costos operativos.
- Lograr la minimización de la inversión, lo que se consigue agilizando la recolección de fondos, aumentando el movimiento de los inventarios y reduciendo a una mínima cantidad las inversiones no productivas en activos de largo plazo.

Fórmula

$$RSI = \frac{UTILIDAD\ NETA}{INVERSIÓN}$$

1.1.9 Índices de rentabilidad

Para calcular el índice se aplica la división entre los ingresos netos y el número de acciones ordinarias y preferentes, el capital social y las ventas netas.

Rentabilidad neta

$$\text{RENTABILIDAD NETA DEL PATRIMONIO} = \frac{\text{UTILIDAD NETA}}{\text{PATRIMONIO}}$$

Rentabilidad de ventas

$$\text{RENTABILIDAD DE VENTAS NETAS} = \frac{\text{UTILIDAD NETA}}{\text{VENTAS NETAS}}$$

Margen

$$\text{MARGEN} = \frac{\text{VENTAS NETAS} - \text{COSTO DE VENTA}}{\text{VENTAS NETAS}}$$

1.1.10 Objetivos de la contabilidad de costos

Según Rio (2020) son:

- a) El propósito primordial consiste en ofrecer datos contables que asistan a la administración en el proceso de tomar decisiones como, por ejemplo: ¿qué productos deben ser fabricados? ¿Cuáles deben ser eliminados? ¿A qué precio deberíamos vender nuestro producto? ¿Es más conveniente producir un componente internamente o adquirirlo de proveedores externos?
- b) Su propósito son gestionar y evaluar los costos de los bienes materiales que están en proceso de producción o que se planean producir como alternativas a otros bienes, considerando la competitividad presente en el mercado.

1.1.11 Elementos de los costos

Cualquier análisis de costos debe iniciar con la identificación de los factores que contribuyen a su creación, con el fin de organizarlos y posteriormente decidir cómo deben ser tratados y valorados. El costo de fabricación se compone de tres componentes fundamentales:

a) Materia prima.

Son todos los recursos naturales mediante el cual podemos obtener materiales que se emplea en la vida cotidiana, estos elementos pueden ser mezclados, ensamblados o relacionados. Las materias primas son elementos claves: su exportación es necesaria para el sostenimiento de la economía de los países que las tienen, en tanto que su importación es fundamental para los países centrales que elaboran diversos bienes y productos con ellas, para luego venderlos a un precio por supuesto mayor.

b) Mano de obra.

Esfuerzo mental o físico realizado por el hombre para convertir determinada materia en algo que satisfaga sus necesidades

✓ Mano de obra directa

Se refiere a los trabajos que transforman la materia prima en productos terminados. Es decir, es el personal encargado en producir bienes terminados, cuya labor se realiza dentro de las empresas industriales, más concretamente en las empresas manufactureras. Se caracterizan por tener relación directa con la producción bienes.

✓ Mano de obra indirecta

Consta de aquellos empleados que ofrecen apoyo o ejecutan actividades de administración para ayudar a los trabajadores de mano de obra directa. Es decir, no trabajan directamente con la producción de bienes.

✓ Mano de obra de gestión

Comprende a aquellos trabajadores con cargos ejecutivos y directivos, lo que supone una categoría de mano de obra esencial en el direccionamiento de una empresa.

✓ Mano de obra comercial

Son los trabajadores responsables del marketing de una empresa, de las ventas y las relaciones públicas. Son los encargados de la dirección

estratégica para la consecución de los objetivos comerciales de una organización.

✓ Mano de obra calificada

Consta de aquellos trabajadores con habilidades esenciales para llevar a cabo correctamente actividades que una organización requiere.

Se caracterizan por tener habilidades y conocimientos específicos, convirtiéndolos en un perfil deseado por muchas empresas. Es decir, son personas con amplia experiencia y estudios, por lo que su precio de contratación es alto. Un coste que muchas entidades no pueden asumir.

✓ Mano de obra no calificada

Es aquella mano de obra menos costosa, pero también menos técnica dentro del sector laboral.

Tiene un papel importante en la economía de un país, ya que se encargan de realizar aquellas actividades que no toda la población está dispuesta a llevar a cabo.

Estas tareas se caracterizan por ser repetitivas y fáciles de realizar. No obstante, en algunos casos puede haber cansancio o desgaste físico y/o mental por la duración e intensidad de estas actividades.

c) Gastos de fabricación.

“Agrupa las erogaciones, necesidades para lograr esa transformación, tales como, herramientas, equipo, fuerza motriz, etc”. (Reyes, 1989).

De manera más extensa, los componentes de gasto que se suelen tener en cuenta son los materiales fundamentales que, mediante el empleo de los costos indirectos de producción y la mano de obra, se convierten en artículos finales en el proceso manufacturero. El costo de los materiales logra categorizarse como directo o indirecto

- Materiales directos. Relacionadas directamente con la fabricación de un artículo, generalmente son aplicables al producto y representan el mayoritario costo de producto.
- Materiales indirectos. No se catalogan como materiales directos, no obstante, están relacionados con la producción de un artículo, por ejemplo, el adhesivo utilizado en la fabricación de muebles. Estos materiales indirectos se consideran como componentes de los costos indirectos. (Reyes, 1989)

1.1.12 Costos indirectos de fabricación

Son todos los que incluyen los costos y que se usan para acumular los materiales indirectos, mano de obra indirecta y todos los otros costos indirectos de fabricación, porque no se les puede identificar directamente con los productos específicos. Además de materiales indirectos y mano de obra indirecta son: arrendamiento, energía, calefacción de fábrica, depreciación de edificio y del equipo, mantenimiento, etc. Los costos indirectos de fabricación también pueden clasificarse como: costos fijos, variables y mixtos sostienen (Gil. Ana et al., 2018).

Los costos directos son costos que surgen del consumo de recursos que pueden medirse claramente y atribuirse a un producto específico. Por ejemplo, el alquiler del almacén es un gasto necesario para la fabricación del producto, pero no podemos atribuir concretamente un precio único por producto fabricado.

1.1.13 Clasificación de los costos

Los costos en las empresas comerciales, industriales y de servicio se clasifican en:

Costos directos. - son aquellos costos que intervienen directamente en la obtención del producto terminado y forman parte del mismo, en cuanto a los bienes que se refieren, también incluye el costo de pagos, los sueldos o jornales por la transformación directa que realiza el operario. Ejemplo: en empresas de servicios suministro diversos, mano de obra directa.

Costos indirectos. - Son aquellos que intervienen indirectamente en la producción de artículos o prestación de servicios, como, por ejemplo: depreciación de activos fijos (inmueble maquinaria y equipo), energía mantenimiento y reparación, alquiler

del local o maquinarias, etc. Estos costos no realizan la transformación de los artículos, pero ayudan indirectamente a la fabricación del mismo.

1.1.14 Control de costos

Los análisis contables implican comparaciones que pueden hacerse frente a los datos históricos de la empresa o frente a otra compañía con una medida predeterminada de un presupuesto o una norma. Las comparaciones de los datos reales se analizan con las medidas que se seleccionan como base una actividad de control de costos (Faxas, 2011).

Lo más importante no es saber a cuánto ascienden los costos, es determinar a cuánto debió ascender, de estos planteamientos se desprende la importancia del control de costos que debe ejercer la empresa en toda la actividad de la producción de artículos que la gerencia desea controlar sus costos para asegurarse que no son excesivos según los planes de la compañía.

1.1.15 Componentes del costo

El costo de producción de una empresa puede subdividirse en los siguientes casos: alquileres, salarios, jornales y la depreciación de los bienes de capital (maquinaria y equipo) el costo de materia prima, los intereses del capital de operaciones, seguros y otros gastos. Los costos pueden agruparse en dos categorías: costos fijos y costos variables (Uzurieta, 2017).

Costos fijos. - Son aquellos costos que permanecen inalterables ante cualquier volumen de producción o servicio. Ejemplo: alquileres, depreciación, etc. Se definen como costos porque en el plazo corto e intermedio se mantienen constantes a los diferentes niveles de producción. Ejemplo salarios de los ejecutivos, los alquileres, los intereses, las primas de seguro, la depreciación de la maquinaria, los equipos y las contribuciones de la propiedad. Asimismo, se mantendrá constante a los diferentes niveles de producción, mientras la empresa se desenvuelva dentro de los límites de su capacidad productiva inicial. Por otro lado, cuando la empresa comienza las operaciones con una capacidad productiva que está determinada por la planta, el equipo, la maquinaria inicial y el factor gerencial, son los elementos esenciales de los costos fijos al inicio de las operaciones.

Costos variables. - Son las que varían de acuerdo al volumen de producción o servicio. Ejemplo: Una empresa que se dedica a la impresión de libros, revistas, folletos y otros materiales en papel. Si en un momento dado experimenta una mayor demanda en la impresión de libros, tendrá que invertir más dinero en mano de obra, materia prima, embalajes, transporte, entre otros; para mantener los niveles de producción al ritmo de la demanda.

El costo variable total se mueve en la misma dirección del nivel de producción, es por eso el costo de la materia prima y el costo de la mano de obra son elementos más importantes del costo variable. El uso de las materias primas y más obreros, el costo variable total tiende a aumentar por aquellos que varían al variar la producción.

1.1.16 Sistemas de costo

Conjunto de procedimientos y registros estructurados, con base a la teoría contable, que tienen como característica básica la determinación de costos unitarios de producción y/o venta, así como un mayor o menor control contable, con lo cual se amplía la información analítica para que los funcionarios estén en condición de tomar mejores decisiones tales como: elección de alternativas de producto de partida a niveles de los presupuestos (que es una herramienta indispensable) (Rojas et al., 2016).

El maestro C.P. Armando Ortega de León, menciona en su libro “Contabilidad de Costos” que sistema de costos, en lo referente a la función producción, son: el conjunto de procedimientos técnicas, registros e informes estructurados sobre la base de la teoría de la partida doble y otros principios técnicos que tienen por objeto la determinación de los costos unitarios de producción y el control de las operaciones fabriles efectuadas” (Aquise, 2015).

El sistema de costos que deberá aplicarse, sea por órdenes de trabajo por procesos o una combinación de ambos depende de la naturaleza de las actividades de producción de la compañía como se ha sugerido la diferencia fundamental entre un sistema de costos por procesos radica en la importancia que se le asigna a la clasificación y acumulación inicial de los costos de producción. El sistema de contabilidad de costos de una determinada compañía puede incluir las características tanto del sistema de costos por órdenes de trabajo como el sistema de costos por proceso.

1.1.17 Momento en que se determinan los costos

A.- Sistema de costos históricos

En este sistema la determinación de los costos unitarios se emplea en el sistema de costos por órdenes específicas o por proceso, los costos unitarios de los artículos elaborados en cada periodo tendrán que conocer necesariamente varios días después de la fecha en que se haya conducido la elaboración, este solo permite la comparación de costos unitarios de los artículos producidos a través de diferentes periodos. La información sobre la determinación del costo unitario es espontánea. Por ejemplo, un costo histórico es cuando una empresa compra una máquina por \$10,000. El costo histórico de esa máquina sería de \$10,000. El costo histórico se basa en el principio contable de la conservación del costo, que establece que los activos deben registrarse inicialmente a su costo de adquisición.

B.- Sistema de costos estimados predeterminados

Son aquellos que se calculan antes de la fabricación del producto y en ocasiones durante la producción del mismo. Las diferencias con los costos históricos estriban en que estos se obtienen después de haberse manufacturado el artículo.

Costos estimados. - los costos estimados tienen por finalidad proporcionar el material, la mano de obra y los gastos indirectos de intervenir o invertirse en un artículo determinado. Por ejemplo:

- ✓ El costo estimado de una casa puede variar según el tamaño de la casa, la ubicación y los materiales utilizados.
- ✓ El costo estimado de un automóvil puede variar según el modelo, el año y el estado del vehículo.

El costo estimado de un viaje puede variar según el destino, el transporte y la duración del viaje.

Costos standard. - El costo estándar es un tipo de costos predeterminados que se computa o calcula antes de que la producción se haya ejecutado, como los costos estándar son costos predeterminados, se prefieren frecuentemente a los costos reales. Por tal motivo en ciertas condiciones en que hay que atender especialmente a la

producción en gran escala se hace necesario emplear costos Standard (Diario de Yucatán, 2018). Ejemplos de costos estándar:

- ✓ El costo estándar de producción de un automóvil se calcula en función de los costos de los materiales, mano de obra y gastos generales necesarios para fabricar un automóvil en un proceso eficiente y con calidad.
- ✓ El costo estándar de producción de una caja de cereales se determina en función del costo de los ingredientes, la mano de obra necesaria para producir la caja y los gastos generales de la fábrica.

1.1.18 Estados financieros

Los estados financieros son cuadros que se presentan en forma sintética y ordenada diversos aspectos de la situación financiera y económica de la gestión de una empresa, de acuerdo con el P.C.G.A. Estos Estados Financieros preparados de acuerdo a reglas uniformes y debidamente dictaminados constituyen un elemento básico para el análisis de la situación financiera, económica y legal de un negocio y fuente indispensable para el estudio global de los informantes de los sectores de la economía nacional. De conformidad a lo establecido por normas contables y dispositivos legales vigentes, concordantes con los usos y costumbres que la contabilidad aplica en el país. Los Estados Financieros Básicos son:

- Situación económica y financiera

La situación financiera de una persona hace referencia al efectivo que dispone en lo inmediato (liquidez) mientras que la situación económica se refiere al conjunto de bienes que integran su patrimonio (solvencia).

- Resultados

El estado de resultados es también conocido como estado de ganancias y pérdidas. Es un reporte financiero que muestra de manera minuciosa la situación de la empresa, es decir, si obtuvo ganancia o pérdidas en el ejercicio de un ciclo contable.

- Cambios en el Patrimonio Neto

Es un estado contable que informa sobre las variaciones que ha sufrido el patrimonio neto de una empresa de un ejercicio a otro y se incluye dentro de las cuentas anuales.

- Cambios en la Situación Financiera.

Denominado estado de flujos de efectivo, siendo el que nos muestra el movimiento de capital neto de una empresa en un período de tiempo determinado, como también nos ayuda a entender cómo y por qué una empresa ha adquirido sus recursos y para qué se ha utilizado la inversión, lo que suele denominarse estado de fuentes y uso de efectivo.

- Estado de flujo de caja

Son unos informes financieros de los movimientos del efectivo dentro y fuera de la empresa o negocio durante un período específico de tiempo. Es una de las herramientas más importantes dentro de la gestión financiera y cuenta con dos secciones:

- ✓ Las fuentes de efectivo: Son las entradas de efectivo del período.
- ✓ Los usos de la tesorería: Son las salidas de efectivo del período.

Así también son nombrados como Estados de Situación y de Resultados, este último a su vez puede ser llamado como Estado de Origen y Aplicación de Fondos de Recursos.

1.1.19 Contabilidad de costos

La contabilidad de Costos es parte del sistema contable que evidencia los costos para la toma de decisiones de los administradores y para los reportes financieros.

Es una rama de la ciencia contable, destinada a medir los factores productivos de los bienes económicos de cambio considerable, de las materias primas, mano de obra y gastos de fabricación y costo de distribución que consisten en: Gasto de Venta, Gastos Administrativos y Gastos Financieros. Así como también medir los factores de prestación de servicios de cualquier naturaleza.

La Contabilidad de Costos se ocupa de la clasificación, acumulación y control de los costos por ende los costos son sinónimos de valores invertidos por una empresa para obtener un producto, una mercadería o un servicio. Igualmente, es definida como la clasificación, registro y ubicación adecuada de los gastos para la determinación de lo que cuesta producir, los artículos o servicios que proporciona la empresa y por consiguiente, el precio a que puede ser vendido de acuerdo al margen de utilidad.

1.1.20 Sistema de costos por órdenes de producción

En este tipo de sistema se emite una numerada orden para la manufactura de una cierta cantidad de productos, en la cual se van acopiando los materiales utilizados la mano de obra directa y los gastos indirectos correspondientes. Esta orden es expedida por el jefe responsable de la producción o superintendente, para ser cumplidas en su oportunidad por departamentos respectivos

Características del sistema de costos por órdenes de producción:

- Recopila cada uno de los costos que intervienen en la producción de manera separada, así como los cargos indirectos de terceros de acuerdo a los requerimientos de una empresa.
- La producción se realiza en función de los clientes.
- El control de costes utilizado en este sistema es más analítico.

Objetivos e importancia del sistema de costos por órdenes de producción:

- El sistema de costos por órdenes de producción ha tomado gran importancia, ya que permite conocer las necesidades de los clientes potenciales, y así de acuerdo a sus necesidades, se pueden crear productos adecuados a su naturaleza.
- La gerencia contable es la encargada de seguir los procesos necesarios para la planeación de utilidades, control de costos y contribución a la fijación de precios de ventas. El primer sistema de costos estimados, se basan en estimaciones que se realizan tras experiencias anteriores y las condiciones de fabricación determinadas para procesar un producto.

- El segundo sistema de costo unitario estándar se realiza tras un cálculo con bases científicas sobre cada elemento del producto, con el fin de determinar lo que un producto debe costar al cliente.
- El objetivo principal de lo que es un sistema de costos por órdenes de producción, es el control de la eficiencia operativa. Por lo tanto, este sistema resulta óptimo para los fines administrativos de planeación y control de costos.

1.1.21 Sistemas de costos por clases

Se entiende por forma coordinada de programa, orden de producción, categoría un grupo de productores similares en tipo de producción, costo y entrega.

- **SISTEMA DE COSTOS POR PROCESOS**

Este Sistema se emplea en determinadas industrias cuya manufactura es masa y continua, existiendo uno o varios procesos para la transformación de la materia.

- **SISTEMA DE COSTOS POR OPERACIONES**

Este sistema es una derivación de “Los Costos por Procesos” aplicables en aquellas compañías en los que el proceso productivo puede ser dividido en operaciones.

Cabe mencionar que el diseño de un sistema de acumulación de costos debe ser compatible con la naturaleza y tipo de las operaciones ejecutadas por una compañía manufacturera. Ejemplos de industrias que usan el sistema de costos por procesos son las empresas productoras de papel, acero, productos químicos y textiles.

- **SISTEMA DE COSTOS PREDETERMINADOS**

Los costos reales se registran como costo total hasta la producción o periodo finalicen, hecho necesario para diseñar técnicas de evaluación predeterminadas que consiste en conocer por anticipado mediante estudios, el costo de la producción permite que en cualquier momento se pueda conseguir el costo de ventas, además de conseguir un mayor control interno. Los costos

predeterminados se clasifican en costos estimados y costo estándar (Peralta, 2014).

Los costos estimados. Técnicas establecidas en la experiencia adquirida, el costo estimado el probable costo de un determinado producto, razón por el cual al finalizar un determinado periodo se ajustan a los costos reales.

Todos aquellos que se calculan sobre conocimientos de la industria o bases experimentales antes de producción y se tiene como propósito prever los elementos del costo.

Los costos estándar. - Reflejan el costo anticipado de un producto y generalmente se definen antes del comienzo de la producción, sirviendo como un objetivo que debe lograrse (Hernández, 2018).

Son valores previamente establecidos de lo que los costos deberían ser en circunstancias particulares. Examinar las discrepancias que surgen entre los costos reales y los costos estándar puede asistir a los directivos en la evaluación y la mejora del rendimiento.

Se trata del cálculo efectuado en términos técnicos para todos los componentes de los costos, con el propósito de establecer el costo que un producto "debería tener" en condiciones de eficiencia estándar, y por consiguiente, actúa como un indicador para medir la eficiencia aplicada.

Cualesquiera de estos tipos de costos predeterminados pueden operarse por "Ordenes de Producción" "por Procesos". O por cualquiera de las derivaciones de estos según sea el tipo de producción de la empresa (Alvarado & Calle, 2011).

1.2 Antecedentes

Guillén (2012) concluye: No elabora la hoja de costos en la que se sintetiza los tres componentes fundamentales del costo: materia prima directa, mano de obra directa y costos de fabricación, los insumos empleados para crear diversos tipos de muebles de construcción no se documentan en la orden de solicitud. En su lugar, la propietaria de la empresa suministra los materiales basándose únicamente en una lista proporcionada por el trabajador, que se ajusta al producto que se va a manufacturar. Asimismo, los descargos en las tarjetas de kardex se efectúan semanalmente,

desconociendo los máximos y mínimos del stock en el momento que se producen los eventos económicos y no cuenta con una unidad de producción encargada de verificar el standard de calidad (p.138).

Molina et al. (1986) en su investigación sobre el Turismo Alternativo; un Acercamiento Crítico y Conceptual, Nuevo Tiempo Libre. Presenta actualmente a el turismo como fruto de la evolución que se ha mostrado como una consecuencia del grado de avance que, ha experimentado la Humanidad, así también el turismo se define como un fenómeno de los tiempos actuales, basado en la creciente necesidad de recuperación y cambio de ambiente, el conocimiento y la apreciación de la belleza escénica.

Meléndez & Espinoza (2018) en su investigación concluye: Los agricultores que dedicados al cultivo de papa en Huariaca-Pasco, no llevaron a cabo un análisis para determinar los costos de producción, hecho que les impidió conocer la ganancia que obtuvieron por la venta de papa en los centros de expendio, además no diversificaron sus productos debido a la falta de conocimiento, capacitación y asesoramiento técnico, lo que habría permitido aumentar su rentabilidad, adicionalmente a ello no han llevado una evaluación de los costos asociada a la materia prima utilizada durante una temporada de siembra (p.111).

Gañaz & Zevallos (2018) en su investigación concluye: Establecer un sistema de costos basado en procesos proporcionará una mejora en la gestión empresarial, esto se traduce en un apoyo significativo para la dirección de la empresa en el control, planeación, organización y orientación para llegar a ciertos objetivos como la reducción del costo, aumento de ingresos, calidad de los productos y la maximización de la utilidad, asimismo al analizar los componentes del sistema de costos por proceso, se ha observado que la empresa no ha podido implementar procedimientos, políticas, o registros de control que posibiliten una gestión eficaz de todos sus recursos, además se ha identificado que el sistema de costeo empleado no se ajusta a las características de la empresa y no satisface los requerimientos de información, esto ha resultado en un ineficiente manejo de la misma (p.71).

Flores & Oshiro (2015) en su investigación concluye: Se realizó un análisis del sistema de costos por procesos implementado en la compañía Yugofrio S.A.C. Durante esta evaluación, se identificó que tanto el suministro de la materia prima

como los materiales indirectos dependen de un solo proveedor que establece los precios. La planta de producción no aprovecha completamente su capacidad de instalación. Además, el sistema de costos empleado por la empresa no proporciona un desglose detallado de los costos unitarios, lo cual es información esencial para llevar a cabo análisis que permitan determinar los precios de venta (p.95).

Pereyra (2014) en su investigación concluye: En el estudio de los costos variables relacionados con los protocolos de transferencia de embriones en bovinos en Yurimaguas, se han obtenido los siguientes valores por embrión transferible: \$48.39 para el Protocolo 1 (P1), \$46.37 para el Protocolo 2 (P2), y \$29.07 para el Protocolo 3 (P3). Además, se han determinado los costos fijos de producción de embriones, que ascienden a \$110.70 para el P1, \$103.80 para el P2 y \$67.71 para el P3. Estos costos aumentan en caso de que los embriones no sean transferidos en fresco. Asimismo, no se observan diferencias significativas en la administración de hormonas a las donadoras en los tres protocolos examinados. No obstante, en el Protocolo 3 (P3), la sincronización de la receptora parece demandar una manipulación adicional. A pesar de este aspecto, es importante destacar que el Protocolo 3 (P3) presenta los costos más bajos por cada embrión transferible producido.

Guevara (2020) en su investigación concluye: Antes de implementar el sistema de costos por órdenes, la empresa solía subestimar sus costos al evaluar su situación. Por consiguiente, carecía de un conocimiento preciso sobre el costo de producción de sus artículos. En consecuencia, el método utilizado para calcular los costos de sus productos no era el adecuado, ya que presentaba numerosas discrepancias en relación con los costos laborales y los gastos indirectos de fabricación. Además, mediante la implementación del sistema de costo por órdenes, se logró calcular los gastos relacionados con la materia prima directa en los que incide la empresa Bona Logistic E.I.R.L., donde se ha determinado que el costo de la materia prima por producto asciende a 9,862.80 soles en caso de una tolva y 15,727.48 soles en caso de una plataforma (p. 57).

Loncone (2017) en su investigación concluye: “Se puede apreciar que los productores de papa de la comunidad campesina de Occopata desconocen sobre los costos de producción un 85.2%, también se puede apreciar que el 67% de productores de papa calcula sus costos de producción por tanteo” (p. 83).

Castillo (2019) en su investigación concluye: “Antes de iniciar un proceso de costeo conocer plenamente que se va a costear e inmiscuirse en el proceso productivo a costear” (p. 73), asimismo concluye que es importante conocer la composición de los productos con fin de buscar mejoras significativas, debiéndose revisar constantemente el margen de ganancia ideal.

Solano & Tarazona (2019) concluye: La compañía no desglosa los costos directos relacionados con el arrendamiento de toldos, estructuras, sillas, mesas, equipamiento para el bar, etc., ni los servicios contratados de catering y entretenimiento de baile en el contexto de los eventos nupciales. En su lugar, los incorpora en el costo indirecto. Esto genera complicaciones al momento de asignar y calcular los costos asociados a cada componente de los servicios que la empresa ofrece. Los resultados muestran que un 88.33% y un 88.89% de los encuestados han seleccionado incorrectamente si estos alquileres y servicios contratados deberían considerarse costos directos o no, así como en la determinación de los costos laborales, la compañía ha categorizado a todo su personal como mano de obra directa, aunque hay colaboradores que participan de manera indirecta en la producción del servicio nupcial. Esta falta de clasificación adecuada impacta negativamente en la determinación de los costos asociados a la mano de obra directa.

Alva & Saavedra (2016) en su investigación concluye: “la empresa no cuenta con un departamento de contabilidad dentro de la empresa, por lo tanto, no cuenta con un sistema de costos, los precios de sus productos terminados son calculados en base a estimaciones y evaluación del mercado” (p. 92). Asimismo, “al aplicar el sistema de costos por procesos, se logró organizar los tres elementos del costo es decir Materia Prima, Mano de Obra Directa y los Costos Indirectos de Fabricación dentro de cada proceso” (p .92).

Peñaloza et al. (2019) en su investigación concluye: “El costo neto de fideos normales es de S/. 3340177 y de los fortificados es de S/. 3342677 se observa un aumento de costos entre los dos por el empleo de productos adicionales que proporciona un valor agregado” (p.26). Se establecieron los precios de comercialización unitarios de los fideos normales y fortificados, evidenciándose una utilidad de 0.30 céntimos por unidades.

Llague & Sánchez (2015) en su investigación concluye: Para optimizar la operación unitaria es necesario realizar las mediciones de los elementos que interceden en la fórmula del TDC y llevar una revisión de las medidas de perforación, los cuales conllevan a la reducción y determinación del TDC (p. 118).

Cerquín & Chaparro (2019) en su investigación concluye: “Para la determinación de los costos fijos, variables y los gastos de administración y ventas se usó como criterios de distribución el número de alumnos en su mayoría”, así mismo “Para determinar la rentabilidad del colegio American School, se realizó a través del costo directo en el cual se puede observar el margen de contribución de los niveles de educación” (p. 65).

Pongo (2020) en su investigación concluye: Se identificó la atribución de los costos de importación en el cómputo del costo de ventas, se halló que el incoterm que usa la empresa es el apto, en adición a ello se halló que los costos por almacenaje no fueron registrados. Asimismo, “se estableció que el PEPS es el método de valuación idóneo para el cálculo del costo de ventas de LPD SAC” (p. 65).

Jara (2018) en su investigación llega a la siguiente conclusión: Las Agencias de Viaje y Turismo que se enfrentan a una fuerte competitividad necesitan hoy en día tener elementos como son un sistema de costos y una estructura de costos acorde a su actividad, que le ayuden a lograr ser eficientes, efectivas y rentables pero que por razones más de información y de algunos casos de desinterés no tienen ya que del total de empresas de la muestra un 9.00% cuentan con una estructura de costos, que un 18.00% y 27.00% usan algunos datos y están implementando una estructura de costos respectivamente y que un 46.00% no cuentan con una estructura de costos existen también variaciones significativas entre las empresas como son: en cuanto a los suministros y servicios, las empresas en promedio grande realizan para brindar cualquier servicio en promedio un total de gastos por 29.11% del precio total del servicio, y que las empresas medianas realizan ese mismo gasto en un porcentaje de 42.44% y que las pequeñas empresas utilizan de sus ingresos por todo servicio un total de 14.96%; cómo podemos apreciar las variaciones existentes entre cada grupo es muy marcado aun cuando todas ellas se guían por el precio más bajo y como secundario la cercanía que las empresas de agencias de viajes y turismo de la ciudad

de Puno aun cuando creen que sería muy bueno tener un sistema de costos y contar con una estructura de costos por cada servicio que brindan.

Beltrán (1997) en su investigación concluye: En nuestro País la política tributaria no es estable, es por ello que existe incertidumbre por parte de las empresas para invertir y darle seguridad tanto al empresario y al cliente como por ejemplo las aportaciones al fondo Nacional de Vivienda varía negativamente del 7% al 5% que debe pagar el empleador al estado. La política de recaudación tributaria de la SUNAT sin educar a la población que tributa se hace merecedor como una institución no aceptada entre los contribuyentes y es por ello que el 17% de agencias opinan que es muy deficiente y cobra muchos impuestos; el 10% de agencias que dicen que son muy abusivos; el 13% de agencias opinan que no miden las consecuencias y el 27% de agencias opinan que se exceden en el cobro de impuestos.

Carrasco (2001) en su investigación concluye: Que en la gestión administrativa las agencias de Viajes y turismo de la ciudad de Puno el 33% realizan una eficiente administración mientras que el 67% una deficiente planeación, organización y un inadecuado control debiéndose que estas últimas veces inician las actividades turísticas y/o porque le dan mayor importancia a la sección de turismo receptivo (clientes), mereciendo poca atención la sección de contabilidad, ventas y billetes que de igual manera son importantes para una buena administración en las Agencias de Viajes y Turismo.

Sarmiento (2002) quien desarrolló una investigación sobre la evaluación organizacional administrativa de las agencias de viaje y turismo de la Provincia de Puno, llega a concluir que: "Dentro de los límites de mercado, la fijación de la utilidad y por ende la tarifa no es fija en determinados periodos, esto se basa de acuerdo a los comportamientos de mercado".

Salas (2003) quien desarrolló una investigación sobre los costos de operación y rentabilidad de las Empresas de Servicio de Transporte Lacustre Puno-Amantani-Puno, el mismo que concluye que el costo de maniobra actual se ha reconocido tres bases elementales del costo que actúan en la prestación de un servicio de Transporte Lacustre y determina que este tipo de desembolsos son imprescindibles para el correcto funcionamiento de los navios.

CAPÍTULO II

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 Identificación del problema

En el presente trabajo de investigación, se ha tomado como muestra a tres empresas que se dedican a prestación de servicio de transporte turístico lacustre, los mismos que operan en el Lago Titicaca de la región de Puno con domicilio legal establecido, en el Puerto Muelle de la ciudad de Puno.

El propósito central de este estudio de investigación es analizar de qué manera los costos impactan en la rentabilidad de las compañías bajo análisis. Con este fin, se emplearon los estados financieros correspondientes a los años 2015 y 2016 como materiales y metodología.

Para evaluar los objetivos, se aplicaron los enfoques deductivo e inductivo, los cuales posibilitan analizar los desafíos enfrentados por las empresas en análisis a través de sus estados financieros. También se utilizaron encuestas predefinidas para recopilar información de la misma fuente, aunque en muchos casos estas encuestas presentaron restricciones considerables.

Recabada la información y debidamente sintetizada, los resultados esperados son los siguientes:

- a) Los costos de prestación de servicios de las empresas son variados en función a la actividad que desarrollan cada uno de ellos. Todos estos resultados serán obtenidos en función de los resultados de la hoja de costos de cada empresa, los mismos que se llevaron a un análisis del costo unitario de acuerdo a la información obtenida de las mismas empresas.
- b) Se espera, que los precios de comercialización, de prestación de servicios, lo realizan en función a la demanda y oferta en el mercado, sin ningún estudio analítico de los costos.

- c) Respecto a establecer la rentabilidad, esta cobra relevancia debido a que constituye una herramienta administrativa fundamental que conduce a la identificación de los rendimientos para fundamentar la toma de decisiones. Esto se logra a través de la organización de costos, el análisis y la comprensión de los estados financieros. Para llevar a cabo este proceso, resulta esencial contar con profesionales especializados en la gestión empresarial.

Las limitaciones que se espera en la ejecución son las siguientes:

- Escasez en la documentación de administración y organización contable de las empresas y la formulación de costos de prestación de servicios para verificar sus resultados.
- Limitado acceso para la obtención de los estados financieros de las empresas en estudio, por considerar datos confidenciales.
- Escasez de bibliografía sobre la actividad de análisis de costos de prestación de servicios de transporte turístico.

Con la visita de turistas nacionales e internacionales al Puerto Lacustre, se activan los servicios entre ellos el transporte lacustre turístico con que cuenta la ciudad de Puno; esto implica que no es suficiente contar con lugares turísticos atractivos; para realmente disfrutar de ellos, es esencial proporcionar un servicio de alta eficiencia y sobre todo calidad, esto a su vez garantizará la satisfacción en la experiencia de los paquetes turísticos ofrecidos.

Las empresas de transporte turístico lacustre en estudio que prestan servicios turísticos no llevan una meritoria contabilidad de costos; resultado de que no cuentan con los sistemas de costos operativos que permita prever el sobre costo o costo de insumos, la mano de obra y otros gastos generales de servicio. Por tal motivo no reflejan los niveles de rentabilidad en situaciones favorables porque la tarifa de pasaje no es formulada con un criterio técnico de subas de combustible, repuestos, servicios de terceros.

Motivo que condujo realizar la investigación a las empresas privadas de transporte turística lacustre AEETAL, Empresa de Transportes Turísticos Amantani Sociedad de Responsabilidad Limitada y Empresa de Transportes Turísticos Taquili Sociedad de Responsabilidad Limitada, es con la finalidad de orientar, lograr las metas y objetivos a las empresas en investigación.

2.2 Enunciados del problema

2.2.1 Problema general

¿Cómo influyen los costos operativos en los resultados financieros en las empresas de transporte lacustre de turismo de la ciudad de Puno en el año 2015-2016?

2.2.2 Problemas específicos

- ¿Es necesario contar con una estructura de costos de prestación de servicios para las empresas de transporte lacustre de turismo en la ciudad de Puno?
- ¿Cómo inciden los costos en los resultados de prestación de servicios en las empresas de transporte lacustre de turismo?
- ¿Es necesario determinar un modelo de aplicación de costos?

2.3 Justificación

Este trabajo de investigación se desarrolló con la finalidad de analizar los costos de operación de las empresas de transportes turísticos lacustre de pasajeros, mediante la implementación de un sistema de costos adecuados.

El tema investigado resultó de gran relevancia y utilidad, ya que brindará a los empresarios (propietarios y directores) que estén considerando establecer una empresa similar, la capacidad de tomar decisiones informadas acerca de los elementos que afectarán tanto sus costos operativos como su rentabilidad.

Asimismo, servirá como guía de consulta y apoyo a los estudiantes de la Facultad de Ciencias Contables y Administrativas, y para próximos estudios relacionados al presente trabajo de investigación.

2.4 Objetivos

2.4.1 Objetivo general

“Evaluar la aplicación de los costos operativos y su influencia en los resultados financieros en las empresas de transporte turístico lacustre de la Región Puno en el año 2015-2016”

2.4.2 Objetivos específicos

- Evaluar la aplicación de costos operativos para las empresas de transporte turístico lacustre de la Región de Puno.
- Determinar la influencia de los elementos de costos de prestación de servicio a los resultados financieros.
- Proponer un modelo de aplicación de un sistema de costos para las empresas de transporte turístico lacustre de la Región Puno.

2.5 Hipótesis

2.5.1 Hipótesis general

El sistema de costos, la estructura de los costos operativos de las empresas de transporte turístico lacustre, no es la más adecuada ni eficiente, por lo tanto, influyen directamente en la rentabilidad de estas empresas.

2.5.2 Hipótesis específicas

- El sistema de costos de las empresas de transporte turístico lacustre de pasajeros en la región Puno, no es la más adecuada, para determinar los costos operativos.
- La estructura de costos operativos de las empresas de transporte turístico terrestre de pasajeros de la Región Puno no es eficiente.
- Los costos operativos influyen directamente en la determinación de la rentabilidad de estas empresas.

CAPÍTULO III MATERIALES Y MÉTODOS

3.1 Lugar de estudio

El trabajo de investigación está ubicado en el Puerto Muelle del distrito de Puno, Provincia de Puno de la Región de Puno, cuya población se caracteriza por ser lancheros y pescadores, está a una altura de 3,825 m.s.n.m.

3.2 Población

La población del presente trabajo de investigación está representada por tres grupos de empresas como se muestra a continuación:

- Empresas de Transportes Turísticos AEETAL TOURS, que prestan servicio de transporte turístico lacustre del puerto de Puno a la Isla los Uros ida y vuelta.
- Empresa de Transportes Turísticos AMANTANI TOURS Sociedad de Responsabilidad Limitada, que prestan servicio de transporte lacustre puerto de Puno hacia las islas de Amantani ida y vuelta.
- Empresa de Transportes Turísticos TAQUILE TOURS. Sociedad de Responsabilidad Limitada, que prestan servicio de transporte lacustre puerto de Puno hacia las islas de Taquili ida y vuelta.

3.3 Muestra

Del total de la población determinada se tomó como muestra representativa al total de las empresas, que representa en número de tres grupos de empresas de mayor responsabilidad en su organización y trabajo, a la vez estas empresas tienen las mismas características de organización y de trabajo en la prestación de servicio de transporte turístico de pasajeros.

Descripción de la muestra

Se supone que estas empresas representativas son las que sufren un mayor grado, los problemas planteados en función a las hipótesis del presente trabajo, puesto que gran parte

de su patrimonio está invertido en unidades de transporte y para la obtención de la muestra se ha optado en forma digitada (señalada) aconsejable para este trabajo porque disminuye el margen de error probabilística a menor grado tomado como referencia a un grupo con características similares que existe entre empresas motivo de análisis de acuerdo a entrevista realizados a los empresarios y trabajadores.

3.4 Método de investigación

3.4.1 Método de investigación

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación se utilizó los siguientes métodos de investigación Inductivo y deductivo:

MÉTODO. - Es el procedimiento sistemático que sigue a la consecuencia de un fin.

DEDUCTIVO. - Es el raciocinio que pasa de lo universal a lo menos universal, a lo particular o en el caso límite de lo universal a lo igualmente universal. Es la demostración que, en oposición a la prueba por hechos, evidencia una exigencia de derecho.

Por tal razón, este método nos permitió, a través del marco teórico, marco referencial y conceptual; así como los procedimientos realizados, demostrar la validez de las hipótesis planteadas. Este método sirve de apoyo para deducir la información de todo el material disponible, respecto a la información de la elaboración de los libros contables electrónicos, analizando sistemáticamente de las partes ya existentes con respecto a las variables o las condiciones de una situación.

3.4.2 Tipo de investigación

TIPO ANALITICO. - Es el proceso de conocimientos que se inicia por la identificación de cada una de las partes que caracterizan una realidad, de esa manera se establece la relación causa-efecto entre los elementos que componen el objetivo de investigación. Consiste en descomponer de un todo, se usó como pasos como observar, describir, enumeración de las partes, ordenamiento y clasificación de todo material de investigación disponible. Analizando las partes sistemáticamente con respecto a las variables o las condiciones de los recursos de información y la documentación existente.

TIPO DESCRIPTIVO. - Consiste en describir e interpretar todo el conjunto de hechos relacionados al tema de investigación. Se tomó este método para describir el análisis estadístico en la que permitió explicar el impacto de la implementación de libros electrónicos por las empresas de turismo de la región Puno.

3.4.3 Diseño de investigación

El tipo de investigación que se empleó se encuentra circunscrito en un diseño no experimental, con el tipo de investigación cuantitativo, este tipo de investigación no experimental cuantitativa, según Hernández Fernández & Baptista (2010) podría definirse como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente... lo que hacemos es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para posteriormente analizarlos y es explicativa, básica y Ex pos-facto, que consiste en analizar los documentos existentes.

3.5 Descripción detallada de métodos por objetivos específicos

La información conseguida ha sido ordenado, seleccionada analizada y presentada en cuadros (tabuladas) con una o dos entradas.

Se realizó las siguientes actividades. Análisis de la información obtenidas a partir de las entrevistas, codificación, procesamiento para estimar promedios y porcentajes.

Para el tratamiento e interpretación de la información obtenida, se siguió el proceso siguiente:

- Desarrollo de encuestas
- Tabulación de datos
- Ordenamiento de los datos.
- Procesamiento de los datos a través del método descriptivo y analítico
- Análisis, interpretación y evaluación de los resultados.
- Contrastación de las hipótesis.

3.5.1 Técnicas e instrumentos de la investigación

La recopilación de datos realizada será la base en la que se fundamentará la realización de este trabajo de investigación, con el propósito de alcanzar los objetivos



establecidos y validar o descartar las hipótesis propuestas mediante los métodos que se detallan a continuación.

a.- Observación. - Esta técnica permitirá conocer de cerca, por la experiencia laboral observar la importancia del sistema de aplicación de costos y el aspecto financiero.

b.- Entrevista personal. - Se describe como un diálogo entre individuos, en el cual el entrevistador formula preguntas al entrevistado donde este último proporciona las respuestas que se relacionan con las suposiciones de la investigación.

c.- Encuesta. – A través de esta metodología se obtuvo información de una selección representativa de una población específica. Este procedimiento nos permitió recolectar datos de primera mano que posibilitaron la presentación del problema en cuestión.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La investigación se realizó de acuerdo a los objetivos específicos y generales del proyecto, cuyos resultados se detallan a continuación:

4.1 Evaluación de la aplicación de costos operativos para las empresas de transporte turístico lacustre de la región de Puno

4.1.1 Estructura de costos de empresas de transporte turístico lacustre de pasajeros.

En la mejora de la actividad productiva existente se constituye un elemento primordial para lograr un mayor alcance en los mercados, el proceso de distribución y transporte de pasajeros turísticos, lo que provoca que el término de costos de operación de vehículos se convierte en el punto inicial para establecer los gastos asociados al transporte y en consecuencia, su participación en los costos totales así, en respuesta a esta inquietud, a continuación desarrollamos una estructura de costos de empresa de transportes turístico lacustre de pasajeros que bien puede ser mejorada, con posteriores trabajos de Investigación.

4.1.2 Objetivos de la empresa de transportes turísticos lacustre.

Prestar el servicio de transporte turísticos lacustre de pasajeros y afines es optimizar el retorno de la inversión efectuada en activos directamente vinculados a la empresa.

a) Estructura básica de los costos de prestación de servicio.

Con los datos históricos que nos proporciona la contabilidad, podemos elaborar la estructura de costos de la siguiente manera:

1. Costos de Operación.
2. Costos Administrativos.

3. Costos de ventas.
4. Costos financieros
5. Costos de los servicios.

Consideraciones:

El transporte de servicio turístico lacustre de pasajeros en la región Puno, así como los vehículos dedicados a esta actividad, están afectos al IGV. El impuesto a la renta representa un desembolso para la compañía y se calcula al terminar el periodo, basado principalmente en la utilidad neta; no obstante, su aproximación es viable al definir la estructura de costos, fijar precios de venta y proyectar la utilidad anticipada.

b) Estructura de los costos

Convenientemente, se ha tomado establecer una estructura de costos los siguientes.

1. Costos fijos (CF). – A modo de ejemplo, el costo del seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT.
2. Costos Variables unitarios (CVU.). – A modo de muestra, el valor de venta de gasolina consumido por kilómetro recorrido
3. Costos cuasi variables (CQV). – Un ejemplo típico, las labores de servicio, los peajes. etc. Este costo se establece en soles por viaje.

Adicionalmente.

Hay factores que suelen pasar inadvertidos pero que ejercen influencia tales como:

1. La distancia y duración real del servicio.
2. El factor estado, ruta y geografía de la ruta.
3. El grado de utilización de la capacidad instalada (UCI).
4. El periodo de operación (PO) (¿Cuántos días al mes se opera generando ingresos?).
5. La intensidad del uso de la flota (IO)

c) Los precios de los servicios.

Los criterios básicos en el establecimiento del costo de servicio pueden ser:

1. Identificación de los costos atribuibles a la empresa.
2. Medición de la utilidad como rendimiento esperado.
 - De la Inversión en activos fijos, inmuebles, vehículos y equipos atribuibles a la empresa.
 - El activo total neto y
 - El valor de reposición de los activos.

d) Conformación de la Inversión.

Se conforma de la siguiente manera:

Activos Fijos.

- Vehículos de transporte turístico lacustre de pasajeros, (lanchas)
- Equipos (máquinas de oficina)
- Inmuebles (terrenos, infraestructura, instalaciones).
- Activos de apoyo (sistema de comunicación, vehículos de supervisión, etc.)

Capital de Trabajo.

Una porción de la inversión está destinada a garantizar la disponibilidad de fondos para respaldar las operaciones a corto plazo de la empresa. Estos fondos abarcan gastos como salarios, combustibles, reparaciones y demás gastos administrativos. Algunas compañías mantienen un nivel equivalente a 25 días de operación en términos de liquidez según este aspecto.

4.1.3 Aplicación de gastos de operaciones a la empresa de transporte turístico lacustre Asociación de Empresas Turísticas Acuático Lacustre (AETAL).

Consideramos el caso de una empresa de transporte turístico lacustre de pasajeros que cuenta con:

1. Tamaño de la Flota (TF) 80 unidades de lanchas.
2. Capacidad de 20 pasajeros cada lancha.
3. Periodo de operación (PO), 25 días mensuales.
4. Índice de operatividad (IO): 1

Periodo de operación:

Para el caso en estudio es de 25 días al mes.

Índice de operatividad.

Cuando el índice de operatividad es 1, significa que la flota completa estuvo en funcionamiento para generar ingresos. Si el índice es menor a 1, esto implica que hay períodos en los que la flota no generó ingresos, ya sea debido falta de servicio, problemas mecánicos, entre otros. Es importante no confundir este índice con el de efectividad.

Tabla 1

Índice de operatividad de la empresa (AETAL)

Grupos	Operatividad	Inoperatividad	Ocioso días	Total
Grupo A	20	0	0	20
Grupo B	20	0	0	20
Grupo C	20	0	0	20
Grupo D	20	0	0	20
Totales	80	0	0	80

En el caso de la empresa de transportes turísticos de pasajeros lacustre (AETAL) al realizar el calcula se obtiene que el índice de operatividad correspondiente a un

conjunto 80 unidades con un ponderado mensual de 25 días de operación. Si las 80 unidades operaron los 25 días útiles del mes, el índice de operatividad sería igual a 1:

$$25 \times 80 = 2000 \text{ días - maquina.}$$

El índice de operatividad del ejemplo es de:

$$2000 / 2000 = 1 \text{ o } 100\%.$$

Es la forma que se calcula considerando las 80 unidades de la flota, y para el caso se considera que el nivel de operación es 1 o 100%.

Tabla 2

Índice de operatividad de la empresa de transportes turísticos lacustre

Amantani

GRUPOS	Operatividad	Inoperatividad	Ocioso días	Total
Grupo A	20	0	0	20
Totales	20	0	0	20

Para la empresa Amantani se realiza el cálculo del índice de operatividad correspondiente a 20 unidades con un ponderado mensual de 25 días de operación. Si las 20 unidades operaron los 25 días útiles del mes, el índice de operatividad sería igual a 1:

$$25 \times 20 = 500 \text{ días - maquina.}$$

El índice de operatividad del ejemplo es de:

$$500 / 500 = 1 \text{ o } 100\%.$$

Es la forma que se calcula considerando las 20 unidades de la flota, y para el caso se considera que el nivel de operación es 1 o 100%.

Tabla 3

*Índice de operatividad de la empresa de Transportes Turísticos Lacustre
Taquile Tours S.R.Ltda*

	Operatividad	Inoperatividad	Ocioso días	Total
Unidad A	12	0	0	12
Totales	12	0	0	12

En el caso de la empresa de transportes turísticos lacustre Taquile tours S.R. Ltda. presentado tiene 12 unidades se calcula el índice de operatividad correspondiere a 12 unidades con un promedio mensual de 25 días de operación. Si las 12 unidades operaron los 25 días útiles del mes, el índice de operatividad sería igual a 1:

$$25 \times 12 = 300 \text{ días - maquina.}$$

El índice de operatividad del ejemplo es de:

$$300 / 300 = 1 \text{ o } 100\%.$$

Es la forma que se calcula considerando 12 unidades de flota, y para el caso se considera que el nivel de operación es 1 o 100%.

Tabla 4

Resumen de costos unitarios por rubros de las tres empresas con una unidad c/u

EMPRESAS	AETAL TOUR SRL.			AMANTANI		TOURS	TAQUILE TOURS S.R.L.		
	ANEXO Cuadro	Costo Unitario	Costos Totales	ANEXO Cuadro	Costo Unitario	Costos Totales	ANEXO Cuadro	Costo Unitario	Costos Totales
Costo variable unitario por Km. Recorrido:									
Combustible consume 40 Km un galón	1-3	0.3245	12.98	2-13	0.3245	12.98	3-23	0.3245	12.98
Mantenimiento básico a 4,000 km	1-4	0.0662	265.00	2-14	0.0612	245.00	3-24	0.0582	233.00
Repuesto y mantenimiento básico a 6,000 km	1-5	0.0283	170.00	2-15	0.0333	200.00	3-25	0.0375	225.00
A. Total Costo variable unitario por Km recorrido		0.4190	447.98		0.4190	457.98		0.4202	470.98
Costo fijo unitario por vehículo – día									
Mano de obra directa 30 días	1-1	1.8264	45.66	2-11	3.3980	84.95	3-21	2.7360	68.40
Mano de Obra indirecta 30 días	1-2	5.6232	140.58	2-12	5.4724	136.81	3-22	4.9700	124.25
Depreciación Vehicular 30 días	1-6	4.6752	116.88	2-16	4.2500	106.25	3-26	5.0832	127.08
SOAT (seguro obligatorio. sobre accidentes tránsito.) 30 días	1-7	0.4000	120.00	2-17	0.4000	120.00	3-27	0.4000	120.00
Otros gastos de Servicio 30 días	1-8	0.1667	50.00	2-18	0.1266	38.00	3-28	0.1333	40.00
B. Total Costo fijo diario por vehículo-día		12.6915	473.12		13.6470	486.01		13.3225	479.73
COSTO TOTAL (CVU x Km Rec. + CF x Veh-Día) A + B		13.1105	921.1000		14.0660	943.9900		13.7427	950.7100
Costo Fijo Unitario por vehículo -. Día									
Gastos Administrativos depreciación Maquinaria. Equipo.	1-9	0.3584	8.96	2-19	0.3584	8.96	3-29	0.3584	8.96
Gastos de Ventas diversos gastos	1-10	0.0398	11.93	2-20	0.0440	13.19	3-30	0.0337	10.10
C. TOTAL GASTO ADMINISTRATIVO Y DE VENTAS		0.3982	20.89		0.4024	22.15		0.3921	19.06
TOTAL GASTO EN GENERAL (A + B + C)		13.5087	941.9900		14.4684	966.1400		14.1348	969.7700

4.1.4 Cuadro resumen de costos

En la tabla No 05 se presenta el resumen de los costos de las tres empresas en estudio podemos concluir con el siguiente resultado, suponiendo que cada empresa posee una unidad móvil en iguales condiciones en el trabajo. Se determina el costo fijo diario por vehículo, costo variable unitario por Km. Resumen de los gastos administrativos y de ventas por día extraídos de los anexos del 01 al 30 que se encuentran en parte final del presente trabajo

Tabla 5

Cuadro resumen de los costos unitarios fijos por día y km

EMPRESAS	AETAL TOURS		AMANTANI TOURS		TAQUILE TOURS	
DETALLE	VALOR	UNIDAD DE MEDIDA	VALOR	UNIDAD DE MEDIDA	VALOR	UNIDAD DE MEDIDA
Costo Fijo Diario por Vehículo.	12.6915	Por Vehículo día	13.6470	Por Vehículo día	13.3225	Por Vehículo día
Costo Varía Unitario por Km	0.4190	Por Km	0.4190	Por Km	0.4202	Por Km
SUMAS TOTALES	13.1105		14.0660		13.7427	
Gastos Administrativos	0.3584	Por Vehículo día	0.3584	Por Vehículo día	0.3584	Por Vehículo día
Gastos de Ventas	0.0398	Por Vehículo día	0.0440	Por Vehículo día	0.0337	Por Vehículo día
SUMAS TOTALES	0.3982		0.4024		0.3921	
TOTAL GENERAL	13.5087		14.4684		14.1348	

4.1.5 Cuadro resumen de costos Unitarios

Determinación del costo unitario para las tres empresas cuyas características es el siguiente: La empresa de transportes turísticos AETAL Tours que posee 80 unidades el costo unitario por día es S/135.0870 para cada unidad de salida por día. La empresa de transportes turísticos Amantani Tours que posee 20 unidades, tiene un costo Unitario por día de S/57.8736 para cada unidad. La empresa de transportes turísticos Taquile Tours, que posee doce unidades, tiene un costo Unitario por día de S/70.6740

Tabla 6

Determinación de costos unitarios por día

EMPRESAS	AETAL TOURS			AMANTANI TOURS			TAQUILE TOURS		
DETALLE	Costo Unit día	No Unid	costo Total día	Costo Unit día	No Unid	costo Total dia	Costo Unit día	No Unid	Costo Total día
Costo Fijo Diario por Vehículo	12.6915	10	126.9150	13.6470	4	54.5880	13.3225	5	66.6125
Costo Variable Unitario por Km	0.4190	10	4.1900	0.4190	4	1.6760	0.4202	5	2.1010
SUMAS TOTALES	13.1105		131.1050	14.0660		56.2640	13.7427		68.7135
Gastos Administrativos	0.3584	10	3.5840	0.3584	4	1.4336	0.3584	5	1.7920
Gastos de Ventas	0.0398	10	0.3980	0.0440	4	0.1760	0.0337	5	0.1685
SUMAS TOTALES	0.3982		3.9820	0.4024		1.6096	0.3921		1.9605
TOTAL GENERAL	13.5087		135.0870	14.4684		57.8736	14.1348		70.6740

Tabla 7

Determinación del costo unitario por día tarifa de servicio y distancia en km recorrido por las tres empresas

COST FIJO	CF x VEHIC Dia	COST VARI. UNIT.	COSTO TOTAL	TARIFA
VEHICU DIA	Adm y Ventas	POR KM RECORR.	POR VIAJE DIA	PROPUESTA POR DIA
126.915	3.982	4.19	135.087	150
54.588	1.6096	1.676	57.8736	200
66.6125	1.9605	2.101	70.674	250
248.1155	7.5521		255.6676	600

COSTO UNIT. POR VIAJE = (Costo fijo vehículo por día + Gastos Ad. Y Ventas) + (Costo variable unitario por km x km x No de Km recorrido).

COSTO UNITARIO POR VIAJE = Costo vehículo por día + (costo variable unitario por km x No de Km recorrido).

4.2 Determinar la influencia de los elementos de costos de prestación de servicio a los resultados financieros

4.2.1 Es de Costos de prestación de servicio de transporte turístico terrestre

Para el desarrollo del presente capítulo se ha elaborado anticipadamente cuadros específicos para demostrar los resultados obtenidos de las hojas de costos de prestación de servicio de transporte turístico terrestre, así como la confección de los estados financieros de las empresas tomadas como muestra para el presente trabajo de Investigación, los cuales se encuentran resumidos en cuadros los con datos reales tomadas de acuerdo a información obtenida de los documentos fuentes en forma directa y objetiva de los hechos con la finalidad de demostrar el resultado de los objetivos específicos propuestos en el presente trabajo de investigación los siguientes:

4.2.2 Composición de los costos de transportes turístico terrestre de pasajeros

Los principales elementos de composición de los costos de prestación de servicios de transporte terrestre, está constituido por los siguientes:

INSUMOS. - Rubro conformado por el uso de bienes materiales tales como petróleo, gasolina, lubricantes, grasas y otros

REPUESTOS. - Está conformado por los gastos de compra de repuestos duraderos que son utilizados en la prestación de servicio de transporte turístico lacustre, los mismos por el uso y desgaste es necesario reemplazarlos constantemente, para no interrumpir el servicio y tienen una duración distinta del uno al otro, clasificados en kilómetros recorridos.

MANO DE OBRA. - Este rubro está conformado por los pagos que se realiza a los trabajadores de la empresa, por los diferentes servicios denominados salarios de los tripulantes (patrón), guías turísticos, sueldos de secretaria de oficina, del empleado (ventas), los viáticos aportaciones de leyes sociales y otros.

SERVICIOS DE TERCEROS. - Esta cuenta está conformado por los servicios prestados por los terceros en beneficio de la empresa tales como alquileres de oficina principal, Agencias, lavado y mantenimiento de vehículos, Seguros y otros.

DEPRECIACIONES. - Conformado por todas aquellas provisiones que se realiza anualmente, por el desgaste de unidades de transporte el 20% del valor de activo al año y una unidad móvil está garantizado para una vida útil de 05 años, que posteriormente deben ser reemplazados por otra nueva unidad con las reservas de provisiones hechas que se hace cada año.

OTROS GASTOS. - Está conformado por los diferentes gastos que no aparecen mencionados anteriormente y que son necesarios su existencia tales como el pago a peaje, revistas, periódicos y gastos de comunicaciones, y otros.

Las empresas dedicadas a la prestación de servicio de transporte turístico lacustre de pasajeros, representado por las empresas de Transporte AETAL Tours S.R.Ltda. Empresa de Transportes turístico AMANTANI Tours S.R. Ltda y Empresa de Transportes turístico TAQUILE Tours S.R. Ltda se han confeccionado sus hojas de costos de prestación de servicios que se encuentran resumidos en los cuadros No 01 Anexos Nos 02 al 04. donde se aprecia la conformación y composición de los elementos de costos de prestación de servicio de transporte turístico, como son los Insumos, repuestos, materiales, mano de obra y otras gastos indirectos, esta conformación de costo de operaciones se aplicó con el sistema de costos directos o históricos, con la finalidad de determinar con mayor precisión real costo real sin extremos que pudiera variar el mismo que se inicia con la adquisición de insumos, a esto se le suma los gastos de mano de obra directa e indirecta, que viene a constituir el costo primo, al costo primo se le suma los gastos indirectos de prestación de servicios o gastos generales, finalmente constituir el costo total de prestación de servicios, el costo total general, están representados en los anexos No 02 al 04 determinados los costos de viaje a los centros turísticos de la región de Puno, Islas flotantes de los Uros, Isla Amantani, Isla Taquile, que tienen un recorrido de 40, 70 y 75 Km respectivamente ida vuelta, así mismo en esta misma hoja de costos de prestación de servicios se determina el costo total del viaje y el costo unitario por vehículo día y por km recorrido.

Tabla 8

Resumen de costos totales por viaje mensual anual de las tres empresas

Empresas	Unidades	Total salidas	Total viaje	Total viaje	Costo viaje	Total
	Salida por día	Al mes	Al mes	Anual	Por día	Costo anual
AETAL	10	(10 X 25 DIAS)	250	3000	139.394	418182.00
AMANTANI	4	(4 X 25 DIAS)	100	1200	57.8044	69365.28
TAQUILE	5	(5 X 25 DIAS)	125	1500	70.597	105895.50
TOTALES				5700		593442.78

NOTA: Ingreso Total de salida a los Uros S/150.00 por lancha, Amantani S/200.00 por lancha y Taquile S/250.00 por lancha

Tabla 9

Resumen de ingresos totales por viaje mensual anual de las tres empresas

EMPRESAS	UNIDADES	TOTAL SALIDAS	TOTAL VIAJE	TOTAL VIAJE	INGRESO TOTAL	INGRESO TOTAL
	SALIDA POR DIA	AL MES	AL MES	ANUAL	POR DIA	ANUAL
AETAL	10	(10 X 25 DIAS)	250	3000	1500.00	4500000.00
AMANTANI	4	(4 X 25 DIAS)	100	1200	800.00	960000.00
TAQUILE	5	(5 X 25 DIAS)	125	1500	1250.00	1875000.00
TOTALES				5700		7335000.00

Tabla 10

Balance general al 31 de diciembre del 2015 – 2016 de las tres empresas (en soles)

EMPRESAS	EMP AETAL TOURS		EMP. AMANTANI TOURS		EMPRESA TAQUILE TOURS	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Activo						
Corriente						
Caja Bancos	580,326.00	638,358.60	702,194.46	772,413.91	849,655.30	934,620.83
Total del Activo Corriente	580,326.00	638,358.60	702,194.46	772,413.91	849,655.30	934,620.83
Activo No Corriente						
Unidades de Transporte	766,940.00	843,634.00	320,555.00	352,610.50	210,000.00	231,000.00
Muebles Enseres	5,930.00	6,523.00	7,175.30	7,892.83	8,682.11	9,550.32
(-) Depreciación. Acumulada	30,125.00	33,137.50	36,451.25	40,096.38	44,106.01	48,516.61
Total del Activo No Corriente	742,745.00	817,019.50	898,721.45	988,593.60	1,087,452.95	1,196,198.25
TOTAL DEL ACTIVO	1,323,071.00	1,455,378.10	1,600,915.91	1,761,007.50	1,937,108.25	2,130,819.08
Pasivo						
Corriente						
Tributos por pagar	55,400.00	60,940.00	67,034.00	73,737.40	81,111.14	89,222.25
Remuneraciones por pagar	24750.00	27,225.00	29,947.50	32,942.25	36,236.48	39,860.12
Total del Pasivo Corriente	80,150.00	88,165.00	96,981.50	106,679.65	117,347.62	129,082.38
Pasivo No Corriente						
Beneficio. Socia. De trabajadores.	4500.00	4,950.00	5,445.00	5,989.50	6,588.45	7,247.30
Provisiones Diversas	1,000.00	1,100.00	1,210.00	1,331.00	1,464.10	1,610.51
Total del pasivo no Corriente.	5,500.00	6,050.00	6,655.00	7,320.50	8,052.55	8,857.81
Patrimonio						
Capital Social	239,750.00	263,725.00	290,097.50	319,107.25	351,017.98	386,119.77
Resultados. Acumulados	10000.00	11,000.00	12,100.00	13,310.00	14,641.00	16,105.10
Resultado del ejercicio	987,671.00	1,086,441.00	313,926.00	345,318.60	658,473.00	724,320.30
Total del Patrimonio	1,237,421.00	1,361,166.00	616,123.50	677,735.85	1,024,131.98	1,126,545.17
TOTAL PASIVO + PATRIMONIO	1,323,071.00	1,455,378.10	1,600,915.91	1,761,007.50	1,937,108.25	2,130,819.08

Tabla 11

Estado de resultados al 31 de diciembre del 2015- 2016 de las tres empresas

(en soles)

EMPRESAS	EMP AETAL TOURS		EMP. AMANTANI TOURS		EMPRESA TAQUILE TOURS	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Ventas Netas	4,500,000.00	4,950,000.00	960,000.00	1,056,000.00	1,875,000.00	2,062,500.00
Costo de Prestación Servicio	418,182.00	460,000.20	69,365.00	76,301.50	105,895.00	116,484.50
UTILIDAD BRUTA	4,081,818.00	4,489,999.80	890,635.00	979,698.50	1,769,105.00	1,946,015.50
(-) Gastos de Administración	1078341.00	1,186,175.10	350400.00	385,440.00	554210.00	609,631.00
(-) Otros gastos de venta	1650500.00	1,815,550.00	110200.00	121,220.00	312877.00	344,164.70
UTILIDAD ANTES EL IMPUESTO	1,352,977.00	1,488,274.70	430,035.00	473,038.50	902,018.00	992,219.80
Impuesto a la Renta. 27%	365303.79	401,834.17	116109.45	127,720.40	243544.86	267,899.35
UTILIDAD NETA	987,673.21	1,086,440.53	313,925.55	345,318.11	658,473.14	724,320.45

En la determinación del costo Unitario, se efectuó en función a los costos de operación. Para determinar el costo de prestación de servicios, se obtiene sumando el costo de consumo de los insumos, más el costo de la mano de obra y los costos indirectos. Finalmente llegar al costo unitario, en función al costo del día y Kms recorridos y el costo total por el número de unidades de servicios que tiene cada empresa.

4.2.3 Evaluación del sistema de costo de empresas de transporte turístico lacustre

El objetivo principal de las empresas de transporte turísticos lacustre de pasajeros es obtener máximos beneficios con un mínimo de costo, para ello se requiere de una buena administración y organización del departamento de costo de prestación de servicio de transporte turístico terrestre en las empresas.

Podemos mencionar que el costo de prestación de servicios de transporte turístico en la ciudad de Puno de cada viaje realizado por las Empresas de Transportes Turísticos lacustre de pasajeros es lo siguiente: Puno a Isla los Uros 40 Km. Con un costo total de S/ 135.0870 para la empresa AETAL Tours, para la empresa AMANTANI Tours Puno a las Islas Amantani es de 70 km con costo por viaje S/57.8736 y para la empresa TAQUILE Tours que recorre 75 km un costo por viaje de S/ 70.6470.

4.2.4 Análisis económico financiero y rentabilidad de las empresas de transporte turístico lacustre de pasajeros.

El objetivo primordial de este estudio de investigación es evidenciar que las compañías de servicios de transporte turístico no están evaluando adecuadamente la rentabilidad de sus inversiones de capital a través de los estados financieros que generan al final de cada año. esto se hace con el propósito de determinar su solidez financiera y así respaldar la toma de decisiones, la planificación y el control. Para lograr esto, es esencial contar con presupuestos de ingresos y gastos, además de llevar a cabo estudios de pre-factibilidad y factibilidad. El resultado del análisis e interpretación de los estados financieros revela la capacidad financiera y la rentabilidad de las empresas, a través de herramientas de valoración como el estado de situación económica y financiera, así como el estado de resultados."

4.2.5 Análisis del punto de equilibrio.

Partiendo del concepto de que el punto de equilibrio es el momento en el que los ingresos simplemente alcanzan para cubrir los costos totales, sin dejar margen para ganancias. En este análisis, consideraremos los criterios siguientes.

Valor del Servicio	=	C.F.U. x No de días	C.V.U. x No de km
--------------------	---	---------------------	-------------------

$$\text{Valor del Servicio} = \text{C.F.U} \times \text{No de días} + \text{C.V.U.} \times \text{No de Km.}$$

Leyenda:

C.F.U. = Costo Fijo Unitario

C.V.U. = Costo Variable Unitario

Ejemplo: Para la empresa AETAL Tours un servicio que dura tres horas y recorre 40 Km. Puno a Isla los Uros tomados los datos del cuadro No 02

$$\text{P.Eq.} = (\text{S/ } 12.6915 \times 1 \text{ dia}) + (0.4121 \times 40 \text{ km})$$

$$\text{P.Eq} = \text{S/ } 12.6915 + 16.48.$$

P.Eq. = S/ 29.17 es el punto de equilibrio. (Costo de servicio)

4.2.6 Determinación del valor de venta del servicio.

Para establecer el precio del servicio, optaremos por elegir una tasa de rentabilidad y un enfoque de implementación (como, por ejemplo, basado en el valor de reemplazo del servicio), con el propósito de calcular la ganancia anticipada.

Considerando un valor de reemplazo anual de S/ 20,000.00 y una tasa anual de rentabilidad esperada del 30%, obtenemos.

$$\text{Utilidad por viaje} = \frac{\text{Tasa} \times \text{Inversión}}{\text{Meses} \times \text{periodo de operación}}$$

$$\text{Utilidad por viaje} = \frac{0.30 \times 25,000.00}{12 \times 25} =$$

$$\text{Utilidad por viaje} = \frac{7,500.00}{300} =$$

Utilidad por viaje = S/25.00 por vehículo - día

Valor del Servicio	C.F. diario. x No	C.V.U. x Km	Utilidad deseada
=	de días +	Recorrido. +	No de días x

Leyenda:

C.F. = Costo Fijo.

C.V.U. = Costo Variable unitario

Para un servicio que dura 1 día y recorrió 70 Km. Puno Amantani, para la empresa de transportes turísticos Amantani Tours

$$\text{Valor del servicio} = (13.6471 \times 1) + (0.4190 \times 70) + (30.00 \times 1).$$

$$\text{Valor del servicio} = 13.6471 + 29.33 + 30.00.$$

$$\text{Valor del servicio} = 42.9771 + 30.00.$$

$$\text{Valor del Servicio} = S/ 72.9771.$$

La determinación de una estructura de costos por día permite tener conocimiento de cuanto es el costo incurrido y determina el precio adecuado que permita a la empresa alcanzar sus objetivos.

4.2.7 Rentabilidad

Para evaluar la rentabilidad en la prestación de servicios de transporte, se establece una comparación y conexión entre los ingresos totales y los gastos totales, esto se obtiene por medio de la siguiente fórmula:

$$R = \frac{V.T.}{C.T.} \times 100$$

Donde:

R = Rentabilidad

V.T. = Ventas Totales

C.T. = Costos Totales

$$\text{Rentabilidad} = \frac{\text{Ventas Totales}}{\text{Costos Totales}} \times 100\%$$

Reemplazando:

$$\text{Rentabilidad} = \frac{150.00}{139.39} \times 100\%$$

$$\text{Rentabilidad} = 1.0761 \times 100\%$$

$$\text{Rentabilidad} = 107.61\% = (\text{Costo} = 100\%, \text{utilidad} = 8\%)$$

Determinar la Rentabilidad para la Empresa de Transportes turísticos Amantani Tours S.R. Ltda, tomando en cuenta los resultados de los costos de prestación de servicios y la utilidad esperada seria lo siguiente (resultados de cuadro No 04 y las utilidades esperadas por viaje análisis proyectado de determinación del valor de venta del servicio.

$$\text{Rentabilidad} = \frac{\text{Ventas Totales}}{\text{Costos Totales}} \times 100\%$$

Reemplazando:

$$\text{Rentabilidad} = \frac{300.00}{518.98} \times 100\%$$

$$\text{Rentabilidad} = 5.1898 \times 100\%$$

$$\text{Rentabilidad} = 518.98\% = (\text{Costo} = 100\%, \text{utilidad} = 418\%)$$

Determinar la Rentabilidad para la Empresa de Transportes turísticos Taquile Tours S.R.Ltda.

$$\text{Rentabilidad} = 400.00/70.5970 \times 100\% = 5.6660 \times 100\% = 566.60\%$$

$$\text{Rentabilidad} = 566.60\% = (\text{Costo} = 100\%, \text{utilidad} = 466\%)$$

La rentabilidad que se obtiene en la prestación de servicio de transporte turístico terrestre proviene de la obtención de la relación financiera de ventas totales con los costos totales, de acuerdo a la fórmula planteada, efectuada las operaciones financieras se puede observar que la empresa de Transportes turísticos los Uros Tours obtiene una rentabilidad de 8% de sus ingresos, la empresa de Transportes turísticos Amantani Tours obtiene una rentabilidad de 418% de sus ingresos y la empresa de Transportes turísticos Taquile Tours obtiene un rentabilidad de 466% (en soles seria S/4.66 por cada 1 sol invertido en costos de prestación de servicios cuyos resultados en porcentajes si son satisfactorios la rentabilidad para estas empresas.

En términos generales la rentabilidad, es comparar los resultados obtenidos de prestación de servicios en el plano económico con las inversiones efectuados en la misma empresa y que su actividad sea productiva, para que esto suceda lo óptimo es que estas empresas obtienen una rentabilidad por encima del 100% del costo de prestación de servicio, lo que significa que estas empresas están trabajando con bajos costos su sistema de trabajo, es satisfactorio y beneficioso

En resumen, con los resultados obtenidos del presente trabajo de Investigación, se determinó que los beneficios obtenidos por la prestación de servicio de transportes turístico terrestres de pasajeros en la ciudad de Puno son muy satisfactorios, tal como se aprecia en los análisis de los estados financieros de estas empresas.

4.3 Contrastación de los objetivos con las hipótesis

Hipótesis específico No 01.-

“El sistema de costos de las empresas de transporte turístico lacustre de pasajeros en la región Puno, no es la más adecuada, para determinar los costos operativos”

Las empresas de transporte turístico lacustre de la ciudad de Puno actualmente no han encontrado resultados de solución con los estudios de costos de prestación de

servicios desconociendo por completo de los trabajos de investigación existentes, por lo tanto, no conocen cuál es su costo de prestación de Servicios y cuál es su rentabilidad. De acuerdo a los resultados de análisis de los costos que se desarrolló en el presente trabajo de Investigación se determinó su verdadero costo, tal como aparece en los cuadros respectivos resultando que los costos representan un instrumento de control, para la toma de decisiones, sin su conocimiento y su aplicación estas empresas no conocen sus costos verdaderos. Por lo tanto, la, Hipótesis planteada si cumple con lo enunciado.

Hipótesis específico No 02:

“La estructura de costos operativos de las empresas de transporte turístico terrestre de pasajeros de la Región Puno no es eficiente”.

Conociendo los costos de prestación de servicios y el resultado de los ingresos podemos fácilmente determinar su rentabilidad de estas empresas. Los resultados obtenidos de costos influyen hacia los resultados en la rentabilidad de las empresas. Por lo tanto, es necesario implementar para estas empresas capacitación permanente a sus trabajadores y administradores con la finalidad de superar sus dificultades, por lo tanto. La Hipótesis planteada es necesaria para su cumplimiento, siempre que existan capacitación permanente de parte de los interesados y Instituciones responsables.

Hipótesis específico No 03.-

“Los costos operativos influyen directamente en la determinación de la rentabilidad de estas empresas”.

Para determinar cuáles son los factores que determinan, para una buena toma de decisiones es necesario conocer sobre la gestión empresarial, manejo de datos financieros, con aplicación de un sistema de costo real, instrumentos gerenciales y Administración estas empresas, podrían obtener resultados económicos favorables. Por lo tanto, la Hipótesis planteada, si cumple con, una orientación permanente de sus administradores y aplicación práctica de los instrumentos contables que se propone en el presente trabajo.

CONCLUSIONES

- Primera:** Las formaciones de estructura de costos de prestación de servicios de transporte turístico lacustre de pasajeros son homogéneas casi con las mismas características, y se presentan en forma variada para cada empresa, la no existencia de un diseño implementado de costos que se adecue a las necesidades de cada empresa, para su aplicación no será posible su desarrollo. Por lo tanto, no podrán fijar sus tarifas ni determinar cuál es su rentabilidad, lo que repercute a la gestión.
- Segunda:** Los principales elementos que forman los costos de operación de transportes son: primero insumos y materiales, que están conformado por lubricantes, combustibles, repuestos y accesorios; segundo mano de obra, conformado por el sueldo de administración de secretaría, del empleado (ventas), salario de choferes, Guías de turismo, leyes sociales, viáticos, lavado y engrase; finalmente gastos indirectos, que está conformado por depreciaciones, seguros, alquileres, gastos de comunicaciones, revistas, periódicos, otros.
- Tercera:** Los procedimientos contables usuales en la formulación de los costos de prestación de servicios de transporte turístico, requieren ser implementados por los profesionales competentes, con aplicación de un sistema de costos presupuestados o predeterminados de aplicación práctica y adecuada. En cuanto a la aplicación de las herramientas de gestión administrativa tales como análisis de los estados financieros, y el punto de equilibrio es muy importante para la toma de decisiones en la estructuración de los costos.

RECOMENDACIONES

- Primera:** Se recomienda a los empresarios transportistas de servicio de turismo, aplicar las normas y procedimientos adecuados para manejo de gestión de empresas que solucione los problemas en el aspecto de costos reales por que son herramientas de trabajo imprescindible en la actualidad para conocer de cerca su organización, control y administración de sus empresas de esta manera lograr los objetivos y metas, para conocer, cuanto se consume en insumos, mano de obra y gastos indirectos que son necesarios para formación del costo de prestación de servicio de transporte turístico de pasajeros disminuir sus costos y manejar una política de administración por objetivos, estableciendo su punto de equilibrio, por anticipado.
- Segunda:** Los propietarios que a su vez son administradores de sus propias empresas, deben capacitarse permanentemente, en el manejo Administrativo, Contable económico - financiero, y tomar decisiones en función a los resultados de su empresa.
- Tercera:** Con el desarrollo del objetivo No 03 del presente trabajo se pretende incorporar para las empresas de transporte turístico lacustre, una nueva técnica de aplicación de costos de prestación de servicios de transporte, por ser tomadas los datos y resultados a una realidad que se vive cada empresa existente en nuestro departamento.

BIBLIOGRAFÍA

- Alva, I., & Saavedra, Y. (2016). *El sistema de costos por procesos y su incidencia en la determinación del costo y utilidad de la empresa Rafia Especial Norte el Rey S.A.C. Trimestre Mayo - Julio del 2016* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Privada Antenor Orrego]. <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/2347>
- Alvarado, P., & Calle, M. (2011). Diseño de un sistema de costos por ordenes de producción para el “TALLER ARTESANAL ARTEMA” [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad de Cuenca]. In *Universidad de Cuenca*. <https://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/1252/1/tcon558.pdf>
- Aquise, O. (2015). *Contabilidad de Costos* [Universidad Mayor de San Andrés]. <https://repositorio.umsa.bo/xmlui/bitstream/handle/123456789/9563/TD-1336.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Beltrán, A. (1997). *Los Impuestos y las Agencias de Viajes en la Sub Región de Puno*. Universidad Nacional del Altiplano.(Tesis de Post Grado)
- Carrasco, D. (2001). *Análisis Administrativo y Contable de las Agencias de Viaje y Turismo de la Ciudad de Puno*. Universidad Nacional del Altiplano. (Tesis de Post Grado)
- Castillo, J. (2019). *Diferencia en la determinación del costo de las conservas de espárrago blanco de Green Perú S. A.* [Trabajo de suficiencia para obtener el Grado de Bachiller, Universidad Privada del Norte]. Diferencia en la determinación del costo de las conservas de espárrago blanco de Green Perú S. A.
- Cerquín, R., & Chaparro, O. (2019). *Determinacion del costo de servicio educativo y la rentabilidad del colegio particular American School en la ciudad de Trujillo* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Privada del Norte]. <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/22477>
- Chambe, C. (2011). *Costos estimados*. Universidad Andina Del Cusco. Retrieved May 19, 2023, from <https://es.scribd.com/document/611187027/Costos-Estimados#>
- Diario de Yucatán. (2018, November 12). *Costos en las empresas industriales* . <https://www.yucatan.com.mx/editorial/2018/11/12/costos-en-las-empresas->

industriales-77099.html

- Faxas, P. (2011). La contabilidad de costo y el costo de producción para una empresa. *Observatorio de La Economía Latinoamericana*, 153.
- Flores, E., & Oshiro, R. (2015). *El Sistema de costos por procesos y su influencia en la determinación del costo objetivo para las Empresas Productoras de Carne* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Privada Antenor Orrego]. <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/1524>
- Flores, G., & Ccarhuas, L. (2018). *Incidencia de los costos estimados, en la gestión de la empresa matadero frigorífico industrial Oxapampa S.A., ubicado en el departamento de Pasco* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión]. [http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/723/1/COSTOS ESTIMADOS TESIS ORIGINAL.pdf](http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/723/1/COSTOS_ESTIMADOS_TESIS_ORIGINAL.pdf)
- Flores, L., & Blanco, J. (2021). Determinación de costos operativos y su incidencia en la rentabilidad económica y financiera de las empresas de transportes urbano de pasajeros de la ciudad de Puno –Perú. *Actualidad Contable FACES*, 43, 76–92. <https://doi.org/10.53766/ACCON/2021.43.04> (Tesis de Post Grado)
- Garrido, Y., Merino, L., & Colcha, R. (2018). *Casos prácticos resueltos de contabilidad de costos por órdenes de producción con aplicación de NIIF* (1st ed.). Aval Espoch. <http://cimogsys.espoch.edu.ec/direccion-publicaciones/public/docs/books/2019-09-18-220336-60 Libro Casos prácticos de contabilidad de costos.pdf>
- Gil, Ana, Pérez, S., & Vásquez, J. (2018). Procedimiento para el registro contable en las cuentas del Grupo Capital. *Revista Cubana de Finanzas y Precios*, 2(1). <https://1library.co/document/zxv1lkny-procedimiento-registro-contable-cuentas-grupo-capital.html>
- Goñaz, E., & Zevallos, W. (2018). *Determinación de un sistema de costos por procesos para mejorar la rentabilidad en la empresa Panadería Oriental S.R.L., de la ciudad de Iquitos* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Científica del Perú]. <http://repositorio.ucp.edu.pe/handle/UCP/470>
- Grupo Prana. (2020, October 27). *¿Qué es la rentabilidad de una empresa y cómo se*

- calcula?* - *Präna Group*. <https://pranagroup.mx/blog/retribucion-para-tu-negocio/que-es-la-rentabilidad-de-una-empresa-y-como-se-calcula-628/>
- Guevara, M. (2020). *Determinación del costo de producción mediante el sistema de costos por órdenes en la empresa Bona Logistic E.I.R.L., Trujillo* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Privada del Norte]. <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/30081?locale-attribute=en>
- Guillén, G. (2012). *Determinación del costo de fabricación de muebles en la empresa “la madera”* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Nacional de Loja]. <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/handle/123456789/2243>
- Hernández, V. (2018). *Costos Estándar. Apuntes de Costos III*. [https://brd.unid.edu.mx/recursos/Contabilidad de costos/Bloque 5/Lecturas/1. Apuntes de costos III.pdf](https://brd.unid.edu.mx/recursos/Contabilidad%20de%20costos/Bloque%205/Lecturas/1.%20apuntes%20de%20costos%20III.pdf)
- INE. (2020, July 8). *Encuesta de Hogares 2017*. Catálogo de Bolivia. <http://static-200-105-137-10.accelerate.net/index.php/catalog/55/variable/V1031>
- Jara, Á. (2018). *Estructura de costos de servicios de las Agencias de Viajes de la ciudad de Puno*. <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/d54e26a2-1fa4-41ec-851b-6ebc8b761750/content>
- Llaique, Á., & Sánchez, W. (2015). *Determinación del costo total de perforación para optimizar esta operación unitaria en mina modelo a tajo abierto, Cajamarca - Perú* [Tesis para obtener el Título Profesional de Ingeniero de Minas, Universidad Privada del Norte]. <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/5284>
- Loncone, J. (2017). *Determinación del costo de producción de la papa variedad ccompis en la comunidad campesina de occopata del distrito de Santiago* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad tecnológica de los Andes]. <https://repositorio.utea.edu.pe/handle/utea/111>
- Meléndez, G., & Espinoza, J. (2018). *Análisis de la determinación del costo de producción del cultivo de la papa en la rentabilidad y valor agregado en los productores del distrito de Huariaca – Pasco* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Nacional Daniel Alcides Carrion]. <http://repositorio.undac.edu.pe/handle/undac/787>

- Molina, S., Rodríguez, M., & Cuamea, F. (1986). De modelos viejos a modelos nuevos: A manera de prólogo. *Turismo Alternativo*.
<https://www.researchgate.net/publication/299487074>
- Naranjo, R. (2013). *Sistema inteligente de gestión de capital para inversión en Bolsa* [Tesis para obtener el Grado de Máster, Universidad Complutense].
https://cv4.ucm.es/moodle/pluginfile.php/2577414/mod_resource/content/45/PFM_Rodrigo_Naranjo_Mota.pdf
- Peñaloza, J., Rosales, S., & Tiza, A. (2019). *Determinación de los costos de producción y fijación de precios de venta de fideos fortificados en Lima- Perú* [Trabajo de investigación para obtener el grado de Bachiller, Universidad César Vallejo].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/55326?locale-attribute=es>
- Peralta, E. (2014). *Contabilidad de costos* [Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua]. <https://repositorio.unan.edu.ni/9637/1/17437.pdf>
- Pereyra, A. (2014). *Determinación de costos en la transferencia de embriones de ganado vacuno*. <https://repositorio.unapiquitos.edu.pe/handle/20.500.12737/3841>
- Pongo, L. (2020). *El costo de ventas y su incidencia en la determinación del Impuesto a la Renta de la empresa LPD SAC* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Tecnológica del Perú].
<https://repositorio.utp.edu.pe/handle/20.500.12867/4864>
- Ramírez, C., & Robles, M. (2016). *La morosidad y su incidencia en la rentabilidad de la agencia laredo de la Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Trujillo, Distrito de Laredo* [Tesis para obtener el Título Profesional, Universidad Privada Antenor Orrego].
https://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/20.500.12759/3303/1/RE_CONT_CAROLINA.RAMIREZ_MELISSA.ROBLES_MOROSIDAD.EN.LA.RENTABILIDAD_DATOS.PDF
- Reyes, E. (1989). *Contabilidad de Costos* (3a. ed.). LIMUSA.
<http://www.bibvirtual.ucb.edu.bo:8000/opac/Record/211251>
- Rio, C. (2020). Objetivos de la Contabilidad de Costos. *Costos Para Administradores y Dirigentes*.<http://administracion.universidadipei.com/wp->

content/uploads/2020/07/A2.pdf (Tesis de Magister)

- Rodriguez Nicole. (2021, June 26). *Costos fijos / variables y gastos de operación*. 2021. <https://prezi.com/p/2b7mssocprl9/costos-fijos-variables-y-gastos-de-operacion/>
- Rojas, E., Molina, O., & Chacón, G. (2016). Un sistema de acumulación de costos para las empresas del sector agroindustrial frigorífico. *Scielo*, XXIV(2), 111–132. <https://doi.org/10.18359/rfce.2215>
- Salas, J. (2003). *Costos de Operación y Rentabilidad de las Empresas de Servicio de Transporte Lacustre Puno-Amantani-Puno*. Universidad Nacional del Altiplano.
- Salinas, K. (2018). *Sistema de costos en la gestión financiera de la empresa Textil SMP Cloting S.R.L.* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contadora Pública, Universidad San Pedro]. <https://core.ac.uk/download/pdf/231105704.pdf>
- Sarmiento, R. (2002). *Evaluación Organizacional Administrativa de las Agencias de Viaje y Turismo de la Provincia de Puno*. Universidad Nacional del Altiplano.
- Solano, M., & Tarazona, M. (2019). *Determinación del Costo de Servicio para un contrato de Eventos Nupciales de la empresa Q'BRANTA S.A.C* [Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público, Universidad Tecnológica del Perú]. [https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/2189/Mariela Solano_Mercedes Tarazona_Trabajo de Suficiencia Profesional_Titulo Profesional_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/2189/Mariela_Solano_Mercedes_Tarazona_Trabajo_de_Suficiencia_Profesional_Titulo_Profesional_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Tapia, G. (2020). *Rentabilidad, utilidad y valor*. CheckPoint - UNSA Cusco. [https://economicas.unsa.edu.ar/afinan/afe_1/material_de_estudio/material/Rentabilidad utilidad y valor.pdf](https://economicas.unsa.edu.ar/afinan/afe_1/material_de_estudio/material/Rentabilidad_utilidad_y_valor.pdf)
- Universidad Autónoma de Nuevo León. (2018). *Funciones de la contabilidad de costos*. http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1020121442/1020121442_004.pdf
- Universidad Nacional Abierta a Distancia. (2020). Marco teórico de los de costos conceptos básicos de costos. *Excelencia Académica* , 5–40. [https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/7438/Fundamentos de Costos 7-46.pdf?sequence=1](https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/7438/Fundamentos_de_Costos_7-46.pdf?sequence=1)
- Uzurieta, G. (2017, May 16). *Análisis de los costos de producción en la empresa* .



<https://www.gestiopolis.com/analisis-de-los-costos-de-produccion-en-la-empresa/>

Vargas, R., Garay, G., Martel, W., Escobedo, C., & Ballarte, A. (2022). *Ingeniería de costos* (Vol. 1). <https://www.unheval.edu.pe/webs/repositoriounheval>



ANEXOS

Anexo 1. Costos de Mano de Obra directa de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.

Los gastos de personal, que labora en la empresa está constituido por el salario o sueldo mensual más las aportaciones que realiza al gobierno central y a las instituciones públicas la empresa, datos tomados del cuadro No 01

Mano de Obra directa.

N°	Trabajador	Sueldo Mensual	Aportaciones 9% +1.7%	Viáticos día	Vac. + CTS. 8.33% * 8.33%	Totales
1	Patrón	28.00	2.996	10.00	4.6648	45.66
1	Interprete	0.00	0	0.00	0	0.00
1	Guía de turismo	0.00	0.00	0.00	0	0.00
Totales		28.00	3.00	10.00	4.6648	45.66

TOTAL, MANO DE OBRA

S/ 45.66

Fórmula para calcular el costo fijo unitario diario por vehículo.

CFU Veh-día = $\frac{\text{Costo total de mano de obra directa}}{\text{Periodo de Operación} \times \text{tamaño de la Flota} \times \text{Intensidad uso de flota}}$

Periodo de Operación x tamaño de la Flota x Intensidad uso de flota

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 45.66}}{25 \text{ días al mes} \times 01 \text{ unidades} \times 1 \text{ (índice de operatividad)}}$

25 días al mes x 01 unidades x 1 (índice de operatividad)

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 45.66}}{25} = \text{S/ 1.8264 Veh-día CF. Respuesta}$

25

Anexo 2. Mano de Obra indirecta de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por vehículo día

N°	Trabajador	Sueldo	Aportaciones	Viáticos	Vac. + CTS.	TOTALES
		Mensual	9% + 0.0%	día	8.33%+8.33%)	
1	Administrador	40.00	3.60	10.00	6.664	60.26
1	Vendedor	30.00	2.70	10.00	4.998	47.70
1	Secretaria	18.00	1.62	10.00	2.999	32.62
TOTALES		88.00	7.92	30.00	14.66	140.58

TOTAL, MANO DE OBRA INDIRECTA S/ 140.58

Fórmula para calcular el costo fijo unitario diario por vehículo.

CFU Veh-día = $\frac{\text{Costo total de mano de obra indirecta}}{\text{Periodo de Operación} \times \text{tamaño de la Flota} \times \text{Intensidad uso de flota}}$

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 140.58}}{25 \text{ días al mes} \times 01 \text{ unidades} \times 1 \text{ (índice de operatividad)}}$

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 140.58}}{25} = \text{S/5.6232 Veh-día CF. Respuesta}$

25

Anexo 3. Determinación del costo unitario de combustible por Kilómetro recorrido de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por Kilómetro recorrido

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Producto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Galón para 40 Km recorrido	Gasolina	11.00	1.98	12.98
TOTALES			11.00	1.98	12.98

TOTAL, COMBUSTIBLE

S/ 12.98

Fórmula para calcular el costo variable unitario por km recorrido por vehículo.

Un galón = 1 Galón recorre 40 Km = S/ 12.98

1 Km /costo galón = S/ 0.3245 C.U.V. por Km

Del combustible

Los gastos de combustible, está conformado por el consumo que se usa en el traslado de un lugar a otro de servicio de turismo datos tomados del cuadro No 03

Anexo 4. Determinación del costo unitario por gastos de mantenimiento básico de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA
Determinación del costo unitario por 4,000 Kilómetro recorrido

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Producto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Galón	Aceite de motor cada 15 días	42.37	7.63	50.00
1	Unidad	Filtros de aceite cada 15 días	38.14	6.86	45.00
,1/8	Galón	Liquido de freno	50.85	9.15	60.00
1	Unidad	Filtro de aire una vez al año	59.32	10.68	70.00
1	Vez	Lavado engrase del carro	33.90	6.10	40.00
	TOTALES		144.07	25.93	265.00

TOTAL, GASTOS DE MANTENIMIENTO BASICO S/ 265.00

$$\text{G. Mantenimiento. Básico} = \frac{\text{Total del Gasto}}{4,000 \text{ Km recorridos.}}$$

$$\text{G. Mantenimiento. Básico} = \frac{\text{S/265.00}}{4,000 \text{ Km recorridos.}}$$

$$\text{G. Mantenimiento Básico} = \text{S/ 0.0662 por Km recorrido (C.V.U.)}$$

Mantenimiento Básico

Mantenimiento básico, está constituido por los gastos de operatividad que se realiza casi con frecuencia a tiempo corto o de haber realizado en un tiempo de 4000 km de distancia recorrido en el traslado de un lugar a otro de servicio de turismo datos tomados del cuadro No 04.

Anexo 5. Determinación del costo unitario por gastos de mantenimiento básico por 6,000 Km recorrido de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por 6,000 Kilómetro recorrido

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Producto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Unidad	Crucetas una unidad cada 3 meses	67.80	12.20	80.00
3	Unidad	Fajas de sincronización cada 3 meses	50.85	9.15	60.00
2	Unidades	Correas de ventilación cada 3 meses	25.42	4.58	30.00
	TOTALES		144.07	25.93	170.00

TOTAL, GASTOS DE MANTENIMIENTO BASICO S/ 170.00

G. Rep y mantenimiento básico = $\frac{\text{Total del Gasto}}{6,000 \text{ Km recorridos.}}$

G. Rep y mantenimiento básico = $\frac{S/170.00}{6,000 \text{ Km recorridos.}}$

G. Rep y Mante. Básico = S/ 0.0283 por Km recorrido (C.V.U.)

Repuestos y Mantenimiento Básico

Repuestos y mantenimiento básico, está constituido por los gastos de operatividad que se realiza cada 6000 km recorrido de haber realizado en un tiempo de distancia recorrido en el traslado de un lugar a otro de servicio de turismo datos tomados del cuadro No 05.

Anexo 6. Determinación del costo unitario por depreciación mensual de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por depreciación mensual

Cantidad	Unidad de Medida	Marca Color Capacidad	Valor de Compra	Depreciación Anual 5%	Depreciación Mensual
1	Unidad	Lancha	28050	1402.50	116.88
	TOTALES		28050	1402.50	116.88

Valor de compra una 01 unidad de combi S/ 28,050.00

Depreciación anual 5% 1,402.50

Depreciación mensual 116.88

Depreciación Mensual = $\frac{S/ 116.88}{1} =$

Periodo de Operación x 1 unidades x Intensidad uso de flota.

Depreciación Mensual = $\frac{S/ 116.88}{25 \times 1 \times 1} =$

Depreciación Mensual = $\frac{S/ 116.88}{25} =$

Depreciación Mensual = **S/ 4.6752 por vehículo – día (C.F.)**

Anexo 7. Determinación del costo unitario por SOAT mensual de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por SOAT mensual

Cantidad	Unidad de Medida	Marca Color Capacidad	Valor de Compra
1	Unidad	Lancha	120.00
	TOTALES		120.00

$$\text{Seguro Vehicular} = \frac{\text{Seguro Anual}}{(12 \text{ meses}) \times \text{Periodo de Operación} \times \text{Intensidad uso de flota.}} =$$

$$\text{Seguro Vehicular} = \frac{\text{S/ } 120.00}{(12 \text{ meses}) \times 25 \times 1.} =$$

$$\text{Seguro Vehicular} = \frac{\text{S/ } 120.00}{300} =$$

$$\text{Seguro Vehicular} = 0.4000 \text{ por vehículo} - \text{ día (C.F.).}$$

Seguro vehicular SOAT.

Seguro obligatorio de accidentes de trabajo- SOAT por vehículo, a un valor de compra de S/ 120.00 anual.

Anexo 8. Determinación de otros gastos de servicio de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA
Determinación del costo unitario por vehículo - día Costo Fijo

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Gasto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Anual	Viáticos	10.00	0	10.00
1	Anual	Peajes	20.00	0	20.00
1	Anual	Alojamiento cochera	5.00	0	5.00
1	Anual	Gastos Policiales	0.00	0	0.00
1	Anual	Otros gastos de servicio	15.00	0	15.00
	TOTALES		50.00	0	50.00

$$\text{Otros gastos de servicio} = \frac{\text{Costos Indirectos fijos}}{\text{Periodo de Operación} \times \text{tamaño de flota} \times \text{Intensidad uso de flota.}}$$

$$\text{Otros gastos de servicio} = \frac{\text{S/ 50.00}}{(12 \text{ meses}) \times 25 \times 01}$$

$$\text{Otros gastos de servicio} = \frac{\text{S/ 50.00}}{300}$$

$$\text{Otros gastos de servicio} = 0.1667 \text{ por vehículo} - \text{ día (C.F.).}$$

Otros Gastos del servicio.

Estos gastos son casi cuasi-variables, que se origina en las diferentes rutas y difieren según cada viaje se puede considerar los siguientes gastos que aparecen el cuadro No 08.

Siguiendo el mismo procedimiento, en forma similar a los anteriores, podemos asumir. Siendo el total de los gastos S/ 50.00

Anexo 10. Gastos administrativos por día de la E.T. Aetal Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario - día Costo Fijo

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Gasto	Costo Anual	Costo por Día
1	Anual	Luz agua teléfono	1560.00	4.33
1	Anual	Arbitrios Municipales	145.00	0.40
1	Anual	Alquiler local	1670.00	4.64
1	Anual	Publicidad	100.00	0.28
1	Anual	Capacitación y perfeccionamiento	0.00	0.00
1	Anual	Gastos de representación	250.00	0.69
1	Anual	Impresiones Boletas Facturas	150.00	0.42
1	Anual	Útiles de oficina	200.00	0.56
1	Anual	Depreciación de bienes de oficina	120.00	0.33
1	Anual	Otros gastos imprevistos	100.00	0.28
	TOTALES		4295.00	11.93

Siguiendo el mismo procedimiento, en forma similar a los anteriores, podemos asumir. Siendo el total de los gastos S/ 11.93.

Gastos Administrativos = Costos Indirectos fijos

Periodo de Operación x tamaño de flota x Intensidad uso de flota.

Gastos Administrativos = S/ 11.93

(12 meses) 25 x 1

Gastos Administrativos = S/ 11.93

300

Gastos Administrativos = S/ 0.0398 por vehículo – día (C.F.).

Anexo 11. Costos de operación de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.

Del personal

Los gastos de personal, que labora en la empresa está constituido por el salario o sueldo mensual más las aportaciones que realiza al gobierno central y a las instituciones públicas la empresa, datos tomados del cuadro No 11

Mano de Obra directa.

ANEXO No 11

EMPRESA DE TRANSPORTES AMANTANI TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por vehículo día

N°	Trabajador	Sueldo Mensual	Aportaciones 9% + 1.7%	Viáticos día	Vac. + CTS. 8.33%+8.33%)	TOTALES
1	Patrón	28.00	2.996	10.00	4.6648	45.66
1	Interprete	0.00	0	0.00	0	0.00
1	Tripulante	23.00	2.46	10.00	3.8318	39.29
TOTALES		51.00	5.46	20.00	8.4966	84.95

TOTAL, MANO DE OBRA

S/ 84.95

Fórmula para calcular el costo fijo unitario diario por vehículo.

CFU Veh-día = $\frac{\text{Costo total de mano de obra directa}}{\text{Periodo de Operación} \times \text{tamaño de la Flota} \times \text{Intensidad uso de flota}}$

Periodo de Operación x tamaño de la Flota x Intensidad uso de flota

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 84.95}}{25 \text{ días al mes} \times 01 \text{ unidades} \times 1 \text{ (índice de operatividad)}}$

25 días al mes x 01 unidades x 1 (índice de operatividad)

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 84.95}}{25} = \text{S/ 3.3980 Veh-día CF. Respuesta}$

Anexo 12. Mano de Obra indirecta de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AMANTANI TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por vehículo día

N°	Trabajador	Sueldo Mensual	Aportaciones 9% + 0.0%	Viáticos día	Vac. + CTS. 8.33%+8.33%)	TOTALES
1	Administrador	40.00	3.60	10.00	6.664	60.26
1	Vendedor	30.00	2.70	10.00	4.998	47.70
1	Secretaria	15.00	1.35	10.00	2.499	28.85
TOTALES		85.00	7.65	30.00	14.16	136.81

TOTAL, MANO DE OBRA INDIRECTA S/ 136.81

Fórmula para calcular el costo fijo unitario diario por vehículo.

CFU Veh-día = Costo total de mano de obra indirecta

Periodo de Operación x tamaño de la Flota x Intensidad uso de flota

CFU Veh-día = S/ 136.81

25 días al mes x 01 unidades x 1 (índice de operatividad)

CFU Veh-día = S/ 136.81 = S/5.4724 Veh-día CF. Respuesta

25

Anexo 13. Costo de combustible por km de recorrido de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AMANTANI TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por Kilómetro recorrido

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Producto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Galón para 40 Km recorrido	Gasolina	11.00	1.98	12.98
TOTALES			11.00	1.98	12.98

TOTAL, COMBUSTIBLE

S/ 12.98

Fórmula para calcular el costo variable unitario por km recorrido por vehículo.

Un galón = 1 Galón recorre 40 Km = S/ 12.98

1 Km /costo galón = S/ 0.3245 C.U.V. por Km

Del combustible

Los gastos de combustible, está conformado por el consumo que se usa en el traslado de un lugar a otro de servicio de turismo datos tomados del cuadro No 13

Anexo 14. Costo de combustible por 4,000 km de recorrido de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AMANTANI TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por 4,000 Kilómetro recorrido

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Producto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Galón	Aceite de motor cada 15 días	59.32	10.68	70.00
1	Unidad	Filtros de aceite cada 15 días	38.14	6.86	45.00
,1/8	Galón	Liquido de freno	55.08	9.92	65.00
1	Unidad	Filtro de aire una vez al año	29.66	5.34	35.00
1	Vez	Lavado engrase del carro	25.42	4.58	30.00
	TOTALES		110.17	19.83	245.00

TOTAL, GASTOS DE MANTENIMIENTO BASICO S/ 245.00

$$\text{G. Mantenimiento. Básico} = \frac{\text{Total del Gasto}}{4,000 \text{ Km recorridos.}}$$

$$\text{G. Mantenimiento. Básico} = \frac{\text{S/245.00}}{4,000 \text{ Km recorridos.}}$$

$$\text{G. Mantenimiento Básico} = \text{S/ } 0.0612 \text{ por Km recorrido (C.V.U.)}$$

Mantenimiento Básico

Mantenimiento básico, está constituido por los gastos de operatividad que se realiza casi con frecuencia a tiempo corto o de haber realizado en un tiempo de 4000 km de distancia recorrido en el traslado de un lugar a otro de servicio de turismo datos tomados del cuadro No 14

Anexo 15. Costo de repuestos y mantenimiento básico por 6,000 km de recorrido de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AMANTANI TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por 6,000 Kilómetro recorrido

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Producto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Unidad	Crucetas una unidad cada 3 meses	63.56	11.44	75.00
3	Unidad	Fajas de sincronización cada 3 meses	38.14	6.86	45.00
2	Unidades	Correas de ventilación cada 3 meses	67.80	12.20	80.00
	TOTALES		169.49	30.51	200.00

TOTAL, GASTOS DE MANTENIMIENTO BASICO S/ 200.00

G. Rep y mantenimiento básico = $\frac{\text{Total del Gasto}}{6,000 \text{ Km recorridos.}}$

G. Rep y mantenimiento básico = $\frac{S/200.00}{6,000 \text{ Km recorridos.}}$

G. Rep y Mante. Básico = S/ 0.0333 por Km recorrido (C.V.U.)

Repuestos y Mantenimiento Básico

Repuestos y mantenimiento básico, está constituido por los gastos de operatividad que se realiza cada 6000 km recorrido de haber realizado en un tiempo de distancia recorrido en el traslado de un lugar a otro de servicio de turismo datos tomados del cuadro No 15.

Anexo 16. Depreciación del costo unitario de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AMANTANI TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por depreciación mensual

Cantidad	Unidad de Medida	Marca Color Capacidad	Valor de Compra	Depreciación Anual 5%	Depreciación Mensual
1	Unidad	Lancha	25500	1275.00	106.25
	TOTALES		25550	1275.00	106.25

Valor de compra una 01 unidad de combi S/ 25,500.00

Depreciación anual 5% 1,275.00

Depreciación mensual 106.25

Depreciación Mensual = S/ 106.25 =

Periodo de Operación x 1 unidades x Intensidad uso de flota.

Depreciación Mensual = S/ 106.25 =

25 x 1 x 1

Depreciación Mensual = S/ 106.25 =

25

Depreciación Mensual = **S/ 4.2500 por vehículo – día (C.F.)**

Anexo 17. Determinación del costo unitario por SOAT de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA
Determinación del costo unitario por SOAT mensual

Cantidad	Unidad de Medida	Marca Color Capacidad	Valor de Compra
1	Unidad	Lancha	120.00
	TOTALES		120.00

$$\text{Seguro Vehicular} = \frac{\text{Seguro Anual}}{(12 \text{ meses}) \times \text{Periodo de Operación} \times \text{Intensidad uso de flota.}}$$

$$\text{Seguro Vehicular} = \frac{\text{S/ 120.00}}{(12 \text{ meses}) \times 25 \times 1.}$$

$$\text{Seguro Vehicular} = \frac{\text{S/ 120.00}}{300}$$

$$\text{Seguro Vehicular} = 0.4000 \text{ por vehículo} - \text{ día (C.F.).}$$

Seguro vehicular SOAT.

Seguro obligatorio de accidentes de trabajo- SOAT por vehículo, a un valor de compra de S/ 120.00 anual

Anexo 18. Determinación de otros gastos del servicio de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AMANTANI TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por vehículo - día Costo Fijo

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Gasto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Anual	Viáticos	10.00	0	10.00
1	Anual	Peajes	15.00	0	15.00
1	Anual	Alojamiento cochera	3.00	0	3.00
1	Anual	Gastos Diversos	0.00	0	0.00
1	Anual	Otros gastos de servicio	10.00	0	10.00
	TOTALES		38.00	0	38.00

$$\text{Otros gastos de servicio} = \frac{\text{Costos Indirectos fijos}}{\text{Periodo de Operación} \times \text{tamaño de flota} \times \text{Intensidad uso de flota.}} =$$

$$\text{Otros gastos de servicio} = \frac{\text{S/ 38.00}}{(12 \text{ meses}) \times 25 \times 01} =$$

$$\text{Otros gastos de servicio} = \frac{\text{S/ 38.00}}{300} =$$

$$\text{Otros gastos de servicio} = 0.1266 \text{ por vehículo} - \text{ día (C.F.).}$$

Otros Gastos del servicio.

Estos gastos son casi cuasi-variables, que se origina en las diferentes rutas y difieren según cada viaje se pude considerar los siguientes gastos que aparecen el cuadro No 18.

Siguiendo el mismo procedimiento, en forma similar a los anteriores, podemos asumir. Siendo el total de los gastos S/ 38.00.

Anexo 20. Determinación de gastos administrativos de la E.T. Aetal Amantani Tours S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AMANTANI TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por vehículo - día Costo Fijo

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Gasto	Costo Anual	Costo por Día
1	Anual	Luz agua teléfono	1200.00	3.33
1	Anual	Arbitrios Municipales	50.00	0.14
1	Anual	Alquiler local	2500.00	6.94
1	Anual	Publicidad	150.00	0.42
1	Anual	Capacitación y perfeccionamiento	120.00	0.33
1	Anual	Gastos de representación	300.00	0.83
1	Anual	Impresiones Boletas Facturas	100.00	0.28
1	Anual	Útiles de oficina	150.00	0.42
1	Anual	Depreciación de bienes de oficina	50.00	0.14
1	Anual	Otros gastos imprevistos	130.00	0.36
	TOTALES		4295.00	13.19

Siguiendo el mismo procedimiento, en forma similar a los anteriores, podemos asumir. Siendo el total de los gastos S/ 13.19.

Gastos Administrativos = Costos Indirectos fijos

Periodo de Operación x tamaño de flota x Intensidad uso de flota.

Gastos Administrativos = S/ 13.19

(12 meses) 25 x 1

Gastos Administrativos = S/ 13.19

300

Gastos Administrativos = S/ 0.0440 por vehículo – día (C.F.).

Anexo 21. Mano de obra directa de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.

Del personal

Los gastos de personal, que labora en la empresa está constituido por el salario o sueldo mensual más las aportaciones que realiza al gobierno central y a las instituciones públicas la empresa, datos tomados del cuadro No 21

Mano de Obra directa.

EMPRESA DE TRANSPORTES TAQUILE TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por vehículo día

N°	Trabajador	Sueldo Mensual	Aportaciones 9% + 1.7%	Viáticos día	Vac. + CTS. 8.33%+8.33%)	TOTALES
1	Patron	28.00	2.996	10.00	4.6648	45.66
1	Interprete	0.00	0	0.00	0	0.00
1	Tripulante	10.00	1.07	10.00	1.666	22.74
TOTALES		38.00	4.07	20.00	6.3308	68.40

TOTAL, MANO DE OBRA

S/ 68.40

Fórmula para calcular el costo fijo unitario diario por vehículo.

CFU Veh-día = $\frac{\text{Costo total de mano de obra directa}}{\text{Periodo de Operación} \times \text{tamaño de la Flota} \times \text{Intensidad uso de flota}}$

Periodo de Operación x tamaño de la Flota x Intensidad uso de flota

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 68.40}}{25 \text{ días al mes} \times 01 \text{ unidades} \times 1 \text{ (índice de operatividad)}}$

25 días al mes x 01 unidades x 1 (índice de operatividad)

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 68.40}}{25} = \text{S/ 2.7360 Veh-día CF. Respuesta}$

Anexo 22. Mano de obra indirecta de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES TAQUILE TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por vehículo día

Nº	Trabajador	Sueldo Mensual	Aportaciones 9% + 0.0%	Viáticos día	Vac. + CTS. 8.33%+8.33%)	TOTALES
1	Administrador	35.00	3.15	10	5.831	53.98
1	Vendedor	25.00	2.25	10	4.165	41.42
1	Secretaria	15.00	1.35	10	2.499	28.85
TOTALES		75.00	6.75	30	12.50	124.25

TOTAL, MANO DE OBRA INDIRECTA S/ 124.25

Fórmula para calcular el costo fijo unitario diario por vehículo.

CFU Veh-día = $\frac{\text{Costo total de mano de obra indirecta}}{\text{Periodo de Operación} \times \text{tamaño de la Flota} \times \text{Intensidad uso de flota}}$

Periodo de Operación x tamaño de la Flota x Intensidad uso de flota

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 124.25}}{25 \text{ días al mes} \times 01 \text{ unidades} \times 1 \text{ (índice de operatividad)}}$

25 días al mes x 01 unidades x 1 (índice de operatividad)

CFU Veh-día = $\frac{\text{S/ 124.25}}{25} = \text{S/4.9700 Veh-día CF. Respuesta}$

25

Anexo 23. Gastos de combustible de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.

**EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS
S.R.LTA**

Determinación del costo unitario por Kilómetro recorrido

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Producto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Galón para 40 Km recorrido	Gasolina	11.00	1.98	12.98
TOTALES			11.00	1.98	12.98

TOTAL, COMBUSTIBLE

S/ 12.98

Fórmula para calcular el costo variable unitario por km recorrido por vehículo.

Un galón = 1 Galón recorre 40 Km = S/ 12.98

1 Km /costo galón = S/ 0.3245 C.U.V. por Km

Del combustible

Los gastos de combustible, está conformado por el consumo que se usa en el traslado de un lugar a otro de servicio de turismo datos tomados del cuadro No 23

Anexo 24. Gastos de mantenimiento básico de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TAQUILE S.R.LTA
Determinación del costo unitario por 4,000 Kilómetro recorrido

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Producto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Galón	Aceite de motor cada 15 días	67.80	12.20	80.00
1	Unidad	Filtros de aceite cada 15 días	38.14	6.86	45.00
,1/8	Galón	Líquido de freno	29.66	5.34	35.00
1	Unidad	Filtro de aire una vez al año	32.20	5.80	38.00
1	VeZ	Lavado engrase del carro	29.66	5.34	35.00
	TOTALES		91.53	16.47	233.00

TOTAL, GASTOS DE MANTENIMIENTO BASICO S/ 233.00

G. Mantenimiento. Básico = $\frac{\text{Total del Gasto}}{4,000 \text{ Km recorridos.}}$

G. Mantenimiento. Básico = $\frac{S/233.00}{4,000 \text{ Km recorridos.}}$

G. Mantenimiento Básico = S/ 0.0582 por Km recorrido (C.V.U.)

Mantenimiento Básico

Mantenimiento básico, está constituido por los gastos de operatividad que se realiza casi con frecuencia a tiempo corto o de haber realizado en un tiempo de 4000 km de distancia recorrido en el traslado de un lugar a otro de servicio de turismo datos tomados del cuadro No 24

Anexo 25. Gastos de repuestos y mantenimiento básico de la E.T. Aetal Taquiles
S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES TAQUILE TOURS S.R.LTA
Determinación del costo unitario por 6,000 Kilómetro recorrido

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Producto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Unidad	Crucetas una unidad cada 3 meses	76.27	13.73	90.00
3	Unidad	Fajas de sincronización cada 3 meses	63.56	11.44	75.00
2	Unidades	Correas de ventilación cada 3 meses	50.85	9.15	60.00
	TOTALES		190.68	34.32	225.00

TOTAL, GASTOS DE MANTENIMIENTO BASICO S/ 225.00

G. Rep y mantenimiento básico = $\frac{\text{Total del Gasto}}{6,000 \text{ Km recorridos.}}$

G. Rep y mantenimiento básico = $\frac{S/225.00}{6,000 \text{ Km recorridos.}}$

G. Rep y Mante. Básico = S/ 0.0375 por Km recorrido (C.V.U.)

Repuestos y Mantenimiento Básico

Repuestos y mantenimiento básico, está constituido por los gastos de operatividad que se realiza cada 6000 km recorrido de haber realizado en un tiempo de distancia recorrido en el traslado de un lugar a otro de servicio de turismo datos tomados del cuadro No 25.

Anexo 26. Depreciación vehicular de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES TAQUILE TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por depreciación mensual

Cantidad	Unidad de Medida	Marca Color Capacidad	Valor de Compra	Depreciación Anual 5%	Depreciación Mensual
1	Unidad	Lancha	30500	1525.00	127.08
	TOTALES		28050	1525.00	127.08

Valor de compra una 01 unidad de combi S/ 30,500.00

Depreciación anual 5% 1,525.00

Depreciación mensual 127.08

Depreciación Mensual = $\frac{S/ 127.08}{1} =$

Periodo de Operación x 1 unidades x Intensidad uso de flota.

Depreciación Mensual = $\frac{S/ 127.08}{25 \times 1 \times 1} =$

Depreciación Mensual = $\frac{S/ 127.08}{25} =$

Depreciación Mensual = $\frac{S/ 127.08}{25} =$

Depreciación Mensual = $\frac{S/ 127.08}{25} =$

Depreciación Mensual = **S/ 5.0832 por vehículo – día (C.F.)**

Anexo 27. Costo unitario por SOAT de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES AETAL TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por SOAT mensual

Cantidad	Unidad de Medida	Marca Color Capacidad	Valor de Compra
1	Unidad	Lancha	120.00
	TOTALES		120.00

$$\text{Seguro Vehicular} = \frac{\text{Seguro Anual}}{(12 \text{ meses}) \times \text{Periodo de Operación} \times \text{Intensidad uso de flota.}}$$

$$\text{Seguro Vehicular} = \frac{\text{S/ } 120.00}{(12 \text{ meses}) \times 25 \times 1.}$$

$$\text{Seguro Vehicular} = \frac{\text{S/ } 120.00}{300}$$

$$\text{Seguro Vehicular} = 0.4000 \text{ por vehículo} - \text{ día (C.F.).}$$

Seguro vehicular SOAT.

Seguro obligatorio de accidentes de trabajo- SOAT por vehículo, a un valor de compra de S/ 120.00 anual

Anexo 28. Otros gastos de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES TAQUILE TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por vehículo - día Costo Fijo

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Gasto	Precio Unitario	I.G.V:	TOTALES
1	Anual	Viáticos	15.00	0	15.00
1	Anual	Peajes	10.00	0	10.00
1	Anual	Alojamiento cochera	5.00	0	5.00
1	Anual	Gastos Policiales	0.00	0	0.00
1	Anual	Otros gastos de servicio	10.00	0	10.00
	TOTALES		40.00	0	40.00

Otros gastos de servicio = Costos Indirectos fijos =

Periodo de Operación x tamaño de flota x Intensidad uso de flota.

Otros gastos de servicio = S/ 40.00 =

(12 meses) x 25 x 01

Otros gastos de servicio = S/40.00 =

300

Otros gastos de servicio = 0.1333 por vehículo – día (C.F.).

Otros Gastos del servicio.

Estos gastos son casi cuasi-variables, que se origina en las diferentes rutas y difieren según cada viaje se puede considerar los siguientes gastos que aparecen el cuadro No 28.

Siguiendo el mismo procedimiento, en forma similar a los anteriores, podemos asumir. Siendo el total de los gastos S/ 40.00

Anexo 30. Gastos de venta de la E.T. Aetal Taquiles S.T.L.TA.

EMPRESA DE TRANSPORTES TAQUILE TOURS S.R.LTA

Determinación del costo unitario por vehículo - día Costo Fijo

Cantidad	Unidad de Medida	Detalle del Gasto	Costo Anual	Costo por día
1	Anual	Luz agua teléfono	1300.00	3.61
1	Anual	Arbitrios Municipales	50.00	0.14
1	Anual	Alquiler local	1200.00	3.33
1	Anual	Publicidad	200.00	0.56
1	Anual	Capacitación y perfeccionamiento	50.00	0.14
1	Anual	Gastos de representación	350.00	0.97
1	Anual	Impresiones Boletas Facturas	100.00	0.28
1	Anual	Útiles de oficina	150.00	0.42
1	Anual	Depreciación de bienes de oficina	86.00	0.24
1	Anual	Otros gastos imprevistos	150.00	0.42
	TOTALES		4295.00	10.10

Siguiendo el mismo procedimiento, en forma similar a los anteriores, podemos asumir. Siendo el total de los gastos S/ 10.10.

Gastos Administrativos = $\frac{\text{Costos Indirectos fijos}}{\text{Periodo de Operación x tamaño de flota x Intensidad uso de flota.}}$

Periodo de Operación x tamaño de flota x Intensidad uso de flota.

Gastos Administrativos = $\frac{S/ 10.10}{(12 \text{ meses}) 25 \times 1}$

Gastos Administrativos = $\frac{S/ 10.10}{300}$

Gastos Administrativos = S/ 0.0337 por vehículo – día (C.F.).

Anexo 31. Resumen de costo total anual de las tres empresas.

**RESUMEN DEL COSTO TOTAL ANUAL DE LAS TRES
EMPRESAS**

EMPRESAS	UNIDADES	TOTAL SALIDAS	TOTAL VIAJE	TOTAL VIAJE	COSTO VIAJE	TOTAL
	SALIDA POR DIA	AL MES	AL MES	ANUAL	POR DIA	COSTO ANUAL
AETAL	10	(10 X 25 DIAS)	250	3000	135.0870	405261.00
AMANTANI	4	(4 X 25 DIAS)	100	1200	57.8736	69448.32
TAQUILE	5	(5 X 25 DIAS)	125	1500	70.6470	105970.50
TOTALES				5700		580679.82

Anexo 32. Resumen de ventas totales anuales de las tres empresas

RESUMEN DE VENTAS TOTALES ANUALES DE LAS TRES EMPRESAS

EMPRESAS	UNIDADES	TOTAL SALIDAS	TOTAL VIAJE	TOTAL VIAJE	INGRESO TOTAL	INGREO TOTAL
	SALIDA POR DIA	AL MES	AL MES	ANUAL	POR DIA	ANUAL
AETAL	10	(10 X 25 DIAS)	250	3000	1500.00	4500000.00
AMANTANI	4	(4 X 25 DIAS)	100	1200	800.00	960000.00
TAQUILE	5	(5 X 25 DIAS)	125	1500	1250.00	1875000.00
TOTALES				5700		7335000.00

TARIFA DE VENTA PROPUESTA POR VIAJE

Uros	150.00	Por cada Unidad de lancha
Amantani	200.00	Por cada Unidad de lancha
Taquile	250.00	Por cada Unidad de lancha

Anexo 33. Declaración jurada de autenticidad de tesis.



Universidad Nacional
del Altiplano Puno



Vicerrectorado
de Investigación



Repositorio
Institucional

DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD DE TESIS

Por el presente documento, Yo HENRRY LUIS YUCRA MENDOZA,
identificado con DNI 45815647 en mi condición de egresado de:

Escuela Profesional, Programa de Segunda Especialidad, Programa de Maestría o Doctorado

MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y ADMINISTRACIÓN

informo que he elaborado el/la Tesis o Trabajo de Investigación denominada:

“DETERMINACIÓN DE COSTOS OPERATIVOS DE LAS EMPRESAS DE

TRANSPORTE TURÍSTICO LACUSTRE DE LA CIUDAD DE PUNO

AÑO 2015-2016”

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

En caso de incumplimiento de esta declaración, me someto a las disposiciones legales vigentes y a las sanciones correspondientes de igual forma me someto a las sanciones establecidas en las Directivas y otras normas internas, así como las que me alcancen del Código Civil y Normas Legales conexas por el incumplimiento del presente compromiso

Puno 19 de SETIEMBRE del 2023

FIRMA (obligatoria)



Huella

Anexo 34. Autorización para el depósito de tesis o trabajo de investigación en el repositorio institucional.



AUTORIZACIÓN PARA EL DEPÓSITO DE TESIS O TRABAJO DE INVESTIGACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Por el presente documento, Yo HENRRY LUIS YUCRA MENDOZA,
identificado con DNI 45815647 en mi condición de egresado de:

Escuela Profesional, Programa de Segunda Especialidad, Programa de Maestría o Doctorado

informo que he elaborado el/la Tesis o Trabajo de Investigación denominada:

“ **DETERMINACIÓN DE COSTOS OPERATIVOS DE LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE TURÍSTICO LACUSTRE DE LA CIUDAD DE PUNO
AÑO 2015-2016** ”

para la obtención de Grado, Título Profesional o Segunda Especialidad.

Por medio del presente documento, afirmo y garantizo ser el legítimo, único y exclusivo titular de todos los derechos de propiedad intelectual sobre los documentos arriba mencionados, las obras, los contenidos, los productos y/o las creaciones en general (en adelante, los “Contenidos”) que serán incluidos en el repositorio institucional de la Universidad Nacional del Altiplano de Puno.

También, doy seguridad de que los contenidos entregados se encuentran libres de toda contraseña, restricción o medida tecnológica de protección, con la finalidad de permitir que se puedan leer, descargar, reproducir, distribuir, imprimir, buscar y enlazar los textos completos, sin limitación alguna.

Autorizo a la Universidad Nacional del Altiplano de Puno a publicar los Contenidos en el Repositorio Institucional y, en consecuencia, en el Repositorio Nacional Digital de Ciencia, Tecnología e Innovación de Acceso Abierto, sobre la base de lo establecido en la Ley N° 30035, sus normas reglamentarias, modificatorias, sustitutorias y conexas, y de acuerdo con las políticas de acceso abierto que la Universidad aplique en relación con sus Repositorios Institucionales. Autorizo expresamente toda consulta y uso de los Contenidos, por parte de cualquier persona, por el tiempo de duración de los derechos patrimoniales de autor y derechos conexos, a título gratuito y a nivel mundial.

En consecuencia, la Universidad tendrá la posibilidad de divulgar y difundir los Contenidos, de manera total o parcial, sin limitación alguna y sin derecho a pago de contraprestación, remuneración ni regalía alguna a favor mío; en los medios, canales y plataformas que la Universidad y/o el Estado de la República del Perú determinen, a nivel mundial, sin restricción geográfica alguna y de manera indefinida, pudiendo crear y/o extraer los metadatos sobre los Contenidos, e incluir los Contenidos en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.

Autorizo que los Contenidos sean puestos a disposición del público a través de la siguiente licencia:

Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Para ver una copia de esta licencia, visita: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

En señal de conformidad, suscribo el presente documento.

Puno 19 de SETIEMBRE del 2023

FIRMA (obligatoria)

