

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO**

**ABAD DEL CUSCO**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS,**

**CONTABLES, ECONÓMICAS Y TURISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**



**TESIS**

**"ANALISIS DE LA FIJACION DE PRECIOS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE  
PUBLICO URBANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO CASO: RTU 11A, RTU 05, RTU 11B"**

PRESENTADO POR:

**Bach. Castro Nina, Darcy Gregori**

**Bach. Ccala Mina, Jeanette**

PARA OPTAR AL TÍTULO

PROFESIONAL

DE ECONOMISTA

ASESOR: Dr. Tarco Sánchez, Armando

**CUSCO – PERÚ**

**2019**

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de investigación la dedico a mi madre, Felicitas Nina Huarhua, quien me brindó su apoyo incondicional para que pueda lograr mis objetivos, también a todas las personas que me acompañaron en todo el proceso de mi investigación.

Bach. Darcy Gregori Castro Nina

El presente trabajo de investigación va dedicado a mis padres, Rosa Mina Apaza y Paulino Ccala Suyo y mi hermana, Cynthia Ccala Mina, quienes son el motor, por su apoyo incondicional para que pueda lograr mis objetivos, también a todas las personas que me acompañaron en todo el proceso de mi investigación.

Bach. Jeanette Ccala Mina.

## **AGRADECIMIENTOS**

De primera intención, queremos dar una profunda gratitud a las enseñanzas de nuestro asesor Dr. Armando Tarco Sánchez por su valioso apoyo y sugerencias en la elaboración de esta investigación, y cada uno de nuestros docentes de la Facultad de Ciencias Administrativas, Contables, Económicas y Turismo de la Universidad Nacional San Antonio Abad Del Cusco, quienes forjaron nuestra preparación Profesional.

Guardo gratitud a los directores y docentes de nuestra Escuela Profesional de Economía, que día a día demuestran ejemplo de trabajo y quienes muy serviciales tuvieron que sobrellevar las interrogantes sugeridas a lo largo del trabajo de campo.

A las instituciones que contribuyeron desinteresadamente de una u otra manera con la elaboración de esta investigación, en particular a la Sub Gerencia de Regulación de la Municipalidad del Cusco por brindarnos información necesaria para esta investigación.

Bach. Jeanette Ccala Mina

Bach. Darcy Gregori Castro Nina

## **PRESENTACIÓN**

**SEÑORA: DECANA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES, ECONÓMICAS Y TURISMO, Y SEÑORES MIEMBROS DEL JURADO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO.**

En cumplimiento al Reglamento de Grados y títulos de la Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco, ponemos a vuestra consideración la tesis intitulada: “ANÁLISIS DE LA FIJACIÓN DE PRECIOS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO CASO: RTU 11A, RTU 05, RTU 11B”, para optar al Título Profesional de Economista.

La presente investigación consiste en describir y relacionar las características de cinco variables: la fijación de precios, la formalización, los costos operativos, ingresos y la calidad del servicio de transporte público urbano de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU05 “Pegaso Express” y RTU11 B “Luis Vallejo Santoni” de la provincia de Cusco, del departamento del Cusco en el 2018.

Se define la Fijación de precios como las decisiones estratégicas sobre cuánto cobrar por los productos o servicios de una compañía. Dado que la fijación de Tarifas en este servicio causa una gran controversia entre los demandante y ofertantes de este servicio tan elementan para el desarrollo de las actividades de la población de la ciudad de Cusco, por lo expuesto se presentó dicha problemática, con el fin de determinar los factores que afectan a la fijación de tarifas por parte de los ofertantes de este servicio, para lo cual usaremos las siguientes variables: formalización, costos operativos, Ingresos y de la calidad del servicio de transporte público urbano para conocer la tarifa adecuada de este servicio.

Esperamos contribuir con la presente tesis y pueda satisfacer las exigencias académicas para lograr calidad de servicio en el servicio de transporte público urbano rutas RTU 11A, RTU 05 RTU 11B de la ciudad de Cusco en el 2018.

Los Tesistas

## **RESUMEN**

Para el presente trabajo de investigación se analizara la fijación de precios de las empresas de trasportes en relación a la formalización, a los costos operativos, a los ingresos y a la calidad del servicio, para ello se planteó el siguiente título **“ANÁLISIS DE LA FIJACIÓN DE PRECIOS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO CASO: RTU 11A, RTU 05, RTU 11B”**

Como objetivo principal de la investigación fue analizar la fijación de precios en el servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso: RTU 11 A, RTU 05, RTU 11 B en el 2018. El presente trabajo de investigación es un estudio descriptivo, de campo cualitativo, no experimental y observación, con una muestra probabilística de 384 usuarios para el análisis de la calidad del servicio de transporte público urbano, en cambio para el análisis de los ofertantes del servicio de transporte público urbano se tuvo una muestra no probabilística debido a que se analizó tres rutas una de tramo corto, mediano y largo, esta clasificación se realizó de acuerdo al kilometraje de recorrido estipulados en los contratos de concesión de la Municipalidad del Cusco, para objeto de la investigación se aplicó diferentes instrumentos como guías de entrevistas y guías de observación con el objetivo de contar con información primaria y verídica que respalde nuestros resultados, con los resultados obtenidos se pudo determinar el precio “tarifa ”adecuado del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso: RTU 11A,RTU 05, RTU 11B de tal manera llegamos a concluir que las tarifas adecuadas para estas tres empresas en estudios son menores a comparación de las tarifas establecidas por ellas mismas.

Palabras claves: fijación de precios, formalización, costos operativos, ingresos y calidad de servicio.

## CONTENIDO

DEDICATORIA .....	i
AGRADECIMIENTOS .....	ii
PRESENTACIÓN .....	iii
RESUMEN .....	iv
ÍNDICE DE TABLAS .....	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	xii

## CAPITULO I

### PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.2. FORMULACIÓN DE PROBLEMAS.....	2
1.2.1 Problema General .....	2
1.2.2 Problemas Específicos.....	2
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	3
1.4. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA .....	4
1.4.1 Justificación Teórica.....	4
1.4.2 Justificación Práctica .....	4
1.4.3 Importancia.....	4
1.5. DELIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....	4
1.5.1 Alcance la de Investigación.....	4
1.6. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN .....	5

## CAPITULO II

### MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN .....	6
2.1.1 Antecedentes internacionales .....	6
2.1.2 Antecedentes nacionales.....	9
2.1.3 Antecedentes locales.....	12
2.2. BASES TEÓRICAS .....	15
2.2.1 Fijación de precios:.....	15
2.2.2 Definición de precio: .....	15
2.2.3 Los costes del transporte: .....	16
2.2.5 Ingresos del Servicio Transporte: .....	26
2.2.6 Oferta y Demanda:.....	27
2.2.7 La Demanda de Transporte: .....	32
2.2.8 Estructura de mercado: .....	37
2.2.9 Organización y Gestión de las Empresas: .....	42
2.3. BASES LEGALES .....	45
2.3.1 Ley n° 28015 “Ley De Promoción y Formalización De La Micro Y Pequeña Empresa” (Promulgada el 3 de Julio del 2003). (MINTRA, 2003).....	45

2.3.2	Ministerio De Transportes Y Comunicaciones Resolución Suprema N° 11581-2008-Mtc/15 (MTC, 2008).....	48
2.3.3	Ordenanza Municipal N° 033 – 2012 – MPC.....	49
2.3.4	Ordenanza Municipal N° 032 – 2012 – MPC.....	51
2.4	<b>MARCO CONCEPTUAL</b> .....	52
2.5	<b>HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....	58
2.5.1.	Hipótesis General: .....	58
2.5.2.	Hipótesis Específicos:.....	59
2.6	<b>VARIABLES DE ESTUDIOS:</b> .....	59
2.6.1	Variables Independientes: .....	59
2.6.2	Variables Dependiente:.....	60
2.7	<b>DEFINICIÓN DE TÉRMINOS:</b> .....	60
2.8	<b>OPERACIONALIZACION DE VARIABLES:</b> .....	61

### CAPITULO III

#### METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1	<b>TIPO DE INVESTIGACIÓN</b> .....	62
3.2	<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b> .....	62
3.3	<b>ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN:</b> .....	62
3.4	<b>MÉTODO DE LA INVESTIGACIÓN:</b> .....	62
3.5	<b>POBLACIÓN Y MUESTRA</b> .....	63
3.5.1	Población: .....	63
3.5.2	Muestra: .....	64
3.6	<b>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS</b> .....	65
3.6.1	Técnicas: .....	65
3.6.2	Instrumentos: .....	65
3.7	<b>PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS</b> .....	66

### CAPITULO IV

#### RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1	<b>TARIFAS CONSIDERANDO LOS COSTOS E INGRESOS DE LAS EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO</b> .....	67
4.1.1	Tarifa de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” .....	67
4.1.2	Tarifa de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” .....	72
4.1.3	Tarifa de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” .....	76
4.2	<b>FORMALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO</b> .....	83
4.2.1	Formalización de la empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” .....	83
4.2.2	Formalización de la empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” .....	85

<b>4.3 ESTIMACION DE COSTOS OPERATIVOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO</b> .....	<b>87</b>
<b>4.3.1</b> Estimación de costos de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” .....	<b>87</b>
<b>4.3.2</b> Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” .....	<b>100</b>
<b>4.3.3</b> Flujo de caja de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” .....	<b>106</b>
<b>4.4 ESTIMACIÓN DE INGRESOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO RTU 11 A, RTU 05 Y RTU 11 B</b> .....	<b>114</b>
<b>4.4.1</b> Estimación de ingresos de la Empresa de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” .....	<b>114</b>
<b>4.4.2</b> Estimación de ingresos de la Empresa de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” .....	<b>116</b>
<b>4.4.1</b> Estimación de ingresos de la Empresa de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” .....	<b>118</b>
<b>4.5 SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE CUSCO RUTAS RTU11 A “NUEVO AMANECER”, RTU 05 “PEGASO EXPRESS”Y RTU 11B “LUIS VALLEJO SANTONI”</b> .....	<b>120</b>
<b>4.5.1</b> Encuestas demandantes de la RTU 11 A – “Nuevo Amanecer” .....	<b>120</b>
<b>4.5.2</b> Encuestas demandantes de la RTU 05 “Pegaso Express” .....	<b>130</b>
<b>4.5.3</b> Encuestas demandantes de la RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” .....	<b>140</b>
<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>151</b>
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	<b>155</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>157</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>162</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla N° 1</b> Determinantes de la Demanda de Transporte .....	34
<b>Tabla N° 2</b> Estructuras de Mercado.....	38
<b>Tabla N° 3</b> Ventajas de la Formalización y Desventajas de la Informalización .....	44
<b>Tabla N° 4:</b> Operacionalización de Variables .....	61
<b>Tabla N° 5</b> Población de los Distritos del Cusco.....	63
<b>Tabla N° 6</b> Tarifa promedio del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11A “Nuevo Amanecer” 2018.....	67
<b>Tabla N° 7</b> Cantidad de equilibrio general del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11A “Nuevo Amanecer” 2018.....	69
<b>Tabla N° 8</b> Cantidad de equilibrio para las tres modalidades de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” 2018. ....	69
<b>Tabla N° 9</b> Tarifa de equilibrio de las tres modalidades de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” 2018. ....	70
<b>Tabla N° 10</b> Fijación de la tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 11A “Nuevo Amanecer” .....	71
<b>Tabla N° 11</b> Tarifa promedio del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” 2018.....	72
<b>Tabla N° 12</b> Cantidad de equilibrio general del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” 2018.....	73
<b>Tabla N° 13</b> Cantidad de equilibrio para las tres modalidades de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” 2018. ....	74
<b>Tabla N° 14</b> Tarifa de equilibrio de las tres modalidades de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” 2018. ....	75
<b>Tabla N° 15</b> Fijación de tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” .....	75
<b>Tabla N° 16</b> Tarifa promedio del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” 2018. ....	76
<b>Tabla N° 17</b> Cantidad de equilibrio del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” 2018.....	77
<b>Tabla N° 18</b> Cantidad de equilibrio para las tres modalidades de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” 2018. ....	78
<b>Tabla N° 19</b> Tarifa de equilibrio de las tres modalidades de pago del servicio de transporte público urbano RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” .....	79
<b>Tabla N° 20</b> Fijación de la tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” .....	80
<b>Tabla N° 21</b> Cuadro resumen por ruta del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 Pegaso Express y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” – Unidades Nuevas .....	80
<b>Tabla N° 22</b> Cuadro resumen de la fijación de la tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 Pegaso Express y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- con unidades vehiculares nuevas.....	81
<b>Tabla N° 23</b> Cuadro comparativo de la fijación de la tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 Pegaso Express y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” .....	82
<b>Tabla N° 24</b> Registro de la Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” 2018 – Agosto –Setiembre.....	83

<b>Tabla N° 25</b> Estado de Registro de la Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” 2018.....	84
<b>Tabla N° 26</b> Registro de la Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” 2018.....	85
<b>Tabla N° 27</b> Estado de Registro de la Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B 2018. ....	86
<b>Tabla N° 28</b> Gastos en Mantenimiento Preventivo y Correctivo de la Unidades Vehicular del Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco. ....	87
<b>Tabla N° 29</b> Gastos en combustible de la Unidades Vehicular del Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco para RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni”.....	88
<b>Tabla N° 30</b> Gastos en combustible de la Unidades Vehicular del Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco para RTU 05 “Pegaso Express”. ...	89
<b>Tabla N° 31</b> Gastos en mano de obra de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco para RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.....	89
<b>Tabla N° 32</b> Gastos en mano de obra de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco para RTU 05 “Pegaso Express”. ....	90
<b>Tabla N° 33</b> Gastos en Legalización de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.....	90
<b>Tabla N° 34</b> Gastos en Legalización de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 05 “Pegaso Express”. ....	91
<b>Tabla N° 35</b> Gastos Administrativos de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.....	92
<b>Tabla N° 36</b> Gasto Financiero de las Empresas de Transporte Público Urbano de la Ciudad del Cusco RTU 11 A "Nuevo Amanecer", RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B "Luis Vallejo Santoni".....	92
<b>Tabla N° 37</b> Gastos Administrativos de la Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco RTU 05 “Pegaso Express”.....	93
<b>Tabla N° 38</b> Cuadro resumen de los costos operativos de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.....	94
<b>Tabla N° 39</b> Cuadro resumen de los costos operativos de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 05 “Pegaso Express”.....	95
<b>Tabla N° 40</b> Estimación de los costos por kilómetro de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” – unidades vehiculares nuevas.....	96
<b>Tabla N° 41</b> Estimación de número de vueltas de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.....	97
<b>Tabla N° 42</b> Estimación de los costos por kilómetro de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” – unidades vehiculares de 2do uso.....	97
<b>Tabla N° 43</b> Estimación de los costos del combustible por kilómetro de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.....	98

<b>Tabla N° 44</b> Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”- unidades vehiculares nuevas .....	100
<b>Tabla N° 45</b> Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”- unidades vehiculares usadas. ....	101
<b>Tabla N° 46</b> Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares nuevas. ....	102
<b>Tabla N° 47</b> Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares usadas. ....	103
<b>Tabla N° 48</b> Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares nuevas. ....	104
<b>Tabla N° 49</b> Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares usadas. ....	105
<b>Tabla N° 50</b> Flujo de Caja de la Empresa de Servicios de Transporte Público Urbano RTU 11 A "Nuevo Amanecer" - con unidades vehiculares nuevas. ....	106
<b>Tabla N° 51</b> Flujo de Caja de la Empresa de Servicios de Transporte Público Urbano RTU 11 A "Nuevo Amanecer" - con unidades vehiculares usadas.....	107
<b>Tabla N° 52</b> Flujo de caja de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares nuevas.....	109
<b>Tabla N° 53</b> Flujo de caja de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares usadas. ....	110
<b>Tabla N° 54</b> Flujo de caja de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares nuevas .....	111
<b>Tabla N° 55</b> Flujo de caja de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares usadas. ....	112
<b>Tabla N° 56</b> Estimación de ingresos de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” en día punta-días valle. ....	114
<b>Tabla N° 57</b> Estimación de ingresos de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” en día punta-días valle. ....	115
<b>Tabla N° 58</b> Estimación de ingresos de las empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” días punta - días valle.....	116
<b>Tabla N° 59</b> Estimación de ingresos de las empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” día punta – días valle.....	117
<b>Tabla N° 60</b> Estimación de ingresos de las empresa de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” día punta – días valle.....	118
<b>Tabla N° 61</b> Estimación de ingresos de las empresa de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” días punta- días valle.....	119
<b>Tabla N° 62</b> ¿Cómo califica usted la comodidad de la Unidad Vehicular? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	120
<b>Tabla N° 63</b> ¿Cómo califica usted el Tiempo de Espera? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	121
<b>Tabla N° 64</b> ¿Cómo califica usted el Trato del Conductor? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	122
<b>Tabla N° 65</b> ¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	123

<b>Tabla N° 66</b> ¿Cómo califica usted el Tiempo de Viaje? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	124
<b>Tabla N° 67</b> ¿Está usted Satisfecho con el Servicio de Transporte Publico?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	125
<b>Tabla N° 68</b> ¿Está usted de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 11A?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	126
<b>Tabla N° 69</b> ¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	127
<b>Tabla N° 70</b> ¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Público Urbano?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio? .....	128
<b>Tabla N° 71</b> ¿Cómo califica usted la comodidad de la Unidad Vehicular? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	130
<b>Tabla N° 72</b> ¿Cómo califica usted el Tiempo de Espera? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	131
<b>Tabla N° 73</b> ¿Cómo califica usted el Trato del Conductor? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	132
<b>Tabla N° 74</b> ¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	133
<b>Tabla N° 75</b> ¿Cómo califica usted el Tiempo de Viaje? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	134
<b>Tabla N° 76</b> ¿Está usted Satisfecho con el Servicio de Transporte Publico?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	135
<b>Tabla N° 77</b> ¿Está usted de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 05 “Pegaso Express”?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio? .....	136
<b>Tabla N° 78</b> ¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	137
<b>Tabla N° 79</b> ¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Público Urbano?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio? .....	138
<b>Tabla N° 80</b> ¿Cómo califica usted la comodidad de la Unidad Vehicular? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	140
<b>Tabla N° 81</b> ¿Cómo califica usted el Tiempo de Espera? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	141
<b>Tabla N° 82</b> ¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	142
<b>Tabla N° 83</b> ¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	143
<b>Tabla N° 84</b> ¿Cómo califica usted el Tiempo de Viaje? * ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	144
<b>Tabla N° 85</b> ¿Está usted Satisfecho con el Servicio de Transporte Publico?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	145
<b>Tabla N° 86</b> ¿Está usted de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 11B?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio? .....	146
<b>Tabla N° 87</b> ¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?.....	147
<b>Tabla N° 88</b> ¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Público Urbano?* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio? .....	148
<b>Tabla N° 89</b> Cuadro resumen de las variables en estudio de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” y RTU 05 “Pegaso Express” .....	150

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico N° 1</b> Estructura de Costos Fijos .....	22
<b>Gráfico N° 2</b> Estructura de Costos Variables .....	23
<b>Gráfico N° 3</b> Punto de Cierre de una Empresa .....	24
<b>Gráfico N° 4</b> La curva de la Oferta.....	28
<b>Gráfico N° 5</b> Curva de Demanda.....	29
<b>Gráfico N° 6</b> La Oferta y Demanda.....	31
<b>Gráfico N° 7</b> La demanda de Transporte y su Relación Inversa .....	33

## **CAPITULO I**

### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

#### **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Desde un punto de vista normativo, dada la valoración global que los consumidores realizan de los distintos servicios de transporte y los costes en los que incurre los precios que los usuarios pagan por tener acceso a dichos servicios, el problema de tarificación al que se enfrenta la sociedad en este contexto consiste en escoger unos precios que permitan poner a los usuarios en relación con los operadores de servicios e infraestructuras, de tal manera que se produzca un intercambio en el que mediante transacciones voluntarias de los agentes sociales, se consiga el mejor uso posible de los recursos disponibles de acuerdo con las preferencias sociales. Los precios que se fijan no solo influirán en el volumen de provisión de servicios de transporte sino también en la inversión en capacidad a largo plazo (Rus, Campos, & Nombela, 2003).

En consecuencia la fijación de precios óptimos en el sector del transporte corresponde a un caso especial de un bien no almacenable con demanda que oscila con el ciclo del día y con efectos de estacionalidad a lo largo de un año típico. Su estructura de costos es especial y se caracteriza por la presencia de costos operativos asociados a los volúmenes de tráfico, costos de capacidad relacionados con el volumen de producción en periodos determinados (horas punta y horas valle en un día normal) y la presencia de costos fijos que varían mucho en función del medio de transporte (tren, carretera, aéreo, etc.). Por tal razón, la fijación de un sistema óptimo de precios, tomando algún criterio de bienestar, se enfrenta a la dificultad de poder edificar un

sistema que tenga en cuenta las demandas fluctuantes, así como los efectos externos (contaminación y accidentalidad) que afectan la función de costo generalizado de viaje (Arnott & Kruss, 2003).

El problema del presente trabajo de investigación sería analizar la fijación de precios en el servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco caso: RTU 11A, RTU 05, RTU 11B que en la actualidad se desarrolla debido a, la carencia de asociatividad que existe en la formalización de las empresas del servicio de transporte público urbano en la ciudad del cusco, los altos costos operativos en los que se incurren las empresas, una inadecuada administración de sus ingresos y brindar un inapropiado servicio de transporte público urbano.

De seguir con estos problemas los ofertantes del servicio de transporte público urbano seguirán incrementando sus tarifas de manera arbitraria y generará conflictos sociales, además de pérdida en la adquisición de productos.

Para conocer el problema descrito se plantean las siguientes preguntas:

## **1.2. FORMULACIÓN DE PROBLEMAS**

### **1.2.1 Problema General**

¿Cómo se determina la fijación de precios en el servicio de transporte público urbano la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?

### **1.2.2 Problemas Específicos**

**P.E.1.** ¿Cuál es el grado de formalización de las empresas del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?

**P.E.2.** ¿Cuáles son los costos operativos de las empresas el servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?

**P.E.3.** ¿Cuánto es el ingreso que perciben las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?

**P.E.4.** ¿Cuál es el grado de satisfacción de la demanda del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?

### **1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **1.3.1 Objetivo General**

Determinar la fijación de precios en el servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2018 caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B

#### **1.3.2 Objetivos específicos**

**O.E.1.** Conocer el grado de formalización de las empresas del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B

**O.E.2.** Conocer los costos operativos de las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B

**O.E.3.** Conocer el ingreso de las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B

**O.E.4.** Conocer el grado de satisfacción de la demanda del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B

## **1.4. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA**

### **1.4.1 Justificación Teórica**

La presente investigación utilizara la teoría de la fijación de precios para así contrastar los resultados con la realidad que se visualiza en el servicio de transporte público urbano y con el conocimiento ya existente.

### **1.4.2 Justificación Práctica**

La presente investigación tiene como propósito proponer estrategias que al aplicarse contribuyan a resolver el problema de la fijación de precios en el servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco en el periodo 2018.

### **1.4.3 Importancia**

La importancia de este trabajo de investigación radica la originalidad del tema y porque permite ampliar y analizar los conocimientos precedentes al tema investigado los cuales serán de gran ayuda y apoyo para diferentes instituciones públicas y privadas de nuestro país así como también para futuras investigaciones.

## **1.5. DELIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.5.1 Alcance la de Investigación**

- **Ámbito Geográfico**

El ámbito de estudio se realizara en la Ciudad del Cusco analizando a las empresas del servicio de transporte público urbano.

- **Temporalidad**

La presente investigación describirá los datos en el año 2018.

- **Unidad de Análisis**

La unidad de análisis en el servicio de transporte público urbano será la entrevista la que nos permitirá identificar la situación actual de este servicio.

## **1.6. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN**

Dificultad para la obtención de información debido a los escasos trabajos de investigación relacionados a tema además de la escasa bibliografía de autores nacionales referente al tema de investigación.

La falta de apoyo de los dueños de las unidades vehiculares de las empresas en estudio, en brindarnos información relevante para la investigación.

La no actualización de los contratos de concesión en relación al kilometraje de recorrido de estas empresas en estudio, que para efectos de la investigación se tomó como referencia dichos contratos para clasificar una ruta de tramo corto, medio y largo para obtener mejores resultados.

## CAPITULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

##### 2.1.1 Antecedentes internacionales

La investigación realizada por Baculima León Mayra Elizabeth & Morales Matute Ana Lorena cuyo título: “Cálculo de la Tarifa Optima para los Buses del Servicio de Transporte Urbano en la Ciudad de Cuenca para el año 2015” Universidad de Cuenca, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Carrera Profesional de Economía, 2016, busca determinar la tarifa óptima que un transportista debería cobrar con el fin de financiar sus costos económicos y de generar el máximo bienestar social. Para la determinación de esta tarifa se analizan, por un lado, los costos en los que incurre un transportista, utilizando para ello la parte relacionada a inversión y los costos tanto financiero como operacionales aplicados en la metodología de la Agencia nacional del Tránsito.

Por otro lado, en lo referente a la demanda, para obtener esta, se aplica el modelo de sistema de gasto lineal, el cual se basa en la maximización de una función de utilidad sujeta a una restricción presupuestaria, y finalmente se obtiene la tarifa optima a través de la condición de segundo mejor ( $P=C_{me}$ ). Dando como resultado una tarifa única de \$0.32 centavos y de \$0,16 como tarifa diferenciada, de esta manera arribo a las siguientes conclusiones:

- ✓ Los costos más altos en los que incurre un transportista son los costos variables, pues en este rubro se incluye el costo de mantenimiento

preventivo debido a que este se incorporan todos los costos (aceites, filtros, lubricantes, piezas de repuestos, etc.) que se requieren para el correcto funcionamiento de la unidad.

- ✓ Dentro del análisis de costos a los costos financieros pues se parte del supuesto de que un transportista no puede adquirir una nueva unidad sin la necesidad de recurrir a un préstamo, este costo arrojo como resultado \$1,16 dólares diarios que deberían ser pagados por concepto de intereses, además se consideró pertinente incluir e costo de capital en lugar de depreciación para que con dicho rubro se pueda cubrir el costo por desgaste debido a la utilización del bus a través del tiempo.
- ✓ En cuanto al cálculo de la tarifa óptima para los buses urbanos en cuenca, en primera instancia se procedió a calcular la demanda del bus urbano mediante el sistema de gasto lineal, el cual arrojo como resultado que la demanda actual del bus (con tarifa de \$0,25 centavos) está en función de las personas que, en promedio utilizan 30 veces al mes este medio, se obtiene una cantidad demandada de 19.754 personas. Aplicando la maximización de bienestar social ( $P=C_{me}$ ) se logró obtener que la tarifa debería ser de \$ 0,32 centavos para las personas que pagan una tarifa única y de \$0,16 centavos para las que pagan un tarifa diferencial.
- ✓ Se espera que con este valor, un trasportista logre financiar sus costos, obteniendo beneficios contables positivos, pero beneficios económicos nulos, evitando de esta manera generar una pérdida de bienestar social.

**La investigación realizada por Llamuca Llamuca José Luis cuyo título: “Estudio Tarifario del Transporte Urbano en buses de la Ciudad de Riobamba según el**

**nivel de Servicio que prestan los operadoras a los usuarios” Pontificia Universidad Católica del Ecuador; Facultad De Ingeniería, 2016**, tiene como objetivo calcular la tarifa según el nivel de servicios que prestan las operadoras a los usuario, pretende aportar la implementación de una metodología para determinar la tarifa del transporte urbano modalidad buses en base a los costos de operación, parámetros de ruta y a los indicadores del nivel de servicio que miden la eficiencia del transporte urbano en cada una de las diferentes etapas de un viaje, esto es desde la decisión de viajar hasta su punto de destino. Debido a la situación actual que enfrentan: los transportistas, usuarios y autoridades en cuanto al incremento de la tarifa se realiza el presente trabajo implantando un nuevo método regulador para la mejorar los indicadores del nivel de servicio que prestan las diferentes operadoras de transporte urbano. El caso de estudio donde se aplica esta metodología es en la ciudad de Riobamba donde se analiza a los 182 unidades de transporte urbano en buses que está dividido en 7 operadoras, las mismas que laboran mediante un cuadro rotativo que dura 40 días dentro del cual rotan por 16 rutas cubriendo casi en su totalidad la zona urbana de la ciudad, la tarifa aprobada es de \$ 0,30 centavos, en este sentido arribo a las siguientes conclusiones:

- ✓ La tarifa transporte urbano en buses de la ciudad de Riobamba según el nivel de servicio ofertado por las operadoras debe ser de \$0,315.
- ✓ Los costos por kilómetro involucrados en la estructura tarifaria del transporte urbano en la ciudad de Riobamba son: costos fijos con 0,252 por kilómetro recorrido, costos de capital con 0,148 por kilómetro recorrido y los costos variables con 0,395 por kilómetro recorrido.
- ✓ El 88% de rutas del transporte urbano de la ciudad de Riobamba convergen a una misma zona de atracción de viajes, ocasionando en

horas picos congestión vehicular, el mismo hace que no se respeten los recorridos autorizados y peor aún las paradas tradicionales.

- ✓ El nivel de servicio ofertado por las operadoras es del 78,29% y de la autoridad es del 10,12% dando un total de nivel de servicio ofertado de 28,10%.

### **2.1.2 Antecedentes nacionales**

**La investigación realizada por Campos Segales Betty cuyo título: “Análisis de la rentabilidad económica de las empresas de transporte urbano de la Ciudad de Puno” Universidad Nacional del Altiplano, Facultad de Ingeniería Económica, Escuela Profesional de Ingeniería Económica, 2013,** tiene como propósito fundamental estimar, analizar y evaluar los beneficios y los costos unitarios de operación, mantenimiento y reparación, así como la rentabilidad económica de dichas empresas. Para estimar, demostrar los ingresos y costos se ha utilizado los siguientes principios de la teoría de producción, ya que esta empresa opera en un mercado de competencia perfecta. Así mismo en el presente trabajo de investigación se ha estimado el flujo de ingresos y costos por viaje, diario, mensual y anual a nivel de unidad vehicular y empresa, a partir de esta información cuantitativa se ha elaborado el flujo de caja con la finalidad de estimar los diversos indicadores de rentabilidad económica (VAN, B/C, TIR) y para determinar el precio mínimo de pasajes de las empresas de transporte se ha sensibilizado el VAN en función al precio del pasaje. Llegando a la conclusión de que existen muchos factores que influyen sobre la rentabilidad real percibida por las empresas en estudio, para ello se usaron distintos indicadores que demuestran que el ingreso no demuestra la rentabilidad real,

ya que los costos mensuales no se contempla el costo de oportunidad, ni la depreciación por otro lado los ingresos están influenciados además del número de vueltas y el número de pasajeros, por las horas de mayor afluencia de pasajeros, en tal sentido arribo a las siguientes conclusiones:

- ✓ El estudio nos muestra que las empresas de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Puno son rentables de manera aceptable, en función a la renovación de unidades móviles en marca Toyota modelo búfalo, por lo que resulta conveniente mantenerse en este mercado.
- ✓ Los empresarios de transporte urbano de pasajero, determinan sus costos de manera empírica, los costos que manejan son solo por combustible, lubricante y mantenimiento no consideran costos como la depreciación anual de la maquinaria.
- ✓ Las empresas de transporte urbano, prestando su servicio 336 días efectivos al año, presenta una rentabilidad económica promedio de 38%, esto representaría un incentivo, para que sean renovados sus unidades móviles, o en su defecto, las empresas vigentes pueden ampliar la cobertura de sus servicios.
- ✓ Actualmente es factible realizar inversiones en este sector, dado que el precio cubre el costo variable medio, por lo que resulta una inversión rentable.
- ✓ Finalmente las empresas de transporte urbano de pasajeros está mal organizada cuya junta directiva es representada por el presidente o gerente de la empresa que no cuenta con conocimientos básicos de administración de empresas.

**La investigación realizada por Bustinza Quispe Johan Rene cuyo título: “Determinación de costos y rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en la ruta de las Provincias de San Román y Lampa, Periodo 2012” Universidad Nacional del Altiplano de Puno, Facultad de Ciencias Contables y Administrativas, Escuela Profesional de Ciencias Contables, 2015, tiene como objetivo** determinar la influencia de los costos operativos de estas empresas en su rentabilidad, con la identificación de elementos como el costo, el cálculo por hora y kilómetro, en función al periodo de operación e índice de operatividad. La investigación describirá y explicará la generación de la rentabilidad en las empresas de transporte terrestre de pasajeros de la ciudad de Lampa y Juliaca, para este efecto se ha se necesario calcular, acumular, distribuir niveles de inversión permanente y temporal, aplicando las diferentes metodologías que presenta la contabilidad de costos, como es la determinación de la estructura, la identificación de los elementos del costo. Para determinar el coto de operación, se realizó un estudio minucioso sobre los elementos que conforman nuestra estructura de costos, para ello se elaboró cuadros de costos teniendo en cuenta los costos variables unitario, costo fijo unitario y los gastos de ventas para cada una de las empresas tomadas como muestra, en este sentido arribo a las siguientes conclusiones:

- ✓ La empresa de transporte Halanoca SRLTDA obtiene una buena rentabilidad en la misma ruta mientras que la empresa El Veloz obtiene menor rentabilidad en la misma ruta por tener gastos superiores.

- ✓ Los principales elementos del costo en las empresas de transporte terrestre en las rutas Lampa Juliaca son las siguientes: costo variable unitario, costos fijos por vehículo hora y gastos de ventas diversas.
- ✓ Para la empresa El Veloz el costo fijo hora por vehículo es de S/, 11.8691, el costo variable unitario por km es de S/. 0.6706 y los costos de ventas por hora son de S/. 3.763. para la empresa de transporte Halanoca el costo fijo hora por vehículo es de S/, 11.1708, el costo variable unitario por km es de S/. 0.6206 y los costos de ventas por hora son de S/. 1.89.

### **2.1.3 Antecedentes locales**

**La investigación realizada por Gamarra Santisteban Benjamín & Delgado Ccompí José Luis cuyo título: “Calidad del servicio de transporte público urbano en la Ciudad del Cusco 2014”, Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco; Facultad de Ciencias Administrativas, Contables, Económicas y Turismo; Escuela Profesional de Economía; 2016,** tiene como objetivo evaluar la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del cusco, por parte de los usuarios que utilizan este medio de transporte, para lo cual se ha tomado en cuenta cuatro variables independientes que son el estado físico del automóvil , la forma de manejo de conductor, el trato y apariencia del conductor y cobrador y el tiempo de viaje, para lo cual se realiza una evaluación estadística de las variables y se plantea un modelo logit ordenado el cual nos muestra la significancia y relación que tienen las variables en cuanto estas determinan la percepción del usuario con respecto a la calidad de servicio de transporte

público urbano en la ciudad del cusco, en este sentido arribaron a las siguientes conclusiones:

- ✓ Los factores determinantes de la calidad del servicio de transporte público en la ciudad del Cusco son: la forma de manejo del conductor, el tiempo de viaje, trato y apariencia del conductor y el estado físico del automóvil, dichas variables ponderan a percepción de los demandantes de este servicio, con un grado  $R^2=76,7\%$  de relación o explicación de las variables independientes con la calidad del servicio de transporte urbano.
- ✓ El estado físico de los vehículos que prestan el servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco tienen una relación directa con la calidad del servicio prestado.
- ✓ La forma de manejo del conducto tiene una influencia positiva sobre la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco, esto quiere decir que a mejor manera de conducir mejor será la calidad percibida por los usuarios.
- ✓ La variable trato y apariencia del conductor y cobrador tiene una influencia positiva con la calidad del servicio de transporte público urbano puesto que esta variable es la que más está en contacto con los usuarios.
- ✓ El tiempo de viaje en la calidad del servicio del transporte público urbano en la ciudad del Cusco de manera negativa (inversa). Puesto en la medida que un determinado usuario de este servicio le tome mayor tiempo en llegar a su destino se percepción de dicho servicio ira decreciendo.

**En la investigación realizada por Segovia Pacheco Jean Carlos & Baca Pareja Henri cuyo título : “Los costos de servicio y los aspectos legales y tarifarios de la**

**empresa de transporte de pasajeros compañía E.I.R.L en la ruta Cusco Quillabamba, periodo 2015”; Universidad Andina del Cusco; Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas Y Contables; Escuela Profesional de Contabilidad; 2017**, tiene como objetivo establecer los costos de servicio y determinar los aspectos legales y tarifarios de la empresa de transporte de pasajeros, el cual busca contrarrestar los problemas presentados en el sistema de rutas dentro de la provincia de Cusco y la Convención. El fin de esta investigación es buscar el mejoramiento del diseño de una estructura de costos el cual implica en el cumplimiento de normas y determinación de tarifas y mediante esta investigación poder mejorar el servicio de transporte y fijar una justa tarifa del servicio para los usuarios entre otros aspectos, como lo problemas comunes que acarrea este tipo de servicio día a día, en este sentido arribaron a las siguientes conclusiones:

- ✓ La empresa de Transporte cuenta con 28 unidades vehiculares donde 6 son propiedad de la empresa, los conductores son los más inmersos en la prestación de este servicio por lo que son ellos mismos los que llevan la cuentas de manera empírica sin tener conocimiento alguno de estructura de costos.
- ✓ Con respecto a las tarifas los conductores fijan sus tarifas de acuerdo a la oferta y demanda, el cual en los días festivos, feriados largos, fiestas de fin de año, además cuando solo se tiene 4 o 5 pasajeros, cabe resaltar que las tarifas no solo corresponden al servicio de viaje, ya que esta empresa también realiza envíos de encomiendas, sobres y dinero.
- ✓ Las implicancias legales más resaltantes de acuerdo a los resultados son: primero que no existe forma societaria porque su constitución es E.I.R.L. y contrariamente solo pertenece a la empresa 6 unidades el

resto es de personas naturales, segundo la empresa no cuenta con la concesión de ruta ni la tarjeta de circulación correspondiente y tercero no cuenta con seguros de vida tanto los conductores y pasajeros.

## **2.2. BASES TEÓRICAS**

### **2.2.1 Fijación de precios:**

Para (Chambergu Guillermo, 2012) la fijación de precios es un proceso que involucra muchos factores, siendo el costo un solo factor; además de la naturaleza de la empresa, el grado de competencia entre diferentes industrias, la demanda, las condiciones económicas, la situación financiera de la empresa, etc. que afecta la determinación del precio.

Así mismo para (Cuevas Villegas, 2002) son decisiones estratégicas sobre cuánto cobrar por los productos o servicios de una compañía. Estas decisiones afectan las ventas de la empresa y por consiguiente los ingresos y las utilidades.

### **2.2.2 Definición de precio:**

Para (Kotler & Armstrong, 2007) el precio es la cantidad de dinero que se cobra por un producto o servicio. En términos más amplios el precio es la suma de los valores que los consumidores dan a cambio de los beneficios de tener o usar el producto o servicio.

Así mismo (Bonta & Farber, 2002) definen al precio como el valor de un producto o servicio que depende de la imagen que percibe el consumidor.

Sin embargo para (Romero, 2009) define el precio como el importe que el consumidor debe de pagar al vendedor para poder poseer o usar dicho producto o servicio.

### 2.2.3 Los costes del transporte:

De forma general para (Pindyck & Rubinfeld, Microeconomía séptima edición, 2009) el coste de oportunidad es el coste de las oportunidades que se pierde por no destinar recursos al mejor fin alternativo

Así mismo para (De Rus, Campos, & Nombela, 2003) el coste de oportunidad de cualquier actividad económica se define como el valor que tienen los recursos productivos que se emplean para llevar a cabo dicha actividad. En el caso de las actividades de transporte, su coste para la sociedad viene definido por el valor monetario de todos los inputs consumidos para transportar personas o mercancías de un lugar a otro.

La utilización del concepto de costes de oportunidad para valorar monetariamente el consumo de inputs realizando en las actividades de transporte implica considerar que al trasladar viajeros o mercancías entre distintos lugares no solamente se consumen ciertas cantidades de factores productivos tradicionales, sino que también forman un aparte importante del coste del transporte el tiempo invertido por los usuarios en la realización de los viajes y el impacto que dicho transporte impone a otros, en forma de contaminación, entre otros.

Bajo esta idea (De Rus, Campos, & Nombela, 2003) realiza una clasificación general de los costes de del transporte teniendo en cuenta sobre quien recaen los mismos. Se distinguen así entre costes incurridos por los productores ( $C_p$ ) o transportistas, costes incurridos por los usuarios ( $C_u$ ) al utilizar los servicios e infraestructuras de transporte y finalmente los costes externos ( $C_E$ ) que recaen sobre otros miembros de la sociedad. La suma de estos tres tipos de costes, proporcional el coste social ( $C_S$ ) al que la sociedad

debe hacer frente para disfrutar de cierto nivel de prestación de servicios e infraestructuras de transporte:

$$C_S = C_p + C_U + C_E. \quad [1]$$

Los costes del productor incluyen todos los gastos necesarios para construir, operar y mantener infraestructuras como carreteras así mismo se incluyen los costes operativos para producir los servicios (gastos de personal, energía, repuestos, etc.).

La función de costes del productor presenta algunas propiedades particulares que derivan de las propias características de los servicios e infraestructuras de transporte como los servicios de autobuses urbanos también afecta a la estructura de costes a través de la presencia de las denominadas economías de densidad.

De igual forma los costes del usuario deben reflejar la valoración monetaria de todos los inputs que este consume en la realización de actividades de transporte.

#### **2.2.4.1 Costes del productor:**

Para (De Rus, Campos, & Nombela, 2003) los costes del productor incluye todos los gastos necesarios para construir, operar y mantener infraestructura utilizados para el traslado de pasajeros y producir los servicios de transporte.

El coste total de dicha actividad viene dado por el coste de oportunidad asociado a la utilización de los distintos factores productivos que forman parte de su función de producción.

##### **a. Tecnología y tipos de costes:**

Considerando el caso de una empresa de transporte que produce un único output, algunos de los factores productivos utilizados por dicho transportista puede ser: (i) costes variables, que se modifican cuando lo hacen el nivel de producción donde se incluye el salario de los conductores o el combustible de los vehículos; y (ii) costes fijos, los cuales no cambian cuando lo hace el nivel de producción donde se contabiliza los costes de instalación de nueva capacidad o los gastos generales de administración.

Si en lugar de atender a su variabilidad, clasificamos a los costes en función del tipo de input utilizados se agrupan en dos categorías: (i) costes asociados a las infraestructuras en los cuales se contabilizan las partidas destinadas a la provisión y el mantenimiento de carreteras es decir en activos fijos específicamente destinados al transporte y (ii) costes operativos los cuales están asociados al equipo móvil y abarcan los gastos de operación y mantenimiento de los vehículos incluyendo la energía y la mano de obra necesaria para operarlos además de la depreciación anual de los vehículos.

Esta clasificación de los costes del productor de acuerdo al tipo de inputs se relaciona directamente con la función de producción que viene dada por:

$$q = f(K, E, L, F, N; t) \quad [2]$$

Donde  $q$  es el nivel de producción por unidad de tiempo, y donde  $k$  (unidades de infraestructura),  $E$  (equipo móvil),  $L$  (trabajo),  $F$  (energía y repuestos),  $N$  (recursos naturales) y  $t$  (tiempo de los usuarios), teniendo en cuenta que el productor no aporta los factores  $t$  y  $N$  (que forman parte de los costes de los usuarios y costes externos, respectivamente), por consiguiente se describe la función de costes del productor asociados al uso del resto de factores como:

$$C_p(q, K) = r(K)K + c(q)q \quad [3]$$

En esta expresión,  $r(K)$  representa el coste anual de las unidades de infraestructura, y  $c(q)$  es el coste por unidad de output asociados al uso del resto de factores productivos ( $E, L$  y  $F$ ).

La mayoría de los costes asociados a las infraestructuras son fijos ya que son independientes del volumen real de tráfico. Por lo contrario, sus costes anuales de conservación pueden ser en gran parte variables dependiendo precisamente de ese volumen de tráfico. En el caso de los costes operativos la gran parte de estos están vinculados a la intensidad de su uso.

#### **b. Funciones de costes y relaciones entre corto y largo plazo**

Las funciones de costes del productor en el transporte se construyen a partir de las correspondientes funciones de producción, valorando monetariamente el consumo de inputs

realizado para obtener cada nivel de output al mínimo coste posible.

❖ Funciones de costes a corto plazo: las funciones de costes a corto plazo se caracterizan por la presencia de factores (y costes) fijos. De acuerdo con [3], suponiendo que el factor que no se puede modificar durante algún tiempo son las unidades de infraestructura ( $K = K_0$ ), y que tanto el coste unitario de la infraestructura como los costes operativos son constantes, es decir  $r(K) = r$  y  $c(q) = cq$ , la forma general de una función de costes del productor a corto plazo sería:

$$C(q, K_0) = rK_0 + cq \quad [4]$$

En donde  $rK_0$  representa los costes fijos y  $cq$  corresponde a los costes variables asociados al nivel de producción  $q$ , esta forma de representar los costes del productor a corto plazo indica que existe un límite de capacidad asociado a uno o más factores fijos.

❖ La elección de la capacidad: en el largo plazo todos los factores son variables y la empresa puede elegir entre distintos niveles de capacidad en función del valor concreto, una vez realizada la elección sobre algunos factores, el valor del concreto queda determinado.

Sin embargo, la decisión óptima sobre la capacidad no depende únicamente de los costes fijos, sino de la relación existente entre los costes fijos y los costes variables. Por lo tanto la

elección de la capacidad optima depende críticamente del nivel de servicio que el transportista decide ofrecer, sin embargo es la demanda la que determina si dicha oferta se utiliza en su totalidad o no. Una elección incorrecta de la capacidad puede llevar a problemas de falta de capacidad o exceso de capacidad.

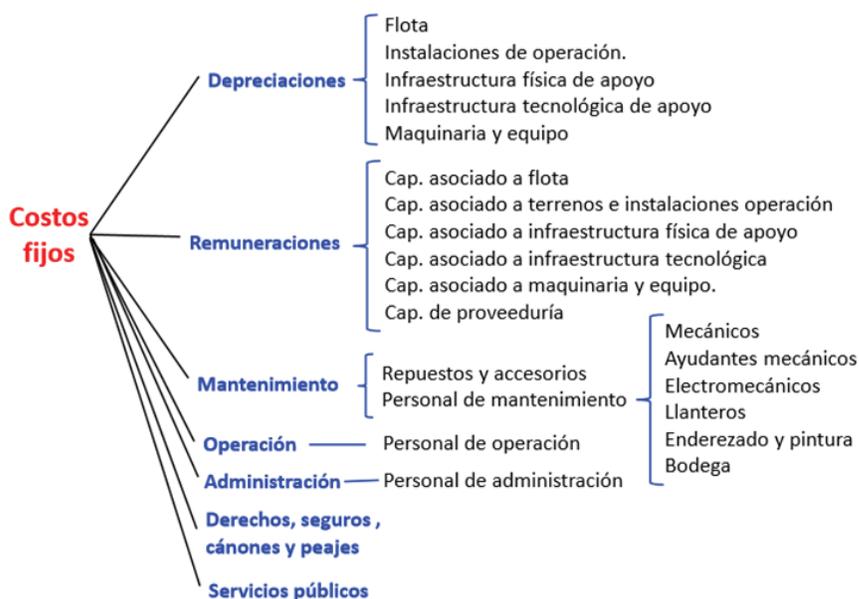
**c. Los costes de operación del equipo móvil**

Para (De Rus, Campos, & Nombela, 2003) los costes de operación del equipo móvil constituyen por si solo uno de los elementos más importantes de las partidas de costes del productor y merece un tratamiento más detallado la estructura y características de los costes de operación del equipo móvil varían entre modos de transporte se usen. Por ejemplo tanto en el transporte de pasajeros o de mercancías, la estructura de costes del productor viene dada fundamentalmente por el tipo de vehículo utilizado. Así como la relación que existe en el tamaño y la velocidad en la elección del vehículo lleva a una serie de situaciones, con relación a la velocidad, la velocidad determina la productividad por hora del equipo móvil sin embargo en ocasiones esto conlleva a mayor coste de combustible salvo que el incremento de la velocidad este dada por una innovación tecnológica, en cambio al tamaño del equipo móvil mientras más pequeño sea su infraestructura resultara menos costosos y reducirá la rentabilidad.

De manera general (Pindyck & Rubinfeld, Microeconomía séptima edición, 2009) define a los costos fijos como los costos que no varían con el nivel de la producción y que solo puede eliminarse cerrando.

Así mismo (Castro L. , 2012) clasifica dentro de costos fijos: depreciación, remuneración, mantenimiento, operación, administración, derechos, seguros, servicios públicos, los cuales son costos que corren los transportistas para poder ofrecer el servicio de transporte público urbano. Y dentro de los costos variables del transporte incorpora: consumo y limpieza y lavado de los vehículos, que son necesarios para brindar un servicio de adecuado a los usuarios.

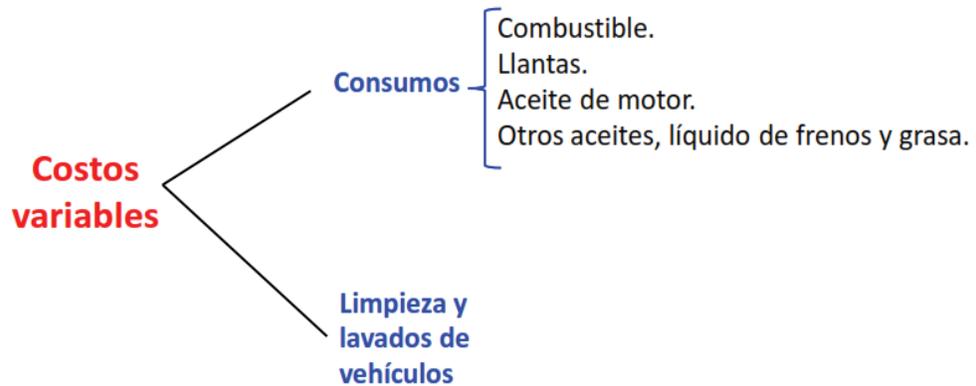
**Gráfico N° 1 Estructura de Costos Fijos**



La figura N° 1 Muestra la estructura de los costos fijos del servicio de transporte público divididos en varias categorías como: depreciación,

remuneración, mantenimiento, operación, administración, derechos, seguros, etc.

**Gráfico N° 2 Estructura de Costos Variables**



La figura N° 2 Muestra la estructura de los costos variables del servicio de transporte público divididos en dos categorías como: consumo y limpieza del vehículo.

**d. Caso Cierre de empresa:**

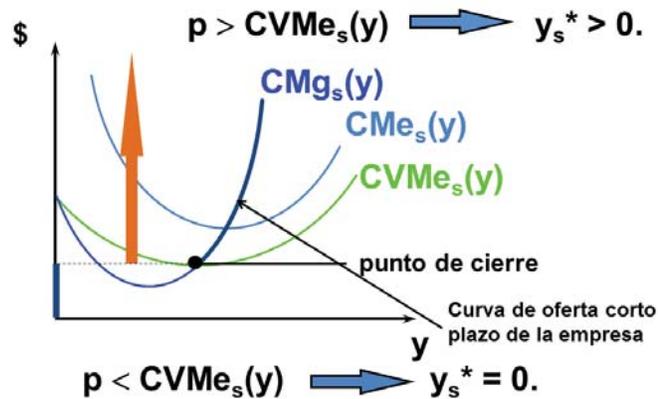
(Varian, 2011) Explica si una empresa produce una cantidad nula, tiene que seguir pagando los costes fijos  $-F$ . Por lo tanto, los beneficios que genera la producción de cero unidades son  $-F$ . Los beneficios que genera la producción de una cantidad  $y$  son  $Py, Cv(y), F$  La empresa mejora su situación cerrando cuando,  $-F > Py - Cv(y) - F$  es decir, cuando  $-F$  los beneficios que genera la producción de una cantidad nula y el pago de los costes fijos son superiores a los beneficios que genera la producción de la cantidad cuyo coste marginal es

igual al precio. Reordenando esta ecuación, tenemos la condición de cierre:

$$CvMe(y) = \frac{Cv(y)}{y} > P \quad [5]$$

Si los costes variables medios son mayores que  $P$ , la empresa mejorara su situación produciendo cero unidades. Es lógico, ya que en este caso los ingresos derivados de la venta de la producción y ni si quiera cubren los costes variables de producción  $Cv(y)$ . Por ello, la empresa mejoraría su situación cerrando: si no produjera nada, perdería sus costes fijos, pero perdería aún más si continuara produciendo.

**Gráfico N° 3 Punto de Cierre de una Empresa**



La figura N° 3 Muestra el Coste variable medio y oferta, la curva de oferta es la parte ascendente de la curva de coste marginal que se encuentra por encima de la curva de coste variable medio. La empresa no producirá en los puntos de la curva de coste marginal situados por debajo de la curva de coste variable medio, ya que podría obtener mayores beneficios cerrando.

### **2.2.4.2 Costos De Operación:**

(Castillo, 2016) Define los costos operativos como el costo de operación o costos operacionales, que son el tipo de costes en los que incurre una empresa en el desarrollo de la propia actividad del negocio. Para garantizar la marcha de una empresa, es necesario incurrir en una serie de costes para que el desarrollo de la actividad se realice adecuadamente. Dentro de estos costes, encontramos dos tipos de costes operativos.

- ❖ Costes operativos fijos: se trata de un coste operacional que no varía. Es decir al margen del nivel de producción que abarque la empresa, este coste será siempre igual.
- ❖ Costes operativos variables: este coste operativo, por lo contrario, sí que varía en función del nivel de producción de la empresa.

Los costes operativos de una empresa, por tanto son aquellos en los que incurre una empresa una vez se realiza la inversión inicial y por regla general engloban los gastos operativos y de mantenimiento. Entonces los costes operativos se dan mientras que haya en marcha una operación, una marcha en la empresa. En momento que cesa, cesan con ella los costes operativos.

Así mismo para (UNAM, 2015) El coste de operación se pueden clasificar de acuerdo varios criterios, entre los que destacan son los siguientes:

❖ De acuerdo a su comportamiento:

- Fijos: los costes fijos son los que se erogan independientemente de las ventas o producción.
- Variables: los costes variables se realizan en función a la producción de la empresa.

### **2.2.5 Ingresos del Servicio Transporte:**

Según (Suárez Falcón, 2006) el ingreso por la prestación del servicio de transporte tiene su origen en las ventas, dicho ingreso se produce cuando el cliente realiza el ejercicio de transformar un derecho al uso del transporte anticipo al disfrute del mismo.

Para existen diferentes posibilidades para el aumento del ingreso de las empresas de transporte como:

- Aumento en la potencia de los vehículos.
- Adopción de medidas para el transporte publico
- Ampliación de la distancia entre paradas
- Incremento del automatismo en la expedición del cambio del cobro de los pasajes.
- Segmentación de población de manera más específica.

En definitiva el incremento de la velocidad comercial, regularidad, puntualidad, comodidad y seguridad, inducirá al aumento del número de pasajeros transportados y por consiguiente a la cifra de ingresos por recaudación influyendo de manera indirecta en el logro de mayores ganancias.

## 2.2.6 Oferta y Demanda

### 2.2.6.1 la curva de oferta

La curva de oferta representada por la curva “S” del gráfico N° 4 (a), muestra la cantidad que están dispuestos los productores a vender de un bien o servicio a un precio dado, manteniendo constantes los demás factores que pueden afectar a la cantidad ofrecida.

Mientras que el gráfico N°4 (b), muestra la oferta del mercado de transporte, en este caso la oferta viene a ser todas las unidades de transportes que circulan en la ciudad del Cusco, pero a diferencia de la oferta usual esta es constante, pues los precios en el transporte público son fijos.

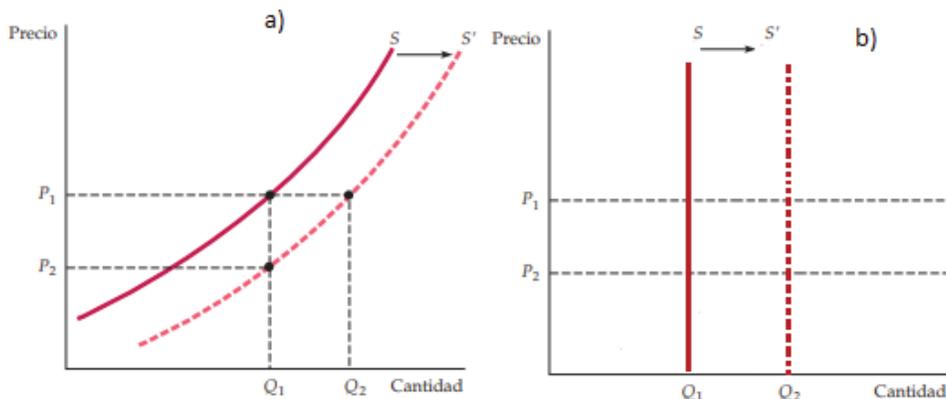
El eje de ordenadas del gráfico muestra el precio de un bien o servicio, P, expresado en soles por unidad. Es el precio que perciben los propietarios del servicio por una determinada cantidad ofrecida. El eje de abscisas muestra la cantidad total ofrecida, Q, expresada en el número de usuarios por periodo. La curva de oferta es, pues, una relación entre la cantidad ofrecida y el precio.

Esta relación puede expresarse en forma de ecuación:

$$O_s = O_s(P)$$

O representarse gráficamente, como en el gráfico N° 4.

**Gráfico N° 4 La curva de la Oferta**



La curva de oferta, llamada “S” en la figura, muestra como varia la cantidad ofrecida de un bien o un servicio cuando varia su precio, además se puede observar que la curva “S” tiene pendiente positiva, es decir; cuanto más alto es el precio, (en el caso del transporte público del Cusco el precio no influye en este ámbito ya que este está dado) más pueden y quieren las empresas producir y vender. Si los costes de producción disminuyen, las empresas pueden producir la misma cantidad a un precio más bajo o una cantidad mayor al mismo precio. La curva de oferta se desplaza entonces hacia la derecha (de S a S').

Obsérvese que la curva de oferta de esta figura tiene pendiente positiva. En otras palabras, cuanto más alto es el precio, más pueden y quieren producir y vender las empresas. Por ejemplo, una subida del precio puede permitir a las empresas existentes aumentar la producción realizando horas extraordinarias (con un coste mayor para las empresas). Una subida del precio también puede atraer al mercado a nuevas empresas.

Otras variables que afectan a la oferta La cantidad ofrecida pueden depender de otras variables, además del precio. Por ejemplo, de sus costes de producción, entre los que se encuentran los salarios, los intereses que han de pagar y los costes de las materias primas.

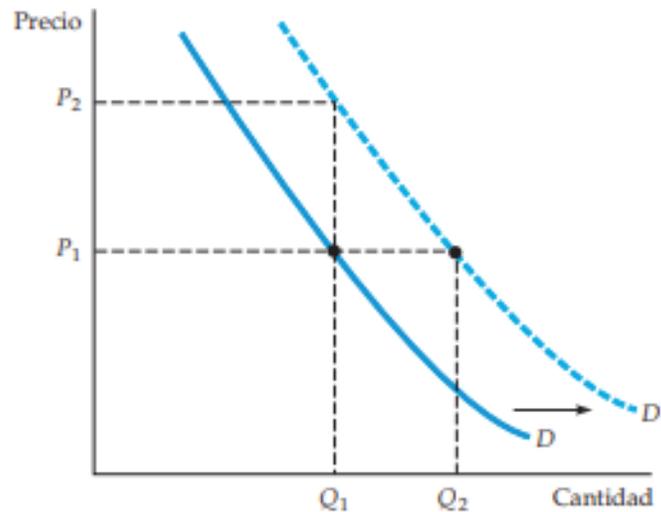
### 2.2.6.2 La curva de demanda

La curva de demanda indica cuánto están dispuestos a comprar los consumidores de un bien o servicio cuando varía el precio unitario. Podemos expresarla matemáticamente de la forma siguiente:

$$Q_d = Q_d(P)$$

O representarla gráficamente como en el gráfico N°5.

**Gráfico N° 5 Curva de Demanda**



La curva de demanda, llamada “D”, muestra que la cantidad demandada de un bien o servicio por parte de los consumidores depende de su precio, también se

puede observar la pendiente negativa, manteniéndose todo lo demás constante, los consumidores quieren comprar una cantidad mayor de un bien o servicio cuando baja su precio. La cantidad demandada también puede depender de otras variables, como la renta, el tiempo meteorológico y los precios de otros bienes. En el caso de la mayoría de los productos, la cantidad demandada aumenta cuando aumenta la renta. Un aumento del nivel de renta desplaza la curva de demanda hacia la derecha (de  $D$  a  $D'$ ).

Obsérvese que la curva de demanda, “ $D$ ”, de esa figura tiene pendiente negativa: los consumidores normalmente están dispuestos a comprar más si el precio es más bajo. Por ejemplo, un precio más bajo puede animar a los consumidores que ya venían comprando el bien o servicio a consumir mayores cantidades. Asimismo, puede permitir a otros consumidores que antes no podían comprarlo comenzar a comprarlo.

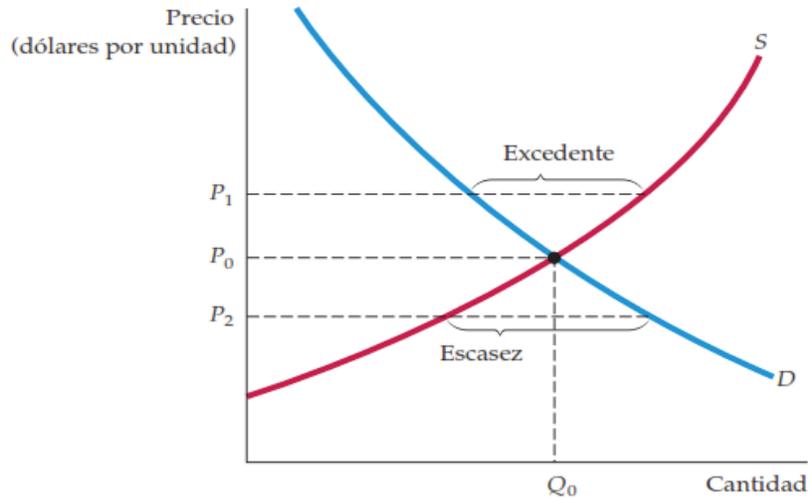
Desplazamiento de la curva de demanda. Veamos qué ocurre con la curva de demanda si aumentan los niveles de renta. Como se observa en el gráfico N° 5, si el precio de mercado se mantuviera constante en  $P_1$ , sería de esperar que aumentara la cantidad demandada, por ejemplo, de  $Q_1$  a  $Q_2$ , como consecuencia del aumento de la renta de los consumidores. También podemos preguntarnos qué precio pagarían los consumidores para comprar una determinada cantidad  $Q_1$ . Al tener más renta, deberían estar dispuestos a pagar un precio más alto, por ejemplo,

$P_2$  en lugar de  $P_1$  en el gráfico N° 5

### **2.2.6.3 El Mecanismo del Mercado**

El paso siguiente es poner juntas las curvas de oferta y demanda, como en el gráfico N°6.

**Gráfico N° 6 La Oferta y Demanda**



El mercado se equilibra al precio  $P_0$  y la cantidad  $Q_0$ . Cuando el precio es más alto,  $P_1$ , surge un excedente, por lo que el precio baja. Cuando es más bajo,  $P_2$ , hay escasez, por lo que el precio sube.

El equilibrio se muestra cuando las dos curvas se cortan en el precio y la cantidad de equilibrio decir, en el precio y la cantidad que equilibran el mercado. A este precio ( $P_0$  en el gráfico N°6, la cantidad ofrecida y la demandada son exactamente iguales ( $Q_0$ ).

En un libre mercado, el mecanismo del mercado es la tendencia del precio a variar hasta que este se equilibra, es decir, hasta que la cantidad ofrecida y la demandada son iguales. En este punto, como no hay ni exceso de demanda ni exceso de oferta, no hay presiones para que el precio siga variando.

Para comprender por qué los mercados tienden a equilibrarse, supongamos que el precio fuera inicialmente superior al que los equilibra, por ejemplo,  $P_1$  en el gráfico N°6. Los productores tratarán de producir y vender más de lo que los consumidores están dispuestos a comprar. Habrá un excedente es decir, una situación en la que la cantidad ofrecida es superior a la cantidad demandada. En esta situación

los productores comenzaran a bajar los precios para que la cantidad demanda aumente hasta alcanzar un  $Q_e$  de equilibrio aun precio  $P_e$ . Por otro lado si el precio fuera inferior a  $P_e$  por ejemplo  $P_2$ , aquí ocurrirá lo contrario habrá escasez los consumidores no podrían comprar todo lo que les gustaría. Eso presionaría al alza sobre el precio, ya que los consumidores tratarían de pujar más que los demás por las existencias y los productores reaccionarían elevando el precio e incrementando la producción. Una vez más, el precio acabaría alcanzando el nivel  $P_e$ .

### **2.2.7 La Demanda de Transporte:**

Para (Mendieta, 2014) la demanda de transporte muestra el número de pasajeros deseando utilizar el servicio a diferentes precios y/o tarifas entre un sitio de origen y uno de destino.

Así mismo para (De Rus, Campos, & Nombela, 2003) la demanda de transporte es la disposición a pagar que tiene los consumidores por hacer uso de una determinada infraestructura o servicio de transporte, esto permite establecer una relación entre la cantidad que se desea consumir y el coste de oportunidad que supone dicho consumo, por lo que la demanda de transporte también podría definirse como la cantidad de servicios y usos de a infraestructuras que se desea comprar para cada precio.

Esta relación entre el precio y cantidad demanda está afectada en el transporte por cuatro características principales: su carácter derivado, su dependencia de factores heterogéneos, el papel desempeñado por el tiempo en las decisiones individuales y la necesidad de tener predicciones correctas para poder ajustar la capacidad.

Para (Stubbs & Tyson , 1984) la función de la demanda de transporte muestra un número de pasajeros desando utilizar un servicio de autobuses a

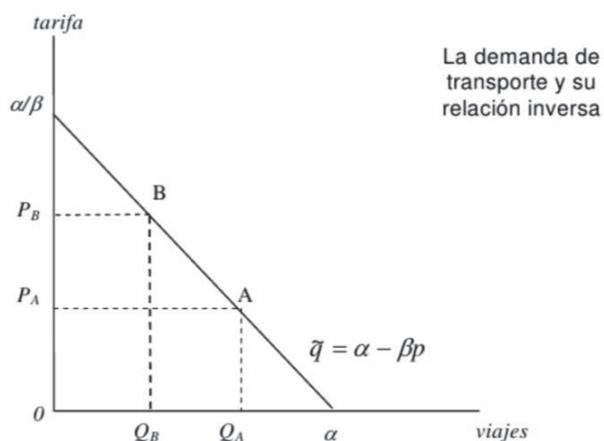
los diferentes niveles de precios o tarifas entre un par origen y destino, para un viaje específico durante un periodo determinado

Así mismo para (Mendieta, 2014) la forma más simple de una función lineal de la demanda de transporte se puede expresar como:

$$q = \alpha - \beta p \quad [6]$$

Donde  $q$  es la cantidad demandada y  $p$  es el precio o tarifa del servicio, cabe resaltar que existe una relación negativa entre el valor del servicio y la cantidad demanda.

**Gráfico N° 7 La demanda de Transporte y su Relación Inversa**



La gráfico N° 7 Muestra la relación inversa que existe entre la cantidad de usuarios y la tarifa del servicio de transporte público.

Para (De Rus, Campos, & Nombela, 2003) La cantidad de transporte que necesita una sociedad en un momento dado está determinado por cinco factores principales: la población, el nivel de desarrollo económico, las condiciones geográficas, la historia y la cultura de dicha sociedad y su política de transporte.

**Tabla N° 1 Determinantes de la Demanda de Transporte**

<b>DEMANDA AGREGADA</b>	<b>DEMANDA INDIVIDUAL</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Población</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Precio del transporte</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Actividad económica</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Precio de otros bienes y servicios</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Geografía</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Características socioeconómicas</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Historia y cultura</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Calidad del servicio</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Política de transporte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tiempo de viaje.</li></ul>

La tabla N° 1 Muestra los factores determinantes de la demanda de transporte de manera agregada e individual.

En muchos casos los factores no monetarios, como a calidad (frecuencia, medio, horario, etc.) o el tiempo se convierte en los principales determinantes de las decisiones individuales de transporte. Por lo que se puede decir que la demanda de transporte depende por tanto de un conjunto de variables monetarias y no monetarias.

#### **2.2.6.1 Factores que determinan la demanda de transporte:**

Para (Mendieta, 2014) El transporte a diferencia de otros bienes en la economía tiene una demanda en el cual otras variables diferentes al precio y al ingreso juegan un papel determinante. Los factores que determinan la demanda de transporte son:

- ❖ El precio: el precio del servicio esta inversamente relacionado con la cantidad demanda de viajes. Es decir a menor precio mayor cantidad de usuarios demandaran el servicio de transporte ofrecido y viceversa.

❖ Ingreso del pasajero: si el ingreso de los habitantes de una cierta región se incrementa de manera evidente y no ocasional, la demanda de transporte aumentara.

❖ Velocidad del servicio: depende del valor del tiempo de los usuarios del servicio de transporte. Un menor tiempo requerido para realizar el servicio de traslado incentivara un mayor uso de los vehículos para satisfacer el incremento de la demanda sin necesidad de adquirir vehículos adicionales.

❖ Calidad de servicio: en muchas ocasiones no es el precio sino la calidad del servicio que en general este ofreciendo la empresa prestataria, lo que motiva que se acerque ms usuarios a solicitar el servicio.

Relacionado con la calidad del servicio – entre los más usuales destacan los siguientes:

- Frecuencia del servicio: la planeación del transporte tiene que asegurarse que los tiempos de despacho a los tiempos de arribo sean los más cercanos posibles a lo que espera de usuario.

- Estándar del servicio: este se encuentra determinado por el mantenimiento de estándares o normas de desempeño que son fijados en función del tipo de servicio. Dichos estándares tiene que estar acorde con el nivel de vida de los usuarios.

- Comodidad de transporte: tiene que ver con el nivel de confort que puede tener el pasajero al momento de viajar.

- Confiabilidad del servicio: las empresas pierden usuarios en el transporte de pasajeros cuando se presentan inconvenientes en el incumplimiento de los horarios de despegue y arribo.
- Seguridad del servicio: tanto el gobierno como las personas proveedoras de servicio de transporte deben tomar en serio este aspecto. La publicidad adversa de accidentes pueden llegar a generar cambios significativos en la demanda de transporte para empresas específicas.

#### **2.2.6.2 Medición de las variables dependientes en la demanda de transporte:**

Para (Islas, River, & Torres, 2002) la variable dependiente de una función de demanda de transporte puede representarse de diferentes maneras:

- ❖ Viajes: se representa por el número de viajes por periodo, inconveniente es que no resulta fácil relacionarlo con la oferta.
- ❖ Pasajeros: número de pasajeros transportados por periodo, desde el punto de vista de la oferta, es más fácil que las empresas hablen de número de pasajeros transportados.

#### **2.2.6.3 El precio generalizado:**

Se define como la suma del valor monetario de todos los determinantes de la demanda de transporte para un individuo, utilizando el dinero como una unidad común de medida ya que permite una comparación interpersonal más objetiva, aunque esto

implica considerar también de manera implícita que todos los individuos comparten una misma valoración de la demanda.

La expresión más utilizada del precio generalizado es una combinación simple de tres elementos: los componentes monetarios del viaje ( $p$ ), el valor del tiempo empleado en el mismo ( $vt$ ) y la valoración monetaria del resto de elementos cualitativos que intervienen en la decisión ( $\theta$ ).

$$g = p + vt + \theta \quad [7]$$

#### **2.2.6.4 La función de la demanda de transporte**

La cantidad que se desea consumir de cualquier bien o servicio en función al precio del mismo, del precio de otros bienes y de su nivel de renta, se denota como  $q$  a la cantidad demandada de transporte, que puede expresarse formalmente como:

$$q_i = q(g_i, g_j, m) \quad [8]$$

Donde  $g = p + vt$ , esta expresión refleja cómo va la cantidad demandada de la actividad de transporte *cuando lo hacen los precios o la renta generalizada*, la cuantificación de cada una de esas modificaciones se analiza habitualmente a través del concepto de elasticidad.

#### **2.2.8 Estructura de mercado**

Para (Tarziján & Paredes, 2006) la estructura de mercado corresponde al mínimo conjunto de variables que permiten caracterizarlo de forma genérica. El número, tamaño, concentración, características tecnológicas de

las empresas, y las barreras a la entrada y salida del mercado, constituyen ese mínimo número de variables para poder definirlo.

Así mismo para (Frank, 2005) los mercados, en función de la cantidad de oferentes y demandantes, adoptan diversos formatos a los cuales los denominamos estructuras de mercado. Su identificación y comprensión es vital debido a que influyen decididamente en la formación de precios de los mercados.

**Tabla N° 2 Estructuras de Mercado**

Oferta Demanda	Muchos	Pocos	Uno
Muchos	Competencia Perfecta	Oligopolio	Monopolio
Pocos	Oligopsonio	Oligopolio Bilateral	Monopolio Parcial
Uno	Monopsonio	Monopsonio Parcial	Monopolio Bilateral

La tabla N° 2 muestra los tipos de estructura de mercados que existen y las características de demanda y oferta.

### **2.2.7.1 Oligopolio**

Según (Frank, 2005) el oligopolio se refiere a una industria en la cual hay unos pocos vendedores importantes, que generan toda o casi toda la producción. Generalmente implica conductas colusorias entre los competidores, es decir acuerdos para maximizar sus beneficios. Para su análisis suele utilizarse la teoría de los juegos.

Así mismo para (Salvatore, Microeconomía, 2009) el oligopolio es la organización del mercado en la cual hay pocos vendedores de un satisfactor. Por consiguiente, las acciones de cada uno afectan a los demás. Como resultado de lo anterior, a menos que se hagan algunos supuestos específicos sobre las reacciones de las otras empresas ante las acciones de las que se estudian, no es posible elaborar la curva de demanda para ese oligopolio y se tendrá una solución indeterminada. Para cada supuesto específico de comportamiento se obtiene una solución distinta. Por tanto, no se cuenta con una teoría general del oligopolio.

Para (Salvatore, Microeconomía, 2009) El oligopolio es una forma de mercado o industria donde unas pocas empresas compiten entre sí, donde la interacción de una empresa afecta a la otra. Este modelo se basa en supuestos lo que da lugar a sub modelos como pueden ser:

- **El modelo de Cournot**

Según (Pindyck & Rubinfeld, MICROECONOMÍA, 2009) Es cuando las empresas producen un bien homogéneo y conocen la curva de demanda del mercado. Cada una debe decidir la cantidad que va a producir y las dos toman sus decisiones al mismo tiempo. Cuando toma su decisión de producción, cada una tiene en cuenta a su competidora. Sabe que está también decide la cantidad que va a producir y el precio de mercado depende de la producción total de las dos empresas.

Sin embargo para (Salvatore, Microeconomía, 2009) es un modelo clásico en el que un pequeño número de empresas compiten en el mercado de un producto homogéneo y deciden simultáneamente las cantidades a producir y que van aportar al mercado.

Supuestos del Modelo

- Las empresas ofrecen productos homogéneos
- La variable estratégica es la cantidad de producción
- El precio que se obtiene en el mercado es el producto de la suma de las ofertas individuales de cada firma. Este precio es aquel que permite que no exista exceso ni escasez de oferta.
- Cada empresa decide su cantidad a producir simultáneamente.

- **El modelo de Bertrand**

Según (Pindyck & Rubinfeld, MICROECONOMÍA, 2009) es un modelo del oligopolio en el que las empresas producen un bien homogéneo, cada una considera fijo el precio de sus competidoras y todas deciden simultáneamente el precio que van a cobrar.

Así mismo para (Salvatore, Microeconomía, 2009) es donde dos empresas que comparten el mismo mercad, representa bienes homogéneos y que ambas son eficientes con costos marginales constantes. Donde las empresas compiten en precios.

Supuestos del Modelo

- Ambas empresas presentan la misma función de costos, sin costos fijo y con igual costo marginal y constante.
- Productos son homogéneos
- Variable estratégica el precio

- Los compradores compran a aquella empresa que ofrece precios más bajos o ambas, en cantidades iguales, si los precios son iguales.

Así mismo (Tarzizán & Paredes, 2006) mencionan que los mercados oligopólicos son muy comunes. Cuando el número de participantes en un mercado es reducido, unos cuantos son capaces de influir en variables claves como el precio y la calidad del producto que se ofrece, las estrategias de los competidores e, incluso, la estructura de un mercado. Se basa en la interacción entre los competidores, para la búsqueda de equilibrios se trabaja con herramientas de la teoría de juegos.

- **El cartel**

Para (Pereyra & Triunfo, 2010) un cartel es cuando las empresas se ponen de acuerdo para determinar el nivel de producción o fijar el precio que maximicen los beneficios totales de la industria, se dice que constituyen un cartel. En este caso las empresas no compiten si no se coluden, actuando como un monopolista.

- **El modelo del cartel centralizado**

Para (Salvatore, 2009) un cártel es una organización formal de productores dentro de una industria, el cual determina las políticas de todas las empresas que lo integran, con la intención de aumentar las ganancias totales del cártel. Un caso extremo es el que toma todas las decisiones para todas las empresas integrantes. Esta forma de colusión perfecta se denomina cártel centralizado y lleva a la solución de monopolio. (Salvatore, 2009).

## **2.2.9 Organización y Gestión de las Empresas**

### **2.2.4.2 Definición de Organización**

Para (Canales & López, 1991) la organización es la disposición de recursos humanos y materiales de una entidad para permitir el cumplimiento de sus objetivos, mediante la delimitación de funciones, responsabilidades, normas, procedimientos y mecanismos de coordinación y comunicación. En este caso, la organización se configura como un medio para la consecución de objetivos, y, por tanto, está íntimamente ligada al concepto de dirección estratégica para la mejora de su posición competitiva diseñando nuevas estructuras organizativas.

### **2.2.4.3 Definición de Gestión Empresarial**

Para (Chiavenato, 2013) la Gestión Empresarial es el proceso de planear, organizar, integrar, direccionar y controlar los recursos (intelectuales, humanos, materiales, financieros, entre otros) de una organización, con el propósito de obtener el máximo beneficio o alcanzar sus objetivos.

### **2.2.9.3 Formalización**

(ILO, 2016) Define a la formalización como el proceso que lleva a cabo las empresas para incorporarse a la economía formal.

Así mismo (Mujia, 2017) Define la formalización como un proceso multidimensional, no un estado binario. Una empresa es totalmente formal cuando cumple todas las normas que le apliquen.

(ILO, 2016) Identifica diversas dimensiones de la Formalización:

- ❖ Registro y concesión de licencias por parte de las autoridades nacionales, regionales y municipales.
- ❖ Acceso a la seguridad social para el propietario de la empresa y sus empleados.
- ❖ Cumplimiento del ordenamiento jurídico vigente, entre otras cosas en materia de impuestos, cotizaciones a la seguridad social y legislación laboral

- **Importancia de la formalización:**

Se basa en que las empresas formales se benefician de los procesos de formalización, porque con ellos se reduce la competencia desleal que representan las empresas informales. Las empresas formalizadas tienen acceso a financiación, servicios y tecnologías de desarrollo empresarial, y se exponen en menor medida a sanciones gubernamentales

Según (Burgos Quiñones, Gamarra Goysuela, & Villanueva Bartra, 2017) las ventajas de la formalización y desventajas de la informalización son las siguientes:

**Tabla N° 3 Ventajas de la Formalización y Desventajas de la Informalización**

VENTAJAS	DESVENTAJAS
Mayores probabilidades de acceder a nuevos mercados, no teniendo ninguna limitación y competir tanto en el mercado nacional con internacional	No puede expandirse más allá de su mercado local
Contar con facilidades para el acceso al sistema financiero formal y de los inversionistas privados	No se puede acceder a financiamiento o en su defecto lo hace pero con costos financieros más altos por el mayor riesgo que esto implica
Tener posibilidades de obtener créditos y otros beneficios con los proveedores	Sus posibilidades son casi nulas para establecer alianzas con sus proveedores
Participar en concursos públicos, licitaciones y adjudicaciones como proveedor de bienes y/o servicios	Su situación le dificulta significativamente contratar con otras empresas. En el caso con el estado lo inhabilita, siendo este un agente con gran capacidad de demandar sus productos o servicios.
Cumple con el pago de tributos y por tanto aporta al desarrollo del país	Se beneficia de la sociedad, pero no deja nada a cambio
Tienen el reconocimiento y el respaldo de la seriedad de la empresa, tiene mayor aceptación y genera más confianzas	Presenta dificultad para ser reconocida como empresa, los agentes lo ven con desconfianza y saben que existe riesgo
En casos fortuitos, la empresa responde a sus obligaciones frente a terceros solo por el valor del capital aportado	Deudas afectan patrimonio personal de los socios o activos familiares
Puede hacer uso del crédito fiscal	No goza de beneficio tributario

La tabla N° 2 Muestra las ventajas de la formalización y las desventajas de la informalización de las empresas a nivel general.

## **2.3 BASES LEGALES**

### **2.3.1 Ley n° 28015 “Ley De Promoción y Formalización De La Micro Y Pequeña Empresa” (Promulgada el 3 de Julio del 2003). (MINTRA, 2003)**

#### **TITULO V**

#### **INSTRUMENTOS DE FORMALIZACIÓN PARA EL DESARROLLO Y LA COMPETITIVIDAD**

#### **CAPITULO I**

#### **SIMPLIFICACIÓN DE TRÁMITES**

##### **Art. 36° Acceso a la Formalización**

El Estado fomenta la formalización de las MYPE a través de la simplificación de los diversos procedimientos de registro, supervisión, inspección y verificación posterior

##### **Art. 37° Simplificación de trámites y régimen de ventanilla única**

Las MYPE que se constituyan como persona jurídica lo realizan mediante escritura pública sin exigir la presentación de la minuta, conforme a lo establecido en el inciso i) del artículo 1° de la Ley N° 26965.

El CODEMYPE para la formalización de las MYPE promueve la reducción de los costos registrales y notariales ante la SUNARP y Colegio de Notarios.

#### **CAPITULO II**

#### **DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS MUNICIPALES**

##### **Art. 38° Licencia de funcionamiento provisional**

La Municipalidad, en un plazo no mayor de siete (7) días hábiles, otorga en un solo acto la licencia de funcionamiento provisional previa conformidad de la Zonificación y compatibilidad de uso correspondiente.

Si vencido el plazo, la Municipalidad no se pronuncia sobre la solicitud del usuario, se entenderá otorgada la licencia de funcionamiento provisional.

La licencia provisional de funcionamiento tendrá validez de doce (12) meses, contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud.

Art. 39° Licencia municipal de funcionamiento definitiva

Vencido el plazo referido en el artículo anterior, la Municipalidad respectiva, que no ha detectado ninguna irregularidad o que habiéndola detectado, ha sido subsanada, emite la

Licencia Municipal de Funcionamiento Definitiva.

Otorgada la Licencia de Funcionamiento Definitiva, la Municipalidad Distrital o Provincial,

según corresponda, no podrá cobrar tasas por concepto de renovación, fiscalización o control y actualización de datos de la misma, ni otro referido a este trámite, con excepción de los casos de cambio de uso, de acuerdo a lo que establece el DECRETO Legislativo N° 776, Ley de

Tributación Municipal y sus modificaciones.

Art. 40° Costo de la licencia provisional y definitiva

El costo de los trámites relacionados con la Licencia Municipal de Funcionamiento Provisional y Definitiva para las MYPE está en función del costo administrativo del servicio que prestan las municipalidades debidamente sustentado, previa publicación.

La Comisión de Acceso al Mercado del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) es la encargada de velar por el cumplimiento de estas normas, debiendo actuar de oficio o a pedido de parte.

Art. 41° Revocatoria de la licencia de funcionamiento

Solo se podrá revocar la Licencia de Funcionamiento Definitiva por causa expresamente establecida en el ordenamiento legal de acuerdo a lo establecido en el artículo IV del Título

Preliminar de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

La Municipalidad deberá convocar a una audiencia de conciliación como requisito para la revocación de una Licencia de Funcionamiento Definitiva. El incumplimiento de este requisito acarrea la nulidad del procedimiento revocatorio.

### CAPITULO III

#### DEL RÉGIMEN TRIBUTARIO DE LAS MYPE

Art. 42° Régimen tributario de las MYPE

El Régimen Tributario facilita la tributación de las MYPE y permite que un mayor número de contribuyentes se incorpore a la formalidad.

El Estado promueve campañas de difusión sobre el Régimen Tributario, en especial el de aplicación a las MYPE con los sectores involucrados.

La SUNAT adopta las medidas técnicas, normativas, operativas y administrativas, necesarias para fortalecer y cumplir su rol de entidad administradora, recaudadora y fiscalizadora de los tributos de las MYPE.

## 2.3.2 Ministerio De Transportes Y Comunicaciones Resolución

### Suprema N° 11581-2008-Mtc/15 (MTC, 2008)

MANUAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES, TABLA DE INTERPRETACIÓN DE DEFECTO DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES, Y LAS CARACTERÍSTICAS DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL EQUIPAMIENTO PARA LOS CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y LA INFRAESTRUCTURA INMOBILIARIA MÍNIMA REQUERIDA PARA LOS CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

1.4.5.8 Para el servicio de transporte urbano e interurbano de personas

El vehículo que se habilite para el servicio de transporte urbano e interurbano de personas debe reunir como mínimo las siguientes características y/o dispositivos. Asimismo, debe cumplir con las características técnicas y/o mecánicas establecidas en la normatividad emitida por la autoridad correspondiente.

- a) Tener un neto vehicular no menor a tres (3) toneladas.
- b) Contar con asientos en número igual o menor al indicado por el fabricante del vehículo, salvo que la modificación que este se encuentre inscrita en el Registro de Propiedad Vehicular de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos. Los asientos deben estar fijados a la estructura del vehículo, no siendo rebatibles ni plegables, con un ancho mínimo de cuarenta y cinco (45) centímetros por pasajero y una distancia útil mínima entre asientos de sesenta y cinco (65) centímetros.
- c) Contar por lo menos con dos (2) puertas de servicio ubicadas en el lado lateral derecho delantero, central o posterior del vehículo. En el

caso de vehículos que, además, transporten pasajeros de pie, las puertas deben tener como mínimo una altura de 1.80 metros.

d) El vehículo diseñado para el transporte de pasajeros de pie, debe contar con asideros en la(s) puerta(s) de servicio y barras longitudinales instaladas en el techo con un mínimo de dos (2) postes verticales.

e) El vehículo diseñado para el transporte de pasajeros de pie, debe contar con espejo interior colocado sobre el marco de la puerta delantera, que permite al conductor observar el embarque o desembarque de los pasajeros.

f) En los vehículos diseñados para el transporte de pasajeros de pie, el asiento del conductor debe estar separado del área destinada a los pasajeros, mediante barras u otros elementos, de tal manera que no dificulte la maniobrabilidad en la conducción del vehículo.

g) Contar con salidas de emergencia debidamente señalizadas, conforme a lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Vehículos.

### **2.3.3 Ordenanza Municipal N° 033 – 2012 – MPC**

El artículo 81° de la Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades, establece que “Las Municipalidades, en materia de tránsito, viabilidad, transporte público, ejercen las siguientes funciones: 1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales: 1.1. Normar, regular y planificar el transporte terrestre. 1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamento nacionales sobre la materia”.

La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, señala en el numeral 11.2 del Artículo 11° que “Los gobiernos locales emiten las

normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales”

El aspecto fundamental en el presente cuerpo normativo es la formalización, obligaciones, prohibiciones y el respeto por las condiciones laborales de los conductores y cobradores que habrán de prestar el Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de personas en la provincia del Cusco; así como también de la infraestructura complementaria para prestar el Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano; planteándose las condiciones legales que deberán reunir todas las empresas de transporte que pretendan acceder y permanecer para la prestación de dicho servicio, exigencias y requisitos que han sido adecuadas a la realidad del transportista cuzqueño.

Por lo expuesto y en uso de las facultades establecidas por el Artículo 39º de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, el Consejo Municipal por mayoría, con dispensa del trámite de aprobación del acta aprobó la siguiente: Ordenanza municipal que aprueba las normas complementarias para la administración del servicio de transporte público urbano e interurbano de personas en la ciudad del cusco, cuyo texto de cien artículos, seis secciones y siete disposiciones complementarias y finales, así como el anexo N° 01 Tabla de Infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas a la Empresa propietaria de la Unidad Vehicular, Conductor y Cobrador del Servicio de Transporte Urbano e Interurbano.

#### **2.3.4 Ordenanza Municipal N° 032 – 2012 – MPC**

El Plan Regulador de Rutas de Transporte 2012 – 2022, es un documento técnico que tiene por finalidad ordenar y reorganizar la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano en la ciudad de Cusco, Teniendo como objetivos específicos la de establecer instrumentos técnicos y legales necesarios en materia de Tránsito y Transporte, define el diseño operacional del sistema de transporte público, así como recuperar espacios públicos del Centro Histórico del Cusco mediante estudios de tráfico y circulación de vías debido a la particularidad que ostenta la Ciudad del Cusco en sus diferentes arterias, e implementar el Control, Fiscalización y Gestión del Transporte a través de acciones de Control y Monitoreo permanente los cuales serán realizadas por las inspectores de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y de Transporte de la Municipalidad del Cusco, a fin de que se detecten infracciones que suscitadas con motivo de la prestación del servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano en la provincia del Cusco, coadyuvando con ello a mejorar la calidad de vida del usuario.

Con el Informe Técnico N° 846-2012-IAR-ACUR-SGRT-GTVT-MPC , el Área de Control Urbano y Regulación de la –municipalidad del Cusco, concluye que el expediente del Plan Regulador de Rutas 2012-2022, comprende la presentación del Diagnóstico del Transporte Público Urbano en la Ciudad del Cusco, la Metodología emplead, el análisis de la oferta y demanda del transporte, la determinación técnica para la optimización de la flota vehicular para cada ruta de transporte público, la propuesta para la implementación del Plan Regulador de Rutas con programas de acción

pública, programa de mediano plazo y programa de implementación a largo plazo.

Asimismo el artículo 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, establecer que las ordenanzas municipales, en materia de su competencia son normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal y que por medio de las cuales aprueban la Organización interna, la Regulación, Administración y Supervisión de los Servicios Públicos y las materias sobre las que la Municipalidad ejerce competencia normativa; por lo expuesto y en uso de las facultades establecidas por el artículo 39° de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley 27972, el Consejo Municipal por mayoría, con dispensa del trámite de aprobación del acta aprobó la siguiente: ordenanza municipal que aprueba el plan regulador de rutas de transporte 2012-2022 para la administración del servicio de transporte público urbano e interurbano en la provincia de Cusco.

## **2.4 MARCO CONCEPTUAL**

- **Fijación de precios:**

Son decisiones estratégicas sobre cuánto cobrar por los productos o servicios de una compañía. Estas decisiones afectan las ventas de la empresa y por consiguiente los ingresos y las utilidades (Cuevas Villegas, 2002).

- **Precio:**

Es la cantidad de dinero que se cobra por un producto o servicio. En términos más amplios el precio es la suma de los valores que los consumidores dan a cambio de los beneficios de tener o usar el producto o servicio (Kotler & Armstrong, 2007).

- **El precio generalizado:**

Se define como la suma del valor monetario de todos los determinantes de la demanda de transporte para un individuo, utilizando el dinero como una unidad común de medida ya que permite una comparación interpersonal más objetiva. (Ginés de Rus, 2003).

- **Coste del productor:**

Son los costes que incluyen todos los gastos necesarios para construir, operar y mantener infraestructura utilizados para el traslado de pasajeros y/o mercancía. (De Rus, Campos, & Nombela, 2003).

Cuando se habla de costo de producción, se incluye todo aquello a lo que un productor renuncia con la finalidad de producir un bien. (Case, Ray C., & Sharon M., 2012)

- **Costos de operación:**

Los costos de operación son los gastos hechos por concepto de funcionamiento, mantenimiento y administración de sistemas. Estos gastos se repiten año tras año, mientras el sistema esté en funcionamiento (Snellen, 1997).

- **Costes de mantenimiento:**

Son los costes que alargan la vida de los vehículos permitiendo a la empresa de transporte utilizar durante más tiempo su equipo móvil. (Ginés de Rus, 2003).

- **Costes fijos del transporte:**

Define dentro de los costos fijos (depreciación, remuneración, mantenimiento, operación, administración, derechos, seguros, servicios

públicos) los cuales son costos que corren los transportistas para poder ofrecer el servicio de transporte público urbano. (Castro, 2012).

- **Costos variables del transporte:**

Define dentro de los costes variables (consumo, limpieza y lavado de vehículos) los cuales son necesarios para brindar un servicio adecuado a los usuarios. (Castro, 2012).

- **Coste de oportunidad:**

El verdadero costo de cualquier cosa es su costo de oportunidad, es decir, el costo real de algo es a lo que debes renunciar para obtenerlo. Al tomar decisiones, es crucial pensar en términos de costo de oportunidad, porque el costo de oportunidad de una acción es a menudo considerablemente más que el costo de cualquier desembolso de dinero (Krugman & Wells, 2009).

- **Ingreso del servicio de transporte:**

El ingreso por la prestación del servicio de transporte tiene su origen en las ventas, dicho ingreso se produce cuando el cliente realiza el ejercicio de transformar un derecho al uso del transporte anticipo al disfrute del mismo (Suárez Falcón, 2006).

- **Demanda de transporte:**

Es la disposición a pagar que tiene los consumidores por hacer uso de una determinada infraestructura o servicio de transporte permitiendo establecer una relación entre la cantidad que se desea consumir y el coste de oportunidad que supone dicho consumo (Ginés de Rus, 2003).

- **Cuota inicial:**

La cuota inicial de un crédito es la devolución de forma adelantada de parte del financiamiento recibido. Es usual principalmente en préstamos hipotecarios y vehiculares. (Westreicher, 2017).

- **Cuota fija:**

Una cuota es una cantidad fija de dinero que se paga a una entidad para recibir un servicio a cambio. (Navarro, 2015).

- **Los gastos financieros:**

Se entiende como gastos financieros todos aquellos en los que incurre una empresa como consecuencia del uso de capitales puestos a su disposición por terceras personas. (Buján, 2014)

- **Depreciación:**

Disminución del valor o precio de un bien con relación al que antes tenía, por la obsolescencia progresiva que el bien tangible tiene. El monto depreciable de un bien debe asignarse a resultados sistemáticamente a lo largo de su vida útil. (Téllez Guillén, 2016)

- **Depreciación lineal:**

Es el método más usado y sencillo, la depreciación es considerada en función del tiempo y no del uso de los activos. Es uno de los métodos más sencillos y consiste en aplicar cada año la misma cantidad de depreciación hasta agotar el valor del bien. (Mancilla, 2014)

- **Utilidad:**

En economía y finanzas, la palabra utilidad se asocia a la ganancia que obtenemos a raíz de un bien o una inversión. (Castro M. , 2015)

- **Margen de Ganancia:**

El margen de ganancia es el encargado de indicar la rentabilidad de un producto, servicio o negocio y es expresado en un porcentaje, mientras más alto sea el número, más rentable es el negocio. Esto indica el rendimiento de un producto para su venta. Es la diferencia a favor que se espera obtener en una empresa. (Angulo, 2017).

- **Tarifa:**

Una tarifa es el monto de dinero que un consumidor paga por la utilización de un servicio. (Ucha, 2014).

- **Punto de Equilibrio:**

El punto de equilibrio es donde el ingreso total de la empresa es igual a sus gastos totales. Esto significa que en el punto de equilibrio no hay utilidad o esta es simplemente cero. (Mazón Arevalo, Villao Burgos, & Núñez, 2017).

- **Precio de equilibrio:**

Cuando la cantidad que los consumidores están dispuestos a comprar al precio del mercado coincide exactamente con la cantidad que los productores están dispuestos a lanzar a ese precio Ese es el denominado precio de equilibrio del mercado. (kluwer, 2013).

- **La cantidad de equilibrio:**

Es un término económico que representa la cantidad de un artículo que se demanda en el punto de equilibrio económico. Es el punto donde las curvas de oferta y demanda se cruzan. Es la cantidad que se intercambia cuando un mercado está en equilibrio. (Sy Corvo, 2018)

- **La inversión:**

Se conoce como el sacrificio que se hace de dinero actual para obtener más en el futuro. La inversión incluye generalmente dos aspectos, los cuales son

tiempo y riesgo. El sacrificio es tomado en el presente y es real, mientras que la ganancia se genera en el futuro y es generalmente incierta. (Gordon, Sharpe, & Jeffery, 2003).

- **El valor residual:**

El valor residual de un activo es el importe estimado que la entidad podría obtener de un activo por su disposición, después de haber deducido los costos estimados para su disposición, si el activo tuviera ya la edad y condición esperadas al término de su vida útil. (Bermúdez Gómez, 2016).

- **Impuesto a la renta:**

El Impuesto a la Renta de Tercera Categoría grava la renta obtenida por la realización de actividades empresariales que desarrollan las personas naturales y jurídicas. Generalmente estas rentas se producen por la participación conjunta de la inversión del capital y el trabajo (SUNAT, 2019).

- **Préstamo:**

Es un sistema de financiamiento que permite a una persona natural o jurídica adquirir un determinado bien o servicio, financiando una parte de su coste a largo plazo (Ferrera , 2014).

- **Interés:**

Es el porcentaje de dinero que obtendría el prestamista como beneficio por el uso temporal de su bien durante una cantidad determinada de tiempo (Marquez , 2017).

- **Utilidad Neta:**

Es el beneficio económico efectivo que obtienen los dueños de una empresa u organización. En ella se consideran no solo los ingresos obtenidos sino que

también todos los gastos en los que fue necesario incurrir para conseguirlos, además de las obligaciones con terceros (tributarias, con los bancos y otras) ( Roldán, 2017).

- **Utilidad Bruta:**

Es la diferencia entre el total de ventas en efectivo de un artículo o de un grupo de artículos sobre un periodo de tiempo y el costo total del artículo o artículos, expresado en dólares o soles (Ferreyra Vargas, 2004).

- **Flujo de caja:**

Es un informe que se realiza para determinar los ingresos que se pueden generar en una empresa durante un tiempo determinado, así como los gastos, costos y todas aquellas obligaciones que surgen a lo largo del desarrollo de ésta. (Ruiz, 2019)

- **Estado de Resultados o Estado de Pérdidas y Ganancias:**

Es un documento que refleja de manera detallada los ingresos obtenidos y los gastos realizados, y a su vez permitirá conocer claramente la utilidad o pérdida obtenida (Marquez M. , 2018).

- **Formalización:**

Es la inscripción en diversos registros públicos, es un proceso productivo ordinario y, como tal, no sólo origina costes sino que también proporciona servicios valiosos, tanto privados como públicos (Reuters, 2010).

## **2.5 HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **2.5.1. Hipótesis General**

La fijación de precios en el servicio de transporte público urbano rutas RTU 11 A, RUTA 05 Y RTU B de la ciudad del Cusco son inadecuados debido a

la escasa formalización de las empresas, a los altos costos operativos, a los bajos ingresos y la demanda insatisfecha con la calidad del servicio.

### **2.5.2. Hipótesis Específicos**

**H.E.1.** Existe una escasa formalización de las empresas del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B debido al bajo registro de buses con TUC (Tarjeta Única de Circulación).

**H.E.2.** Los costos de operación de las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B son altos debido al mantenimiento de las unidades vehiculares.

**H.E.3.** Los ingresos de las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B son bajos debido a la baja tarifa y cantidad de usuarios.

**H.E.4.** La demanda del servicio de transporte público de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B está en desacuerdo con la tarifa debido a la calidad del servicio.

## **2.6 VARIABLES DE ESTUDIOS:**

### **2.6.1 Variables Independientes:**

- Formalización de las empresas.
- Costos de operación.
- Ingresos de las empresas de transporte público urbano.
- Servicio de transporte.

### **2.6.2 Variables Dependiente:**

- Fijación de precios en el servicio transporte público urbano en la ciudad del Cusco 2018.

## **2.7 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS:**

- Fijación de precios: Son decisiones estratégicas sobre cuánto cobrar por los productos o servicios de una compañía. Estas decisiones afectan las ventas de la empresa y por consiguiente los ingresos y las utilidades (Cuevas Villegas, 2002).
- Formalización de las empresas: Es la inscripción en diversos registros públicos, es un proceso productivo ordinario y, como tal, no sólo origina costes sino que también proporciona servicios valiosos, tanto privados como públicos (Reuters, 2010).
- Costos de operación: Son los costos más importantes dentro de los costes del productor ya que son necesarios para producir los servicios de transporte (De Rus, Campos, & Nombela, 2003).
- Ingreso del servicio de transporte: El ingreso por la prestación del servicio de transporte tiene su origen en las ventas, dicho ingreso se produce cuando el cliente realiza el ejercicio de transformar un derecho al uso del transporte anticipo al disfrute del mismo (Suárez Falcón, 2006).
- Servicio de transporte: Sistema de transportación que operan con rutas fijas y horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida. (Pastor, 2017)

## 2.8 OPERACIONALIZACION DE VARIABLES:

Tabla N° 4: Operacionalizacion de Variables

VARIABLE		DIMENSIONES	INDICADORES
<b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b>	<b>FIJACIÓN DE PRECIOS</b>	<b>Competencia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grado de colusión</li> </ul>
<b>VARIABLES DEPENDIENTES</b>	<b>FORMALIZACIÓN DE EMPRESAS</b>	<b>Registro</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N° de TUC entregados</li> <li>• N° de buses operativos.</li> </ul>
	<b>COSTOS OPERATIVOS</b>	<b>Costos fijos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gastos de mano de obra</li> <li>• Gastos de legalización</li> <li>• Gastos administrativos</li> </ul>
		<b>Costos variables</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gastos en combustible</li> <li>• Gastos en mantenimiento preventivo</li> <li>• Gastos en mantenimiento correctivo</li> </ul>
	<b>INGRESOS</b>	<b>Nivel de Ingresos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cantidad de Usuarios</li> <li>• Tarifa</li> </ul>
	<b>SERVICIO DE TRANSPORTE</b>	<b>Calidad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiempo de espera</li> <li>• Tiempo de Viaje</li> <li>• Trato del Conductor y Cobrador</li> <li>• Comodidad de la Unidad Vehicular</li> <li>• Satisfacción</li> </ul>
		<b>Tarifa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifa Establecida</li> <li>• Disposición a Pagar</li> <li>• Percepción de la Tarifa</li> </ul>

Fuente: Elaboración Propia

La Tabla N° 4 Muestra la operacionalizacion de las variables independientes y dependientes a efectos de la presente investigación.

## CAPITULO III

### METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

#### 3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El trabajo de investigación es de tipo *descriptivo* ya que describe las características de la fijación de precio con poder de mercado en el servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco en el periodo 2018.

Los estudios descriptivos evalúan las propiedades, las características, los procesos de cualquier fenómeno que se someta a su análisis. Es decir únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre las variables a las que se refiere. (Hernández Sampieri, 2014)

Por lo tanto, la presente investigación fue *Descriptiva*.

#### 3.2 DISEÑO METODOLÓGICO

El trabajo de investigación fue de un diseño *no experimental* porque no se manipula las variables, es decir, no se propicia cambios intencionales en las variables. Solo se observa las situaciones en su contexto natural.

#### 3.3 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN:

El trabajo de investigación tuvo un enfoque *cuantitativo* ya que se utilizaron números estadísticos los cuales fueron obtenidos a partir de las entrevistas y encuestas realizadas.

#### 3.4 MÉTODO DE LA INVESTIGACIÓN:

El método de investigación de este trabajo fue *inductivo-deductivo* ya que se analizó la realidad.

### 3.5 POBLACIÓN Y MUESTRA

#### 3.5.1 Población

Según Mario Tamayo citado por (Canahuire Montufar, 2015), “La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población poseen una característica común, la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación”.

La presente investigación realizó un estudio de caso donde la población está conformada de la siguiente manera.

- Para el análisis de los ofertante, la población total está constituida por todas las empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, teniendo un total de 29 empresas de transporte público urbano.
- Para el análisis de los demandantes, la población total está constituida por la población de cinco distritos de la Ciudad de Cusco. Teniendo el siguiente cuadro.

**Tabla N° 5 Población de los Distritos del Cusco**

DISTRITOS	POBLACIÓN TOTAL
Cusco	118316
Wanchaq	63778
San Sebastián	115305
San Jerónimo	47101
Santiago	90154
<b>TOTAL</b>	<b>434654</b>

Fuente: INEI, población total al 30 de junio del 2015 según departamento-provincia y distrito.

La Tabla N° 5 Muestra la población total por distritos, tomados de los datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

### 3.2.2 Muestra

Un muestreo apropiado permite que se obtenga una pequeña parte de la población con una medida confiable de todo el conjunto.

- Para el análisis de los ofertantes la muestra será no probabilística debido a que se utilizara tres rutas una de tramo largo, tramo medio y de tramo corto este criterio se tomó de acuerdo a los kilómetros de recorrido estipulados en los contratos de concesión otorgados por Municipalidad Provincial del Cusco – Gerencia de Transito, Viabilidad y Transporte, teniendo así las siguientes: RUTA 11A “EMPRESA DE TRANSPORTE NUEVO AMANECER”, RUTA 05 “EMPRESA DE TRANSPORTE PEGASO EXPRESS” y RUTA 11B “EMPRESA DE TRANSPORTE LUIS VALLEJO SANTONI” de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco.
- Para el análisis de los demandantes del servicio de transporte, la muestra será probabilística tomando como población total a los cinco distritos, debido a que las rutas tomadas como muestra realizan el servicio de transporte por estos distritos. Para lo cual utilizaremos la siguiente formula:

$$n = \frac{N z^2 pq}{(N - 1)E^2 + z^2 pq}$$
$$n = \frac{434654 * 1.96^2 0.5 * 0.5}{((434654 - 1)0.05^2) + 1.96^2 0.5 * 0.5}$$

$$n = 384$$

Dónde:

n: Tamaño de la muestra.

N: Población.

p: Probabilidad de éxito, evento a favor.

q: Probabilidad de fracaso, evento en contra.

E: Margen de error muestral.

Z: Nivel de confianza.

### **3.6 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

Según Hernández, Fernández & Batista citado por (Canahuire Montufar, 2015), “Recolectar datos consiste en elaborar un plan detallado de procedimientos que nos conduzcan a reunir datos con un propósito específico”.

Esta técnica consiste en dar validez peso a cada uno de los datos colectados, y en obtener deducción de la información evaluada. La importancia de la evaluación e interpretación residen, en asegurar el trabajo con los datos válidos, procesando soluciones veraces y exactas.

#### **3.6.1 Técnicas**

Para un estudio adecuado se utilizará las siguientes técnicas:

- 1. Observación**
- 2. Entrevista**
- 3. Encuesta**

#### **3.6.2 Instrumentos**

- **Ficha de observación:** Instrumento empleado en forma directa mediante la observación del fenómeno en estudio.

- **Guía de entrevista:** Instrumento empleado en forma directa, contiene preguntas abiertas para la investigación.
- **Cuestionario:** Instrumento empleado en forma directa, que contiene preguntas cerradas para la investigación.
- **Recopilación de datos:** Apropiadamente organizada de acuerdo a las necesidades y prioridades del trabajo de investigación.

### 3.7 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

Para la presente investigación, la unidad de estudio son los ofertantes y demandantes del servicio de transporte público urbano de la Ciudad de Cusco, a quienes se les aplicara las guías de entrevista y los cuestionarios.

Los datos obtenidos serán tratados mediante el uso de la herramienta SPSS 21, donde se realizará la tabulación respectiva de las entrevista para la posterior elaboración de los gráficos respectivos para cada ítem; y finalmente concluir con la comprobación de la hipótesis planteada.

Éstos valdrán para dar solución a la realidad problemática del presente estudio, planteando así las conclusiones y recomendaciones a las que se llegara.

La importancia de la evaluación e interpretación residen, en asegurar el trabajo con los datos válidos, procesando soluciones veraces y exactas.

Para el análisis e interpretación de los datos utilizados en la técnica de análisis de contenido como para la herramienta bajo un enfoque cualitativo.

## CAPITULO IV

### RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente capítulo se describe cada uno de los resultados obtenidos de la investigación, producto de las entrevistas y encuestas realizadas a los demandantes y ofertantes del servicio de transporte público urbano, al Jefe de la Sub Gerencia de Regulación de la Municipalidad del Cusco y a los Gerentes de las diferentes Mecánicas – Automotrices – Lubricentros.

#### 4.1 TARIFAS CONSIDERANDO LOS COSTOS E INGRESOS DE LAS EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Para la fijación del precio “tarifa” del servicio de transporte público urbano caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Express Pegaso” y RTU 11 B “Luis Vallejo San Toni”, se utilizó un modelo “Modelo de fijación de precios” que fue a partir de una compilación de los métodos de la fijación de precios y el uso de la teoría económica financiera, creando un modelo que se ajusta a la realidad del servicio de transporte público, siendo nuestro aporte para la presente investigación.

##### 4.1.1 Tarifa de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”

**Tabla N° 6 Tarifa promedio del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11A “Nuevo Amanecer” 2018.**

NUEVO AMANECER 11 A	MODALIDAD DE PAGO	TARIFA ACTUALES	CANTIDADES MENSUALES	% DE PARTICIPACIÓN DE LA CANTIDAD	INGRESO MENSUAL	% DE PARTICIPACIÓN DEL INGRESO	TARIFA PROMEDIO	% DE PARTICIPACIÓN DE LA TARIFA PROMEDIO
	Entero	S/. 0.80	18332	72%	S/. 14,665.60	83%	<b>S/. 0.66</b>	90%
	Medio	S/. 0.50	4160	16%	S/. 2,080.00	12%	<b>S/. 0.06</b>	8%
	Escolar	S/. 0.30	3116	12%	S/. 934.80	5%	<b>S/. 0.02</b>	2%
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 1.60</b>	<b>25608</b>	<b>100%</b>	<b>S/. 17,680.40</b>	<b>100%</b>	<b>S/. 0.74</b>	<b>100%</b>	

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 6 observamos el porcentaje de participación del ingreso mensual de la RTU 11A “Nuevo Amanecer” bajo la modalidad de entero, medio y escolar en relación

a la tarifa actual, podemos identificar que del 100% del ingreso mensual de la empresa RTU 11A “Nuevo Amanecer” la modalidad de pago entero tiene una participación del 83% del total de los ingresos mensuales debido a que la gran parte de usuarios que hacen uso de este servicio son personas que no cuentan con el carnet universitario y pagan un tarifa mayor a las demás modalidades, la modalidad de pago medio tiene una participación del 12% del total de los ingresos mensuales debido a que existe un segmento reducido de usuarios que cuentan con el carnet universitario y la modalidad de pago escolar tiene un participación del 5% del total de los ingresos mensuales debido a que existe un pequeño segmento que cumple con las exigencias de la empresa de servicio de transporte “llevar el uniforme escolar” y pagar una tarifa menor de S/.0.30.

Con los datos obtenidos de la participación que tienen las tres modalidades de pago se calculó una tarifa que permite valorar el costo real de hacer uso del servicio de transporte público urbano sin diferenciar modalidades de pago, de tal manera se obtuvo un tarifa promedio estándar de S/. 0.74.

Para calcular la cantidad de equilibrio se utilizó la siguiente formula:

$$\begin{aligned} & \textit{Cantidad de Equilibrio} \\ & = \frac{\textit{Costos Menuales} \times \textit{Cantidad de Usuarios}}{\textit{Ingresos Mensuales}} \end{aligned}$$

$$\textit{Cantidad de Equilibrio} = \frac{S/. 13,837.90 \times 25608}{S/. 17,680.40}$$

$$\textit{Cantidad de Equilibrio} = 20,043 \text{ usuarios}$$

**Tabla N° 7 Cantidad de equilibrio general del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11A “Nuevo Amanecer” 2018.**

ÍTEM		
<b>NUEVO AMANECER 11 A</b>	<b>INGRESOS MENSUALES</b>	S/. 17,680.40
	<b>COSTOS MENSUALES</b>	S/. 13,837.90
	<b>UTILIDAD</b>	S/. 3,942.50
	<b>CANTIDAD MENSUAL</b>	25,608 Usuarios.
	<b>% DE GANANCIA</b>	22%
	<b>CANTIDAD DE EQUILIBRIO</b>	<b>20,043 USUARIOS</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 7 observamos la cantidad de equilibrio general del servicio de transporte público urbano RTU 11A “Nuevo Amanecer”, podemos identificar que la cantidad de equilibrio alcanza la suma de 20,043 usuarios, con esta cantidad de usuarios la empresa RTU 11 A “Nuevo Amanecer” cubre todos sus costos mensuales.

**Tabla N° 8 Cantidad de equilibrio para las tres modalidades de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” 2018.**

MODALIDAD	% DE PARTICIPACIÓN DE LA CANTIDAD	Q EQUILIBRIO	S/. EQUILIBRIO
<b>Entero</b>	72%	14348	S/. 11,478.40
<b>Medio</b>	16%	3256	S/. 1,628.00
<b>Escolar</b>	12%	2439	S/. 731.70
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>20043</b>	<b>S/. 13,838.10</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 8 observamos el punto de equilibrio de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, podemos identificar que la empresa RTU 11 A “Nuevo Amanecer” llega a ser eficiente si alcanza una cantidad de 20,043 usuarios o recauda un monto de S/. 13,8389.10. Es decir en este punto de

equilibrio los costos se igualan a los ingresos, de tal manera que las ganancias para la empresa son RTU 11 A “Nuevo Amanecer” son nulas.

Una vez calculado la cantidad de equilibrio hallamos la tarifa de equilibrio promedio con la siguiente formula:

$$\text{Ingreso de Equilibrio} = \text{Cantidad de Equilibrio} \times \text{Precio de Equilibrio}$$

Despejando precio de equilibrio obtendríamos la siguiente formula:

$$\text{Precio de Equilibrio} = \frac{\text{Ingreso de Equilibrio}}{\text{Cantidad de Equilibrio}}$$

$$\text{Precio de Equilibrio} = \frac{S/. 13,837.90}{20,043}$$

$$\text{Precio de Equilibrio} = S/.0.69$$

Podemos observar que la tarifa promedio de equilibrio de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” alcanza la suma de S/. 0.69. Esta tarifa se calculó con el objetivo de estimar las tarifas de equilibrio de las tres modalidades

**Tabla N° 9 Tarifa de equilibrio de las tres modalidad de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” 2018.**

MODALIDAD DE PAGO	TARIFA PROMEDIO DE EQUILIBRIO	% DE PARTICIPACIÓN DE LA TARIFA PROMEDIO	CANTIDAD MENSUAL	INGRESO DE EQUILIBRIO	TARIFA DE EQUILIBRIO
<b>Entero</b>	S/. 0.62	90%	18332	S/. 11,478.31	<b>S/. 0.63</b>
<b>Medio</b>	S/. 0.06	8%	4160	S/. 1,627.95	<b>S/. 0.39</b>
<b>Escolar</b>	S/. 0.01	2%	3116	S/. 731.64	<b>S/. 0.23</b>
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 0.69</b>	<b>100%</b>	<b>25608</b>	<b>S/. 13,837.90</b>	<b>S/. 1.25</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 9 observamos las tarifas de equilibrio de las tres modalidades de pago, podemos identificar que para la modalidad de pago entero le corresponde una tarifa de equilibrio de S/. 0.63, para la modalidad de pago medio le corresponde una tarifa de equilibrio de S/.0.39 y para la modalidad de pago escolar le corresponde una tarifa de equilibrio de S/. 0.23. Estas tarifas de equilibrio para las tres modalidades se calcularon dividiendo los ingresos de equilibrio con las cantidades mensuales.

Estos datos nos permitieron calcular la tarifa real que la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” debería de cobrar. Para hallar la tarifa real se usó el porcentaje de rentabilidad sobre las ventas del sector transporte del 10.2%, que menciona el INEI para el año 2013.

**Tabla N° 10 Fijación de la tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 11A “Nuevo Amanecer”**

MODALIDAD DE PAGO	TARIFA PROMEDIO	CANTIDAD MENSUAL	INGRESO MENSUAL + 10.2% DE GANANCIA	TARIFA REAL
Entero	S/. 0.62	18332	S/. 12,649.10	<b>S/. 0.69</b>
Medio	S/. 0.06	4160	S/. 1,794.00	<b>S/. 0.43</b>
Escolar	S/. 0.01	3116	S/. 806.27	<b>S/. 0.26</b>
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 0.69</b>	<b>25608</b>	<b>S/. 15,249.37</b>	<b>S/. 1.38</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 10 observamos la tarifa real que deberían de cobrar la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, podemos identificar que la modalidad de pago entero le corresponde una tarifa de S/. 0.69, para la modalidad de pago medio le corresponde una tarifa de S/. 0.43 y para la modalidad de pago escolar S/. 0.26. A comparación de la tarifa actual estas son menores a las tarifas que la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” cobra.

#### 4.1.2 Tarifa de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05

“Pegaso Express”

**Tabla N° 11 Tarifa promedio del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” 2018.**

Express Pegaso 05	MODALIDAD DE PAGO	TARIFA ACTUALES	CANTIDADES MENSUALES	% DE PARTICIPACIÓN DE LA CANTIDAD	INGRESO MENSUAL	% DE PARTICIPACIÓN DEL INGRESO	TARIFA PROMEDIO	% DE PARTICIPACIÓN DE LA TARIFA PROMEDIO
	Entero	S/. 0.80	22744	74%	S/. 18,195.20	84%	S/. 0.68	91%
	Medio	S/. 0.50	4748	15%	S/. 2,374.00	11%	S/. 0.06	7%
	Escolar	S/. 0.30	3220	10%	S/. 966.00	4%	S/. 0.01	2%
	<b>TOTAL</b>	<b>S/. 1.60</b>	<b>30712</b>	<b>100%</b>	<b>S/. 21,535.20</b>	<b>100%</b>	<b>S/. 0.74</b>	<b>100%</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 11 observamos el porcentaje de participación del ingreso mensual de la RTU 05 “Express Pegaso” bajo la modalidad de entero, medio y escolar en relación a la tarifa actual, podemos identificar que del 100% del ingreso mensual de la empresa RTU 05 “Pegaso Express” la modalidad de pago entero tiene una participación del 84% del total de los ingresos mensuales debido a que la gran parte de usuarios que hacen uso de este servicio son personas que no cuentan con el carnet universitario además de pagar un tarifa mayor a las demás modalidades, la modalidad de pago medio tiene una participación del 11% del total de los ingresos mensual debido a que existe un segmento reducido de usuarios que cuentan con el carnet universitario y la modalidad de pago escolar tiene un participación del 4% del total de los ingresos mensuales debido a que existe un pequeño segmento que cumple con las exigencias de la empresa de servicio de transporte “llevar el uniforme escolar” y pagar una tarifa menor de S/.0.30.

Con los datos obtenidos de la participación que tienen las tres modalidades de pago se calculó una tarifa que permite valorar el costo real de hacer uso del servicio de

transporte público urbano sin diferenciar modalidades de pago, de tal manera se obtuvo un tarifa promedio de S/. 0.74.

Para calcular la cantidad de equilibrio se utilizó la siguiente formula:

*Cantidad de Equilibrio*

$$= \frac{\text{Costos Mensuales} \times \text{Cantidad de Usuarios}}{\text{Ingresos Mensuales}}$$

$$\text{Cantidad de Equilibrio} = \frac{\text{S/. } 15,542.22 \times 30,712}{\text{S/. } 21,535.20}$$

$$\text{Cantidad de Equilibrio} = 22,165 \text{ usuarios}$$

**Tabla N° 12 Cantidad de equilibrio general del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” 2018.**

ÍTEM		
<b>EXPRESS PEGASO 05</b>	<b>INGRESOS MENSUALES</b>	S/. 21,535.20
	<b>COSTOS MENSUALES</b>	S/. 15,542.22
	<b>UTILIDAD</b>	S/. 5,992.98
	<b>CANTIDAD MENSUAL</b>	30,712 Usuarios
	<b>% DE GANANCIA</b>	28%
	<b>CANTIDAD DE EQUILIBRIO</b>	<b>22,165 USUARIOS</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 12 observamos la cantidad de equilibrio general del servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express”, podemos identificar que la cantidad de equilibrio alcanza la suma de 22,165 usuarios, con esta cantidad de usuarios la empresa RTU 05 “Pegaso Express”, cubre todos sus costos mensuales.

**Tabla N° 13 Cantidad de equilibrio para las tres modalidades de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” 2018.**

MODALIDAD	% DE PARTICIPACIÓN DE LA CANTIDAD	Q EQUILIBRIO	S/. EQUILIBRIO
Entero	74%	16414	S/. 13,131.20
Medio	15%	3427	S/. 1,713.50
Escolar	10%	2324	S/. 697.20
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>22165</b>	<b>S/. 15,541.90</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la Tabla N° 13 observamos el punto de equilibrio de la empresas de servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express”, podemos identificar que la empresa RTU 05 “Pegaso Express” llega a ser eficiente si alcanza una cantidad de 22,165 usuarios o recaudar S/. 15,541.90. Es decir en este punto de equilibrio los costos se igualan a los ingresos de tal manera que las ganancias para la empresa son RTU 05 “Pegaso Express” son nulas.

Una vez calculado la cantidad de equilibrio hallamos la tarifa de equilibrio promedio con la siguiente formula:

$$\text{Ingreso de Equilibrio} = \text{Cantidad de Equilibrio} \times \text{Precio de Equilibrio}$$

Despejando precio de equilibrio obtendríamos la siguiente formula:

$$\text{Precio de Equilibrio} = \frac{\text{Ingreso de Equilibrio}}{\text{Cantidad de Equilibrio}}$$

$$\text{Precio de Equilibrio} = \frac{S/. 15,542.20}{22,165}$$

$$\text{Precio de Equilibrio} = S/.0.70$$

Podemos observar que la tarifa promedio de equilibrio de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” alcanza la suma de S/. 0.70. Esta

tarifa se calculó con el objetivo de estimar las tarifas de equilibrio de las tres modalidades.

**Tabla N° 14 Tarifa de equilibrio de las tres modalidad de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” 2018.**

MODALIDAD DE PAGO	TARIFA PROMEDIO DE EQUILIBRIO	% DE PARTICIPACIÓN DE LA TARIFA PROMEDIO	CANTIDAD MENSUAL	INGRESO DE EQUILIBRIO	TARIFA DE EQUILIBRIO
Entero	S/. 0.64	91%	22744	S/. 13,131.70	S/. 0.58
Medio	S/. 0.05	7%	4748	S/. 1,713.34	S/. 0.36
Escolar	S/. 0.01	2%	3220	S/. 697.17	S/. 0.22
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 0.70</b>	<b>100%</b>	<b>30712</b>	<b>S/. 15,542.22</b>	<b>S/. 1.15</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 14 observamos las tarifas de equilibrio de las tres modalidades de pago, podemos identificar que para la modalidad de pago entero le corresponde una tarifa de equilibrio de S/. 0.58, para la modalidad de pago medio le corresponde una tarifa de equilibrio de S/.0.36 y para la modalidad de pago escolar le corresponde una tarifa de equilibrio de S/. 0.22. Estas tarifas de equilibrio para las tres modalidades se calcularon dividiendo los ingresos de equilibrio con las cantidades mensuales.

Estos datos nos permitieron calcular la tarifa real que la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” debería de cobrar. Para hallar la tarifa real se usó el porcentaje de rentabilidad sobre las ventas del sector transporte del 10.2%, que menciona el INEI para el año 2013.

**Tabla N° 15 Fijación de tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express”**

MODALIDAD DE PAGO	TARIFA PROMEDIO	CANTIDAD MENSUAL	INGRESO MENSUAL + 10.2% DE GANANCIA	TARIFA REAL
Entero	S/. 0.64	22744	S/. 14,471.13	S/. 0.64
Medio	S/. 0.05	4748	S/. 1,888.11	S/. 0.40
Escolar	S/. 0.01	3220	S/. 768.29	S/. 0.24
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 0.70</b>	<b>30712</b>	<b>S/. 17,127.52</b>	<b>S/. 1.27</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 15 observamos la tarifa real que deberían de cobrar la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express”, podemos identificar que la modalidad de pago entero le corresponde una tarifa de S/. 0.64, para la modalidad de pago medio le corresponde una tarifa de S/. 0.40 y para la modalidad de pago escolar S/. 0.24. A comparación de la tarifa actual estas siguen siendo inferiores a la tarifa que la empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” cobra.

#### 4.1.3 Tarifa de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”

**Tabla N° 16 Tarifa promedio del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” 2018.**

LUIS VALLEJO SANTONI B	MODALIDAD DE PAGO	TARIFA ACTUAL	CANTIDAD MENSUAL	% DE PARTICIPACIÓN DE LA CANTIDAD	INGRESO MENSUAL	% DE PARTICIPACIÓN DEL INGRESO	TARIFA PROMEDIO	% DE PARTICIPACIÓN DE LA TARIFA PROMEDIO
	Entero	S/. 0.80	17776	71%	S/. 14,220.80	83%	<b>S/. 0.66</b>	90%
	Medio	S/. 0.50	4056	16%	S/. 2,028.00	12%	<b>S/. 0.06</b>	8%
	Escolar	S/. 0.30	3032	12%	S/. 909.60	5%	<b>S/. 0.02</b>	2%
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 1.60</b>	<b>24864</b>	<b>100%</b>	<b>S/. 17,158.40</b>	<b>100%</b>	<b>S/. 0.74</b>	<b>100%</b>	

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 16 observamos el porcentaje de participación del ingreso mensual de la RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” bajo la modalidad de entero, medio y escolar en relación a la tarifa actual, podemos identificar que del 100% del ingreso mensual de la empresa RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” la modalidad de pago entero tiene una participación del 83 % del total de los ingresos mensuales debido a que la gran parte de usuarios que hacen uso de este servicio son personas que no cuentan con el carnet universitario y pagan un tarifa mayor a las demás modalidades, la modalidad de pago medio tiene una participación del 12% del total de los ingresos mensual debido a que existe un segmento reducido de usuarios que cuentan con el carnet universitario y la modalidad de pago escolar tiene un participación del 5% del total de los ingresos

mensuales debido a que existe un pequeño segmento que cumple con las exigencias de la empresa de servicio de transporte “llevar el uniforme escolar” y pagar una tarifa menor de S/.0.30.

Con los datos obtenidos de la participación que tienen las tres modalidades de pago se calculó una tarifa que permite valorar el costo real de hacer uso del servicio de transporte público urbano sin diferenciar modalidades de pago, de tal manera se obtuvo un tarifa promedio de S/. 0.74.

Para calcular la cantidad de equilibrio se utilizó la siguiente formula:

*Cantidad de Equilibrio*

$$= \frac{\text{Costos Mensuales} \times \text{Cantidad de Usuarios}}{\text{Ingresos Mensuales}}$$

$$\text{Cantidad de Equilibrio} = \frac{S/. 13,837.90 \times 24864}{S/. 17,158.40}$$

$$\text{Cantidad de Equilibrio} = 20,052 \text{ usuarios}$$

**Tabla N° 17 Cantidad de equilibrio del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” 2018.**

ÍTEM		
<b>LUIS VALLEJO SANTONI 11 B</b>	<b>INGRESOS MENSUALES</b>	S/. 17,158.40
	<b>EGRESOS MENSUALES</b>	S/. 13,837.90
	<b>UTILIDAD</b>	S/. 3,320.50
	<b>CANTIDAD MENSUAL</b>	24,864 Usuarios
	<b>% DE GANANCIA</b>	19 %
	<b>CANTIDAD DE EQUILIBRIO</b>	<b>20,052 USUARIOS</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 17 observamos la cantidad de equilibrio general del servicio de transporte público urbano RTU 11B “Luis Vallejo Santoni”, podemos identificar que la

cantidad de equilibrio alcanza la suma de 20,052 usuarios, con esta cantidad de usuarios la empresa RTU 11B “Luis Vallejo Santi” cubre todos sus costos mensuales.

**Tabla N° 18 Cantidad de equilibrio para las tres modalidades de pago del Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santi” 2018.**

MODALIDAD	% DE PARTICIPACIÓN DE LA CANTIDAD	Q EQUILIBRIO	S/. EQUILIBRIO
Entero	71%	14336	S/. 11,468.80
Medio	16%	3271	S/. 1,635.50
Escolar	12%	2445	S/. 733.50
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>20052</b>	<b>S/. 13,837.80</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 18 observamos el punto de equilibrio de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santi”, podemos identificar que la empresa RTU 11 B “Luis Vallejo Santi” llega a ser eficiente si alcanza una cantidad de 20,052 usuarios o recauda un monto de S/. 13,837.80. Es decir en este punto de equilibrio los costos se igualan a los ingresos, de tal manera que las ganancias para la empresa son RTU 11 B “Luis Vallejo Santi” son nulas.

Una vez calculado la cantidad de equilibrio hallamos la tarifa de equilibrio promedio con la siguiente formula:

$$\text{Ingreso de Equilibrio} = \text{Cantidad de Equilibrio} \times \text{Precio de Equilibrio}$$

Despejando precio de equilibrio obtendríamos la siguiente formula:

$$\text{Precio de Equilibrio} = \frac{\text{Ingreso de Equilibrio}}{\text{Cantidad de Equilibrio}}$$

$$\text{Precio de Equilibrio} = \frac{S/. 13,837.90}{20,042}$$

$$\text{Precio de Equilibrio} = S/.0.69$$

Podemos observar que la tarifa promedio de equilibrio de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” alcanza la suma de S/. 0.69. Esta tarifa se calculó con el objetivo de estimar las tarifas de equilibrio de las tres modalidades

**Tabla N° 19 Tarifa de equilibrio de las tres modalidad de pago del servicio de trasporte público urbano RTU 11B “Luis Vallejo Santoni”**

MODALIDAD DE PAGO	TARIFA PROMEDIO DE EQUILIBRIO	% DE PARTICIPACIÓN DE LA TARIFA PROMEDIO	CANTIDAD MENSUAL	INGRESO DE EQUILIBRIO	TARIFA DE EQUILIBRIO
<b>Entero</b>	S/. 0.62	90%	17776	S/. 11,468.79	<b>S/. 0.65</b>
<b>Medio</b>	S/. 0.06	8%	4056	S/. 1,635.54	<b>S/. 0.40</b>
<b>Escolar</b>	S/. 0.01	2%	3032	S/. 733.57	<b>S/. 0.24</b>
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 0.69</b>	<b>100%</b>	<b>24864</b>	<b>S/. 13,837.90</b>	<b>S/. 1.29</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 19 observamos las tarifas de equilibrio de las tres modalidades de pago, podemos identificar que para la modalidad de pago entero le corresponde una tarifa de equilibrio de S/. 0.65, para la modalidad de pago medio le corresponde una tarifa de equilibrio de S/.0.40 y para la modalidad de pago escolar le corresponde una tarifa de equilibrio de S/. 0.24. Estas tarifas de equilibrio para las tres modalidades se calcularon dividiendo los ingresos de equilibrio con las cantidades mensuales.

Estos datos nos permitieron calcular la tarifa real que la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” debería de cobrar. Para hallar la tarifa real se usó el porcentaje de rentabilidad sobre las ventas del sector transporte del 10.2%, que menciona el INEI para el año 2013.

**Tabla N° 20 Fijación de la tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santi”**

MODALIDAD DE PAGO	TARIFA PROMEDIO	CANTIDAD MENSUAL	INGRESO MENSUAL + 10.2% DE GANANCIA	TARIFA REAL
Entero	S/. 0.62	17776	S/. 12,638.60	<b>S/. 0.71</b>
Medio	S/. 0.06	4056	S/. 1,802.37	<b>S/. 0.44</b>
Escolar	S/. 0.01	3032	S/. 808.40	<b>S/. 0.27</b>
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 0.69</b>	<b>24864</b>	<b>S/. 15,249.37</b>	<b>S/. 1.42</b>

Fuente: datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre del 2018.

En la tabla N° 20 observamos la tarifa real que deberían de cobrar la empresa de servicio de transporte público RTU 11 B “Luis Vallejo Santi”, podemos identificar que la modalidad de pago entero le corresponde una tarifa de S/. 0.71, para la modalidad de pago medio le corresponde una tarifa de S/. 0.44 y para la modalidad de pago escolar S/. 0.27. A comparación de la tarifa actual estas es inferior a la tarifa que la empresa de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santi” cobra.

**Tabla N° 21 Cuadro resumen por ruta del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 Pegaso Express y RTU 11 B “Luis Vallejo Santi” – Unidades Nuevas**

	INGRESOS TOTALES	EGRESOS TOTALES	GANANCIA	% DE GANANCIA
RTU 11A "Nuevo Amanecer"	S/. 17,680.40	S/. 13,837.90	S/. 3,842.50	22%
RTU 05 "Pegaso Express"	S/. 21,535.20	S/. 15,542.22	S/. 5,992.98	28%
RTU 11B "Luis Vallejo Santi"	S/. 17,158.40	S/. 13,837.90	S/. 3,320.50	19%

Fuente: cuadro resumen de los datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre 2018.

En la tabla N° 21 observamos un cuadro resumen por rutas de las empresas de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santi” para el 2018, podemos identificar que los ingresos mensuales de estas empresas alcanzan la suma de S/. 17,680.40, S/. 21,535.20 y S/. 17,158.40; los egresos mensuales de estas empresas alcanzan la suma de S/. 13,837.90, S/. 15,542.22 y S/. 13,837.90, y sus

ganancias mensuales alcanza las suma de S/. 3,842.50, S/. 5,992.98 y S/. 3,320.50 respectivamente, estos resultados son considerando que las unidades vehiculares son nuevas.

**Tabla N° 22 Cuadro resumen de la fijación de la tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 Pegaso Express y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- con unidades vehiculares nuevas.**

		<b>RTU 11A "Nuevo Amanecer"</b>	<b>RTU 05 "Pegaso Express"</b>	<b>RTU 11B "Luis Vallejo Santoni"</b>
<b>MODALIDAD DE PAGO</b>	<b>TARIFA PROMEDIO</b>	<b>TARIFA REAL</b>	<b>TARIFA REAL</b>	<b>TARIFA REAL</b>
<b>Entero</b>	S/. 0.80	<b>S/. 0.69</b>	<b>S/. 0.64</b>	<b>S/. 0.71</b>
<b>Medio</b>	S/. 0.50	<b>S/. 0.43</b>	<b>S/. 0.40</b>	<b>S/. 0.44</b>
<b>Escolar</b>	S/. 0.30	<b>S/. 0.26</b>	<b>S/. 0.24</b>	<b>S/. 0.27</b>
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 1.60</b>	<b>S/. 1.38</b>	<b>S/. 1.27</b>	<b>S/. 1.42</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre 2018.

En la tabla N° 22 observamos un cuadro resumen de las tarifas reales de las empresas de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” “para el 2018, podemos identificar que la RTU 11A y RTU 11B tienen casi una misma tarifa debido a que tienen un misma ruta en kilometraje de recorrido, en cambio la RTU 05 tiene una tarifa real inferior a las otras dos empresas en estudio, debido a que su ruta es diferente en kilometraje de recorrido y más amplia, en este sentido podemos decir que las tarifas de las empresas RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B vienen siendo inferiores a las tarifas actual que se cobran, estos resultados reflejan que las tarifas depende de cuan comercial es una RTU.

**Tabla N° 23 Cuadro comparativo de la fijación de la tarifa real del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 Pegaso Express y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.**

UNIDADES NUEVAS								
11 A "NUEVO AMANECER"		05 "PEGASO EXPRESS"		11 B "LUIS VALLEJO SANTONI"				
COSTOS OPERATIVOS	S/.13,837.90	COSTOS OPERATIVOS	S/. 15,542.22	COSTOS OPERATIVOS	S/.13837.90			
INGRESOS	S/.17,680.40	INGRESOS	S/. 21,535.20	INGRESOS	S/.17,158.40			
UTILIDAD	S/. 3,842.50	UTILIDAD	S/. 5,992.98	UTILIDAD	S/.3,320.50			
% DE GANANCIA	22%	% DE GANANCIA	28%	% DE GANANCIA	19%			
TARIFA	ENTERO	S/. 0.69	TARIFA	ENTERO	S/.0.64	TARIFA	ENTERO	S/. 0.71
	MEDIO	S/. 0.43		MEDIO	S/. 0.40		MEDIO	S/. 0.44
	ESCOLAR	S/. 0.26		ESCOLAR	S/. 0.24		ESCOLAR	S/. 0.27

Fuente: cuadro resumen de los datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre 2018.

UNIDADES DE SEGUNDA								
11 A "NUEVO AMANECER"		05 "PEGASO EXPRESS"		11 B "LUIS VALLEJO SANTONI"				
COSTOS OPERATIVOS	S/. 12,461.42	COSTOS OPERATIVOS	S/. 13,892.41	COSTOS OPERATIVOS	S/. 12,461.42			
INGRESOS	S/. 17,680.40	INGRESOS	S/. 21,535.20	INGRESOS	S/. 17,158.40			
UTILIDAD	S/. 5,218.98	UTILIDAD	S/. 7,642.79	UTILIDAD	S/. 4,696.98			
% DE GANANCIA	30%	% DE GANANCIA	35%	% DE GANANCIA	27%			
TARIFA	ENTERO	S/.0.62	TARIFA	ENTERO	S/. 0.57	TARIFA	ENTERO	S/. 0.65
	MEDIO	S/. 0.39		MEDIO	S/.0.36		MEDIO	S/. 0.40
	ESCOLAR	S/. 0.23		ESCOLAR	S/.0.21		ESCOLAR	S/. 0.24

Fuente: cuadro resumen de los datos obtenidos de las entrevistas realizadas en setiembre 2018.

En la tabla N° 23 observamos un cuadro comparativo resumen de las empresas de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni “para el 2018, podemos identificar que es más rentable si las unidades vehiculares son de segunda, ya que el margen de ganancia para las 3 empresas en estudio alcanza el 30%, 35% y 27% respectivamente, esto debido a que las cuotas del crédito “crédito transporte público urbano” son inferior ya que el crédito asciende a la suma de \$ 35,000.

## 4.2 FORMALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Los datos de formalización de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Express Pegaso” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” de la ciudad del Cusco 2018 se obtuvo mediante una entrevista a la Sub Gerencia de Regulación de la Municipalidad del Cusco, quien nos brindó documentación para evaluar el grado de formalización de las Empresas de Transporte para el año 2018.

### 4.2.1 Formalización de la empresa de Servicio de Transporte Público Urbano

#### RTU 11 A “Nuevo Amanecer”

**Tabla N° 24 Registro de la Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” 2018 – Agosto –Setiembre.**

N°	Unidad Vehicular				TUC		
	N° de placa	Año de Fabrica	Código	Condición	Entregado Faltante	Stickers	Estado
1	X3E-760	2011	1	En servicio	E	SI	VIGENTE
2	X3T-957	2011	2	En servicio	E	SI	VIGENTE
3	V2Y-728	2011	4	En servicio	E	SI	VIGENTE
4	X1B-754	2009	5	En servicio	E	SI	VIGENTE
5	X3I-731	2013	6	En servicio	E	SI	VIGENTE
6	X3F-833	2013	7	En servicio	E	SI	VIGENTE
7	X1T-714	2011	8	Sin Renovación	F	NO	NO VIGENTE
8	X1N-787	2010	9	En servicio	E	SI	VIGENTE
9	X3I-802	2013	10	En servicio	E	SI	VIGENTE
10	X2J-712	2011	11	En servicio	E	SI	VIGENTE
11	X2E-742	2011	12	En servicio	E	SI	VIGENTE
12	C5L-967	2014	13	En servicio	E	SI	VIGENTE
13	X3E-725	2013	14	En servicio	E	SI	VIGENTE
14	A6V-755	2010	16	En servicio	E	SI	VIGENTE
15	X3G-732	2013	17	En servicio	E	SI	VIGENTE
16	V1Z-728	2011	18	En servicio	E	SI	VIGENTE
17	X3M-952	2011	19	En servicio	E	SI	VIGENTE
18	X3K-769	2013	20	En servicio	E	SI	VIGENTE
19	C3X-776	2011	21	En servicio	E	SI	VIGENTE
20	X3O-898	2014	22	En servicio	E	SI	VIGENTE
21	V11Z-732	2014	23	En servicio	E	SI	VIGENTE
22	B3X-792	2011	24	En servicio	E	SI	VIGENTE

Fuente: datos obtenidos del registro de Gerencia de Transito y Regulación setiembre 2018.

En la tabla N° 24 observamos el registro de los vehículos de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad del Cusco RTU 11 A “Nuevo Amanecer” que

la Municipalidad del Cusco tiene registrada bajo el control de las Tarjetas Únicas de Circulación (TUC) para el año 2018. Estos datos nos permitieron medir el grado de formalización de esta empresa de transporte RTU 11 A “Nuevo Amanecer”.

**Tabla N° 25 Estado de Registro de la Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” 2018.**

	<b>CANTIDAD</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>TOTAL TUC ENTREGADOS</b>	21	72.41%
<b>TOTAL TUC SIN RENOVAR</b>	1	3.45%
<b>TOTAL DE VEHÍCULOS NO REGISTRADOS</b>	7	24.14%
<b>TOTAL FLOTA OPERATIVA</b>	29	100.00%

Fuente: cuadro resumen del registro de Gerencia de Transito y Regulación setiembre 2018.

En la tabla N° 25 observamos la cantidad total de flota operativa de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” que asciende a 29 vehículos circulando que representa el 100%, de los cuales el 72.41% cuentan la Tarjeta Única de circulación vigente para el presente año 2018, el 3.45% no cuenta con la Tarjeta Única de Circulación vigente para el presente año y el 24.14% no se encuentra registrada en el sistema de la Municipalidad del Cusco. Estos datos nos indican que la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” cuenta con un alto grado de formalización debido a que de los 29 vehículos circulando solo 8 vehículos no cuenta con la tarjeta única de circulación.

En el caso de registro de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express” la Municipalidad no tiene registrada a las unidades vehiculares para el año 2018, debido a la informalidad que esta empresa demuestra y como consecuencia fue suspendida en el mes de Junio con el objetivo de que la Empresa regularice su situación, y hasta el momento no realizo la regulación de los documentos solicitados por la Municipalidad del Cusco – Gerencia de Regulación. Por lo que

decimos que la empresa de Servicio de Transporte Publico RTU 05 cuenta con un alto grado de informalidad.

#### 4.2.2 Formalización de la empresa de Servicio de Transporte Público Urbano

##### RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”

**Tabla N° 26 Registro de la Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” 2018.**

N°	Unidad Vehicular				TUC		
	N° de placa	Año de Fabrica	Código	Condición	Entregados Faltante Baja	Stickers	Estado
1	X3L-864	2014	21	En renovación	F	NO	NO VIGENTE
2	X3E-870	2013	2	Baja	B	NO	NO CIRCULA
3	X1Q-717	2011	3	En servicio	E	NO	VIGENTE
4	A9U-783	2010	4	Baja	B	NO	VIGENTE
5	X2X-909	2012	5	En servicio	E	SI	VIGENTE
6	X3W-874	2014	18	En servicio	E	SI	VIGENTE
7	X3J-852	2013	7	En servicio	E	SI	VIGENTE
8	X1P-785	2011	8	En servicio	E	SI	VIGENTE
9	X3D-764	2013	9	Baja	B	NO	NO CIRCULA
10	X3X-726	2014	20	En servicio	E	SI	VIGENTE
11	Z5H-750	2014	11	Baja	B	SI	VIGENTE
12	X3G-899	2013	14	En servicio	E	SI	VIGENTE
13	X2G-719	2011	13	Baja	B	NO	NO CIRCULA
14	F6L-783	2013	14	En servicio	E	SI	VIGENTE
15	X3X-807	2014	19	En servicio	E	SI	VIGENTE
16	X2Q-754	2012	16	En servicio	E	SI	VIGENTE
17	F5D-808	2013	17	En servicio	E	SI	VIGENTE
18	X3R-704	2014	22	En servicio	E	SI	VIGENTE
19	X3P-737	2014	23	En servicio	E	SI	VIGENTE
20	ACV-755	2014	24	En servicio	E	SI	VIGENTE
21	X3O-727	2014	25	En servicio	E	SI	VIGENTE
22	X3Q-732	2014	26	En servicio	E	SI	VIGENTE

Fuente: datos obtenidos del registro de Gerencia de Transito y Regulación setiembre 2018.

En la tabla N° 26 observamos el registro de los vehículos de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”, que la Municipalidad del Cusco tiene registrada bajo el control de las Tarjetas Únicas de Circulación (TUC) para el año 2018.

**Tabla N° 27 Estado de Registro de la Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B 2018.**

	<b>CANTIDAD</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>TOTAL TUC ENTREGADOS</b>	16	55.17%
<b>TOTAL TUC SIN RENOVAR</b>	1	3.45%
<b>TOTAL DE VEHÍCULOS NO REGISTRADOS</b>	7	24.14%
<b>BAJA VEHICULAR</b>	5	17.24%
<b>TOTAL FLOTA OPERATIVA</b>	29	100.00%

Fuente: cuadro resumen del registro de Gerencia de Transito y Regulación setiembre 2018.

En la tabla N° 27 observamos la cantidad total de flota operativa de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” que asciende a 29 vehículos circulando que representa el 100 %, de los cuales el 55.17% cuentan con la Tarjeta Única de circulación vigente para el presente año 2018, el 3.45% no cuenta con la Tarjeta Única de Circulación vigente para el presente año 2018, el 24.14% no se encuentra registrada en el sistema de la Municipalidad del Cusco y el 17.24% fueron dados de baja para renovar por otros vehículos más modernos. Estos datos nos indican que la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” cuenta con un alto grado de formalización debido a que de los 29 vehículos circulando solo 8 no cuenta con la tarjeta única de circulación.

### 4.3 ESTIMACION DE COSTOS OPERATIVOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Las cotizaciones se realizaron mediante una entrevista a los gerentes de 3 diferentes Mecánicas – Automotrices – Lubricentros: “Rodríguez Motors”, “Lubrimotors” y “San Martín” con el objetivo de identificar los servicios de mantenimiento vehicular que demandan las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano de la ciudad del Cusco con los respectivos costos unitarios, y así estimar los costos mensuales de estas Empresas en estudio.

#### 4.3.1 Estimación de costos de la Empresa de Servicio de Transporte Público

Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”

**Tabla N° 28 Gastos en Mantenimiento Preventivo y Correctivo de la Unidades Vehicular del Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco.**

<b>MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO</b>					
<b>ITEMS</b>	<b>Costo Unitario</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Veces por año</b>	<b>Costo Mensual</b>	<b>Costo Anual</b>
Cambio de Aceite y Lubricante del Motor	S/. 270.00	2 veces al mes	24	S/. 540.00	S/6,480.00
Cambio de Aceite de Corona y Caja	S/. 110.00	2 veces al año	2	S/. 18.33	S/. 220.00
Grasas en general	S/. 75.00	3 veces al año	3	S/. 18.75	S/. 225.00
Cambio de Rodajes de las Llantas	S/. 110.00	2 veces al año	2	S/. 18.33	S/. 220.00
Muelles	S/. 120.00	1 vez al año	1	S/. 10.00	S/. 120.00
Cambio de juego de Llantas	S/. 370.00	4 veces al año	1	S/. 30.83	S/. 370.00
Cambio de Pastillas de Frenos	S/. 610.00	4 veces al año	4	S/. 203.33	S/2,440.00
Refrigerante de motor	S/. 30.00	2 veces al año	2	S/. 5.00	S/. 60.00
Bomba de Agua	S/. 930.00	1 vez al año	1	S/. 77.50	S/. 930.00
Disco de Embrage y collarin	S/4,300.00	1 vez al año	1	S/. 358.33	S/ 4,300.00
<b>TOTAL</b>				<b>S/. 1,280.42</b>	<b>S/.15,365.00</b>

Fuente: entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 28 observamos los gastos en mantenimiento preventivo y correctivo que realizan las empresas de servicio de transporte, estos costos se obtuvieron mediante una cotización a 3 empresas de mecánica- automotriz – servicentro, “Rodríguez Motors”, “Lubrimotors” y “San Martín”, podemos identificar los servicios que comprende un mantenimiento preventivo y correctivo con sus respectivos costos y frecuencias de uso. Estos datos nos muestran que el costo en mantenimiento mensual asciende a S/1.

**Tabla N° 29 Gastos en combustible de la Unidades Vehicular del Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco para RTU 11 A “Nuevo Amanecer” Y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni”.**

<b>COSTOS DE COMBUSTIBLE</b>	<b>DIARIO</b>	<b>SEMANAL</b>	<b>MENSUAL</b>	<b>ANUAL</b>
<b>15 GALONES-TANQUE LLENO</b>	S/.150.00	S/.900.00	S/.3,600.00	S/.43,200.00
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 150.00</b>	<b>S/900.00</b>	<b>S/3,600.00</b>	<b>S/43,200.00</b>

Fuente: entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 29 observamos el costo en combustible que desembolsa la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” Y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” con el fin de brindar el servicio diariamente, este costo se obtuvo mediante una cotización a la empresa “PETROPERU”, podemos identificar los costos diarios alcanza la suma de S/.150.00, los costos semanales alcanza la suma de S/.900.00, los costos mensuales alcanza la suma de S/. 3,600.00 y los costos anuales alcanza la suma de S/. 43.200,00 aproximadamente. Los gastos en combustibles de estas dos empresas son iguales debido a que tiene el mismo recorrido en kilómetros siendo unas de las rutas más cortas.

**Tabla N° 30 Gastos en combustible de la Unidades Vehicular del Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco para RTU 05 “Pegaso Express”.**

<b>COSTO DE COMBUSTIBLE</b>	<b>DIARIO</b>	<b>SEMANAL</b>	<b>MENSUAL</b>	<b>ANUAL</b>
<b>18 GALONES- TANQUE LLENO</b>	S/.200.00	S/. 1,200.00	S/.4,800.00	S/. 57,600.00
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 200.00</b>	<b>S/. 1,200.00</b>	<b>S/. 4,800.00</b>	<b>S/. 57,600.00</b>

Fuente: entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 30 observamos el costo en combustible que desembolsa la empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” con el fin de brindar el servicio diariamente, este costo se obtuvo mediante una cotización a la empresas “PETROPERU”, podemos identificar los costos diarios alcanza la suma de S/.200.00, los costos semanales S/.1,200.00, los costos mensuales alcanza la suma de S/. 4,800.00 y los costos anuales alcanza la suma de S/. 57.600,00 aproximadamente. El gastos en combustible es diferente a la RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santi” debido a ser unas de las rutas más comerciales.

**Tabla N° 31 Gastos en mano de obra de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco para RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santi”.**

<b>COSTO DE MANO DE OBRA</b>	<b>DIARIO</b>	<b>SEMANAL</b>	<b>MENSUAL</b>	<b>ANUAL</b>
<b>CONDUCTOR</b>	S/. 65.00	S/.390.00	S/. 1,560.00	S/. 18,720.00
<b>COBRADOR</b>	S/. 35.00	S/.210.00	S/. 840.00	S/. 10,080.00
<b>TOTAL</b>	<b>S/.100.00</b>	<b>S/. 600.00</b>	<b>S/. 2,400.00</b>	<b>S/. 28,800.00</b>

Fuente: entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 31 observamos los costos en mano de obra que realizan la empresas de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santi” con el fin de brindar el servicio diariamente, este costo se obtuvo mediante una entrevista a diferentes conductores y cobradores, podemos identificar que los gastos diarios en mano de obra alcanza la suma de S/.10.00, los costos semanales S/.600.00 y los costos mensuales alcanza la de S/. 2,400.00 aproximadamente. Los

gastos en mano de obra de estas dos empresas son iguales debido a que no realizan salidas extras por las noches.

**Tabla N° 32 Gastos en mano de obra de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco para RTU 05 “Pegaso Express”.**

COSTO DE MANO DE OBRA	DIARIO	SEMANAL	MENSUAL	ANUAL
<b>CONDUCTOR</b>	S/. 70.00	S/. 420.00	S/. 1,680.00	S/. 20,160.00
<b>COBRADOR</b>	S/. 40.00	S/. 240.00	S/. 960.00	S/. 11,520.00
<b>TOTAL</b>	<b>S/.110.00</b>	<b>S/. 660.00</b>	<b>S/. 2,640.00</b>	<b>S/. 31,680.00</b>

Fuente: entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 32 observamos los costos en mano de obra que realizan las empresas de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” con el fin de brindar el servicio diariamente, este costo se obtuvo mediante una entrevista a diferentes conductores y cobradores, podemos identificar que los costos diarios en mano de obra alcanza la suma de S/.110.00 los costos semanales S/.660.00 los costos mensuales alcanza la suma de S/.2,640.00 y los costos anuales alcanza la suma de S/. 31,680.00 aproximadamente. Los gastos en mano de obra de esta empresa son diferentes debido a que realiza vueltas extras en horas de las noches lo cual implica un aumento en el salario del cobrador y conductor.

**Tabla N° 33 Gastos en Legalización de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.**

COSTOS DE LEGALIZACION	COSTO UNITARIO	SUBTOTAL	COSTO MENSUAL	COSTO TOTAL ANUAL
Revisión Física Vehicular Exigido por la Municipalidad	S/. 56.90	S/. 56.90	S/. 4.74	S/. 56.90
Tarjeta Única de Circulación	S/.123.90	S/. 123.90	S/. 10.33	S/.123.90
SOAT	S/.555.00	S/. 555.00	S/. 46.25	S/.555.00
Credencial de Cobrador y Conductor	S/. 23.70	S/. 47.40	S/. 3.95	S/. 47.40
<b>TOTAL</b>			<b>S/. 65.27</b>	<b>S/.783.20</b>

Fuente: entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 33 observamos los gastos en legalización que desembolsan las empresas de servicio de transporte RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” para el 2018 con el fin de brindar el servicio diariamente formalmente, estos gastos se obtuvieron mediante una entrevista al Gerente de Regulación de la Municipalidad del Cusco, podemos identificar que los Gastos en Legalización mensuales alcanza la suma de S/.65.27 y los Gastos en Legalización anuales alcanza la suma de S/. 783.20 aproximadamente. Estos gastos son iguales para cualquier Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano debido a que ya existe un sistema de pago establecido.

**Tabla N° 34 Gastos en Legalización de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 05 “Pegaso Express”.**

<b>COSTOS DE LEGALIZACION</b>	<b>COSTO UNITARIO</b>	<b>SUBTOTAL</b>	<b>COSTO MENSUAL</b>	<b>COSTO TOTAL ANUAL</b>
Revisión Física Vehicular Exigido por la Municipalidad	S/. -	S/. -	S/. -	S/. -
Tarjeta Única De Circulación	S/. -	S/. -	S/. -	S/. -
SOAT	S/.555.00	S/. 555.00	S/. 46.25	S/555.00
Credencial de Cobrador y Conductor	S/. -	S/. -	S/. -	S/. -
<b>TOTAL</b>			<b>S/. 46.25</b>	<b>S/. 555.00</b>

Fuente: entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 34 observamos los gastos en legalización que desembolsan las empresas de servicio de transporte RTU 05 “Pegaso Express” para el 2018, podemos identificar que los Gastos en Legalización mensuales alcanza la suma de S/.46.52 y los Gastos en Legalización anuales alcanza la suma de S/. 555.00 aproximadamente. Esta empresa solo registra estos gastos debido a que no se encuentra registrada formalmente en la Municipalidad del Cusco para el 2018.

**Tabla N° 35 Gastos Administrativos de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.**

<b>COSTOS ADMINISTRATIVOS</b>	<b>COSTO MENSUAL</b>	<b>COSTO TOTAL ANUAL</b>
<b>Servicios Básicos - Cuotas Sociales</b>	S/. 135.00	S/. 1,620.00
<b>Garaje</b>	S/. 135.00	S/. 1,620.00
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 270.00</b>	<b>S/. 3,240.00</b>

Fuente: entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 35 observamos los gastos administrativos que desembolsan las empresas de servicio de transporte RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” con el objetivo de brindar el servicio de transporte diariamente, este costo se obtuvo mediante una entrevista a diferentes dueños de las unidades vehiculares, podemos identificar que los gastos administrativos mensuales alcanza la suma de S/. 270.00 y gastos administrativos anuales alcanza la suma de S/. 3,24000 aproximadamente. Los gastos administrativos son iguales para las dos empresas debido a que son gastos estándares.

**Tabla N° 36 Gasto Financiero de las Empresas de Transporte Público Urbano de la Ciudad del Cusco RTU 11 A "Nuevo Amanecer", RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B "Luis Vallejo Santoni"**

<b>GASTO FINANCIERO</b>	<b>COSTO MENSUAL</b>	<b>COSTO TOTAL ANUAL</b>
<b>Cuota (interés +amortizaciones)</b>	<b>S/. 4,035.55</b>	<b>S/.48,426.60</b>

Fuente: entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 36 observamos los gastos financieros que desembolsan las empresas de servicio de transporte RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” con el objetivo de brindar el servicio de transporte, este costo se obtuvo mediante una entrevista a un analista de créditos de la Caja Municipal Cusco, quien nos brindó información sobre el préstamo “Crédito Transporte

Público Urbano” que realizan los dueños de las unidades vehiculares, podemos identificar que los gastos financieros mensuales alcanza la suma de S/. 4,035.5, esta cuota mensual corresponde a un crédito de \$ 50,000 con una TEA del 16.77% anual, TCEA de 17.46%, Desgravamen del 0.0005, ITF 0.005% con un plazo 5 años.

**Tabla N° 37 Gastos Administrativos de la Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco RTU 05 “Pegaso Express”**

<b>COSTOS ADMINISTRATIVOS</b>	<b>COSTO MENSUAL</b>	<b>COSTO TOTAL ANUAL</b>
<b>Servicios Básicos - Cuotas Sociales</b>	S/. 140.00	S/. 1,680.00
<b>Garaje</b>	S/. 140.00	S/. 1,680.00
<b>TOTAL</b>	<b>S/. 280.00</b>	<b>S/. 3,360.00</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 37 observamos los gastos administrativos que desembolsa la empresa de servicio de transporte y RTU 05 “Pegaso Express” con el objetivo de brindar el servicio de transporte diariamente, este costo se obtuvo mediante una entrevista a diferentes dueños de las unidades vehiculares, podemos identificar que los gastos administrativos mensuales alcanza la suma de S/. 280.00 y gastos administrativos anuales alcanza la suma de S/. 3,360.00 aproximadamente.

**Tabla N° 38 Cuadro resumen de los costos operativos de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”**

<b>COSTOS DE LAS EMPRESAS</b>	<b>MENSUAL</b>	<b>ANUAL</b>	<b>%</b>
<b>COSTOS FIJOS</b>			
Costo de inversión inicial	S/. 546.67	S/. 6,560.00	4.0%
Costos de legalización	S/. 65.27	S/. 783.20	0.5%
Costos administrativos	S/. 270.00	S/. 3,240.00	2.0%
Depreciación	S/. 1,640.00	S/. 19,680.00	11.9%
<b>TOTAL DE COSTOS FIJOS</b>	<b>S/. 2,521.93</b>	<b>S/.30,263.20</b>	<b>18.2%</b>
<b>COSTOS VARIABLES</b>			
Costos de mantenimiento preventivo y correctivo	S/. 1,280.42	S/. 15,365.00	9.3%
Costos de mano de obra	S/. 2,400.00	S/. 28,800.00	17.3%
Costos de combustible	S/. 3,600.00	S/. 43,200.00	26.0%
<b>TOTAL DE COSTOS VARIABLE</b>	<b>S/. 7,280.42</b>	<b>S/. 87,365.00</b>	<b>52.6%</b>
<b>GASTO FINANCIERO</b>			
Cuota (interés + amortización)	S/. 4,035.55	S/. 48,426.60	29.2%
<b>TOTAL DE GASTO FINANCIERO</b>	<b>S/. 4,035.55</b>	<b>S/. 48,426.60</b>	<b>29.2%</b>
<b>COSTO TOTAL</b>	<b>S/.13,837.90</b>	<b>S/. 166,054.80</b>	<b>100.0%</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 38 observamos un cuadro resumen de los costos de las empresas de servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”, podemos identificar que los costos fijos (costo de inversión inicial, costos de legalización, costos administrativos y la depreciación) representan el 18.2%, los costos variables (costos de mantenimiento preventivo y correctivo, costos de mano de obra y costos de combustible) representan el 52.6% y los gastos administrativos representan el 29.2% del total de los costos que estas empresas desembolsan.

**Tabla N° 39 Cuadro resumen de los costos operativos de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 05 “Pegaso Express”**

<b>COTOS DE LAS EMPRESAS</b>	<b>MENSUAL</b>	<b>ANUAL</b>	<b>%</b>
<b>COSTOS FIJOS</b>			
Costo de inversión inicial	S/. 820.00	S/. 9,840.00	5.3%
Costos de legalización	S/. 46.25	S/. 555.00	0.3%
Costos administrativos	S/. 280.00	S/. 3,360.00	1.8%
Depreciación	S/. 1,640.00	S/. 19,680.00	10.6%
<b>TOTAL DE COSTOS FIJOS</b>	<b>S/. 2,786.25</b>	<b>S/. 33,435.00</b>	<b>17.9%</b>
<b>COSTOS VARIABLES</b>			
Costos de mantenimiento preventivo y correctivo	S/. 1,280.42	S/. 15,365.00	8.2%
Costos de mano de obra	S/. 2,640.00	S/. 31,680.00	17.0%
Costos de combustible	S/. 4,800.00	S/. 57,600.00	30.9%
<b>TOTAL DE COSTOS VARIABLE</b>	<b>S/. 8,720.42</b>	<b>S/. 104,645.00</b>	<b>56.1%</b>
<b>GASTO FINANCIERO</b>			
Cuota (interés + amortización)	S/. 4,035.55	S/. 48,426.60	26.0%
<b>TOTAL DE GASTO FINANCIERO</b>	<b>S/. 4,035.55</b>	<b>S/. 48,426.60</b>	<b>26.0%</b>
<b>COSTO TOTAL</b>	<b>S/. 15,542.22</b>	<b>S/. 186,506.60</b>	<b>100.0%</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 39 observamos un cuadro resumen de los costos operativos de las empresas de servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” podemos identificar que los costos fijos (costo de inversión inicial, costos de legalización, costos administrativos y la depreciación) representan el 17.9%, los costos variables (costos de mantenimiento preventivo y correctivo, costos de mano de obra y costos de combustible) representan el 52.1% y los gastos administrativos representan el 26 % del total de los costos que estas empresas desembolsan.

**Tabla N° 40 Estimación de los costos por kilómetro de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” – unidades vehiculares nuevas.**

<b>COSTO UNITARIO SEGÚN EL RECORRIDO Ctu/Km UNIDADES NUEVAS</b>								
RUTAS	(2) x KM	N° de Vueltas	COSTO TOTAL			INGRESO TOTAL		
			DIARIO	MENSUAL	ANUAL	DIARIO	MENSUAL	ANUAL
<b>RTU 11A</b>	36.2	7	S/. 494.21	S/. 13,837.90	S/. 166,054.80	S/. 631.44	S/. 17,680.40	S/.212,164.80
<b>RTU 05</b>	64.94	7	S/. 555.08	S/. 15,542.22	S/. 186,506.60	S/. 769.11	S/. 21,535.20	S/. 258,422.40
<b>RTU 11B</b>	36.2	7	S/.494.21	S/. 13,837.90	S/. 166,054.80	S/. 612.80	S/. 17,158.40	S/.205,900.80

Fuente: datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

<b>COSTO UNITARIO SEGÚN EL RECORRIDO Ctu/Km UNIDADES NUEVAS</b>								
RUTAS	(2) x KM	N° de Vueltas	COSTO TOTAL unit/ km			INGRESO TOTAL unit/ Km		
			DIARIO	MENSUAL	ANUAL	DIARIO	MENSUAL	ANUAL
<b>RTU 11A</b>	36.2	7	S/. 1.95	S/. 54.61	S/. 655.31	S/. 2.49	S/. 69.77	S/. 837.27
<b>RTU 05</b>	64.94	7	S/. 1.22	S/. 34.19	S/. 410.28	S/. 1.69	S/. 47.37	S/. 568.49
<b>RTU 11B</b>	36.2	7	S/. 1.95	S/. 54.61	S/. 655.31	S/. 2.42	S/. 67.71	S/. 812.55

Fuente: datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 40 observamos la estimación de los costos por kilómetro considerando unidades nuevas para las empresas de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni “para el 2018, podemos identificar que, el costo por kilómetro de la RTU 11 A asciende la suma de S/. 1.95 soles, por kilómetro recorrido, el costo por kilómetro de la RTU 05 asciende la suma de S/. 1.22 soles, por kilómetro recorrido finalmente el costo por kilómetro de la RTU 11 B asciende la suma de S/. 1.95 soles, por kilómetro recorrido. Como podemos ver el costo de kilometraje de las empresas RTU 11 A y RTU 11 B son iguales debido a que cuentan con el mismo kilometraje en recorrido de acuerdo al trabajo de campo.

**Tabla N° 41 Estimación de número de vueltas de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.**

RUTAS	(2) x KM	N° de Vueltas
<b>RTU 11A</b>	36.2	7
<b>RTU 05</b>	64.94	7
<b>RTU 11B</b>	36.2	7

Fuente: datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 41 observamos la estimación de numero de vueltas de las empresas de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni “para el 2018, podemos identificar que el número de vueltas de estas tres empresas son de 7 vueltas en promedio ya que brindan el servicio desde las 5:00 AM hasta las 10:00 PM teniendo un total de 17 horas en promedio.

**Tabla N° 42 Estimación de los costos por kilómetro de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” – unidades vehiculares de 2do uso.**

COSTO UNITARIO SEGÚN EL RECORRIDO Ctu/Km UNIDADES DE 2DO USO								
RUTAS	(2) x KM	N° de Vueltas	COSTO TOTAL			INGRESO TOTAL		
			DIARIO	MENSUAL	ANUAL	DIARIO	MENSUAL	ANUAL
<b>RTU 11A</b>	36.2	7	S/. 445.05	S/.12,461.42	S/.149,537.08	S/. 631.44	S/. 17,680.40	S/. 212,164.80
<b>RTU 05</b>	64.94	7	S/. 496.16	S/.13,892.41	S/.166,708.88	S/. 769.11	S/. 21,535.20	S/. 258,422.40
<b>RTU 11B</b>	36.2	7	S/. 445.05	S/.12,461.42	S/.149,537.08	S/. 612.80	S/. 17,158.40	S/. 205,900.80

Fuente: datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

COSTO UNITARIO SEGÚN EL RECORRIDO Ctu/Km UNIDADES DE 2DO USO								
RUTAS	(2) x KM	N° de Vueltas	COSTO TOTAL unit/ km			INGRESO TOTAL unit/ Km		
			DIARIO	MENSUAL	ANUAL	DIARIO	MENSUAL	ANUAL
RTU 11A	36.2	7	S/. 1.76	S/. 49.18	S/. 590.12	S/. 2.49	S/. 69.77	S/. 837.27
RTU 05	64.94	7	S/. 1.09	S/. 30.56	S/. 366.73	S/. 1.69	S/. 47.37	S/. 568.49
RTU 11B	36.2	7	S/. 1.76	S/. 49.18	S/. 590.12	S/. 2.42	S/. 67.71	S/. 812.55

Fuente: datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 42 observamos la estimación de los costos por kilómetro considerando unidades de 2do uso para las empresas de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” para el 2018, podemos identificar que, el costo por kilómetro de la RTU 11 A asciende la suma de S/. 1.76 soles por kilómetro recorrido, el costo por kilómetro de la RTU 05 asciende la suma de S/. 1.09 soles, por kilómetro recorrido finalmente el costo por kilómetro de la RTU 11 B asciende la suma de S/. 1.76 soles, por kilómetro recorrido Como podemos ver el costo de kilometraje de las empresas RTU 11 A y RTU 11 B son iguales debido a que cuentan con el mismo kilometraje en recorrido de acuerdo al trabajo de campo.

**Tabla N° 43 Estimación de los costos del combustible por kilómetro de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.**

COSTO UNITARIO DEL COMBUSTIBLE SEGÚN EL RECORRIDO Ctu/Km UNIDADES NUEVAS								
RTU	(2) x KM	N° de vueltas	COSTO TOTAL			INGRESO TOTAL		
			DIARIO	MENSUAL	ANUAL	DIARIO	MENSUAL	ANUAL
RTU 11A	36.2	7	S/. 150.00	S/.900.00	S/.3,600.00	S/.631.44	S/. 17,680.40	S/. 212,164.80
RTU 05	64.94	7	S/. 200.00	S/. 1,200.00	S/.4,800.00	S/.769.11	S/. 21,535.20	S/. 258,422.40
RTU 11B	36.2	7	S/.150.00	S/.900.00	S/.3,600.00	S/.612.80	S/.17,158.40	S/. 205,900.80

Fuente: datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

COSTO UNITARIO DEL COMBUTIBLE SEGÚN EL RECORRIDO Ctu/Km UNIDADES NUEVAS								
RUTAS	(2) x KM	N° de Vueltas	COSTO TOTAL unit/ km			INGRESO TOTAL unit/ Km		
			DIARIO	MENSUAL	ANUAL	DIARIO	MENSUAL	ANUAL
<b>RTU 11A</b>	36.2	7	S/. 0.59	S/. 3.55	S/. 14.21	S/. 2.49	S/. 69.77	S/. 837.27
<b>RTU 05</b>	64.94	7	S/. 0.44	S/. 2.64	S/. 10.56	S/. 1.69	S/. 47.37	S/. 568.49
<b>RTU 11B</b>	36.2	7	S/. 0.59	S/. 3.55	S/. 14.21	S/. 2.42	S/. 67.71	S/. 812.55

Fuente: datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 43 observamos la estimación de los costos del combustible por kilómetro para las empresas de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” para el 2018, podemos identificar que, el costo del combustible por kilómetro de la RTU 11 A asciende la suma de S/. 0.59 soles por kilómetro recorrido, el costo del combustible por kilómetro de la RTU 05 asciende la suma de S/. 0.44 soles por kilómetro recorrido, finalmente el costo por kilómetro de la RTU 11 B asciende la suma de S/. 0.59 soles por kilómetro recorrido. Como podemos ver el costo combustible por kilometraje de las empresas RTU 11 A y RTU 11 B son iguales debido a que cuentan con el mismo modelo de unidades vehiculares de acuerdo al trabajo de campo.

### 4.3.2 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.

Los datos de la proyección de los ingresos se usó la tasa de crecimiento promedio anual de 1.2% de la población estimando al 30 de junio del 2017 por el INEI, para la proyección de los costos se usó la tasa de inflación promedio del 2.5% del último trimestre del 2018 estimada por el Banco de Reservas del Perú.

#### 4.3.2.1 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”- unidades vehiculares nuevas y usadas.

**Tabla N° 44 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”- unidades vehiculares nuevas**

RUBRO	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos	S/. 212,164.80	S/. 215,814.03	S/. 219,526.04	S/. 223,301.88	S/. 227,142.68
Egresos	S/. 91,388.20	S/. 93,672.91	S/. 96,014.73	S/. 98,415.10	S/. 100,875.47
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>S/. 120,776.60</b>	<b>S/. 122,141.13</b>	<b>S/. 123,511.31</b>	<b>S/. 124,886.79</b>	<b>S/. 126,267.20</b>
Depreciación	S/. 19,680.00				
Interés	S/. 23,951.48	S/. 20,013.44	S/. 15,415.25	S/. 10,046.12	S/. 3,776.92
<b>UTILIDAD ANTES DEL IMPUESTO</b>	<b>S/. 77,145.12</b>	<b>S/. 82,447.68</b>	<b>S/. 88,416.06</b>	<b>S/. 95,160.67</b>	<b>S/. 102,810.28</b>
Impuesto a la renta 26%	S/. 20,057.73	S/. 21,436.40	S/. 22,988.18	S/. 24,741.77	S/. 26,730.67
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>S/. 57,087.39</b>	<b>S/. 61,011.29</b>	<b>S/. 65,427.89</b>	<b>S/. 70,418.90</b>	<b>S/. 76,079.61</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 44 observamos el estado de pérdidas y ganancias de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” considerando que las unidades vehiculares son nuevas podemos identificar el estado de pérdidas y ganancias para los años 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 de la empresa, nos da resultados importantes de los movimientos financieros de ingresos y egresos. En el rubro de ingresos por ventas nos da un total de S/. 212,164.80 soles, y en los costos de producción un total de S/. 91,388.20 soles, dándonos una utilidad bruta de S/.

92,087.00 soles, así también nos da para el rubro de utilidad antes de impuestos un total de S/. 77,145.12 soles, quedando por ultimo nuestra utilidad neta de S/. 57,0897.39 soles para el primer año.

**Tabla N° 45 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”- unidades vehiculares usadas.**

<b>RUBRO</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>
Ingresos	S/. 212,164.80	S/. 215,814.03	S/. 219,526.04	S/. 223,301.88	S/. 227,142.68
Egresos	S/. 91,388.20	S/. 93,672.91	S/. 96,014.73	S/. 98,415.10	S/. 100,875.47
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>S/. 120,776.60</b>	<b>S/. 122,141.13</b>	<b>S/. 123,511.31</b>	<b>S/. 124,886.79</b>	<b>S/. 126,267.20</b>
Depreciación	S/. 11,152.00				
Interés	S/. 17,646.20	S/. 13,658.84	S/. 8,947.48	S/. 11,089.76	S/. 0.00
<b>UTILIDAD ANTES DEL IMPUESTO</b>	<b>S/. 91,978.40</b>	<b>S/. 97,330.29</b>	<b>S/. 103,411.83</b>	<b>S/. 102,645.03</b>	<b>S/. 115,115.20</b>
Impuesto a la renta 26%	S/. 23,914.38	S/. 25,305.88	S/. 26,887.08	S/. 26,687.71	S/. 29,929.95
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>S/. 68,064.01</b>	<b>S/. 72,024.42</b>	<b>S/. 76,524.75</b>	<b>S/. 75,957.32</b>	<b>S/. 85,185.25</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 45 observamos el estado de pérdidas y ganancias de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” considerando que las unidades vehiculares son usadas podemos identificar el estado de pérdidas y ganancias para los años 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 de la empresa, nos da resultados importantes de los movimientos financieros de ingresos y egresos. En el rubro de ingresos por ventas nos da un total de S/. 212,164.80 soles, y en los costos de producción un total de S/. 91,38989.20 soles, dándonos una utilidad bruta de S/. 120,776.60 soles, así también nos da para el rubro de utilidad antes de impuestos un total de S/. 91,978.40 soles, quedando por ultimo nuestra utilidad neta de S/. 68,064.01 soles para el primer año.

Comparando los flujos de caja de esta empresa de transporte RTU 11 A, podemos observar que la utilidad bruta, la utilidad antes del impuesto y la utilidad neta son mayores para los 5 años si esta empresa hace uso de vehículos usados.

**4.3.3.2 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares nuevas y usadas.**

**Tabla N° 46 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares nuevas.**

<b>RUBRO</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>
Ingresos	S/. 258,422.40	S/. 262,867.27	S/. 267,388.58	S/. 271,987.67	S/. 276,665.85
Egresos	S/. 108,560.00	S/. 111,274.00	S/. 114,055.85	S/. 116,907.25	S/. 119,829.93
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>S/. 149,862.40</b>	<b>S/. 151,593.27</b>	<b>S/. 153,332.73</b>	<b>S/. 155,080.42</b>	<b>S/. 156,835.93</b>
Depreciación	S/. 19,680.00				
Interés	S/. 23,951.48	S/. 20,013.44	S/. 15,415.25	S/. 10,046.12	S/. 3,776.92
<b>UTILIDAD ANTES DEL IMPUESTO</b>	<b>S/. 106,230.92</b>	<b>S/. 111,899.82</b>	<b>S/. 118,237.49</b>	<b>S/. 125,354.30</b>	<b>S/. 133,379.01</b>
Impuesto a la renta 26%	S/. 27,620.04	S/. 29,093.95	S/. 30,741.75	S/. 32,592.12	S/. 34,678.54
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>S/. 78,610.88</b>	<b>S/. 82,805.87</b>	<b>S/. 87,495.74</b>	<b>S/. 92,762.19</b>	<b>S/. 98,700.46</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 46 observamos el estado de pérdidas y ganancias de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” considerando que las unidades vehiculares son nuevas podemos identificar el estado de pérdidas y ganancias para los años 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 de la empresa, nos da resultados importantes de los movimientos financieros de ingresos y egresos. En el rubro de ingresos por ventas nos da un total de S/. 258,422.40 soles, y en los costos de producción un total de S/. 108,560.00 soles, dándonos una utilidad bruta de S/. 149,862.40 soles, así también nos da para el rubro de utilidad antes de impuestos un total de S/. 106,230.92 soles, quedando por ultimo nuestra utilidad neta de S/. 78,610.88 soles para el primer año.

**Tabla N° 47 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares usadas.**

<b>RUBRO</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>
Ingresos	S/. 258,422.40	S/. 262,867.27	S/. 267,388.58	S/. 271,987.67	S/. 276,665.85
Egresos	S/. 108,560.00	S/. 111,274.00	S/. 114,055.85	S/. 116,907.25	S/. 119,829.93
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>S/. 149,862.40</b>	<b>S/. 151,593.27</b>	<b>S/. 153,332.73</b>	<b>S/. 155,080.42</b>	<b>S/. 156,835.93</b>
Depreciación	S/. 11,152.00				
Interés	S/. 17,646.20	S/. 13,658.84	S/. 8,947.48	S/. 11,089.76	S/. 0.00
<b>UTILIDAD ANTES DEL IMPUESTO</b>	<b>S/. 121,064.20</b>	<b>S/. 126,782.43</b>	<b>S/. 133,233.25</b>	<b>S/. 132,838.66</b>	<b>S/. 145,683.93</b>
Impuesto a la renta 26%	S/. 31,476.69	S/. 32,963.43	S/. 34,640.65	S/. 34,538.05	S/. 37,877.82
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>S/. 89,587.51</b>	<b>S/. 93,819.00</b>	<b>S/. 98,592.61</b>	<b>S/. 98,300.61</b>	<b>S/. 107,806.11</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 47 observamos el estado de pérdidas y ganancias de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” considerando que las unidades vehiculares son usadas podemos identificar el estado de pérdidas y ganancias para los años 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 de la empresa, nos da resultados importantes de los movimientos financieros de ingresos y egresos. En el rubro de ingresos por ventas nos da un total de S/. 258,422.40 soles, y en los costos de producción un total de S/. 108,560.00 soles, dándonos una utilidad bruta de S/. 149,862.40 soles, así también nos da para el rubro de utilidad antes de impuestos un total de S/. 121,064.20 soles, quedando por ultimo nuestra utilidad neta de S/. 89,587.51 soles para el primer año.

Comparando los flujos de caja de esta empresa de transporte RTU 05 podemos observar que la utilidad bruta, la utilidad antes del impuesto y la utilidad neta son mayores para los 5 años si esta empresa hace uso de vehículos usados.

**4.3.3.3 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares nuevas y usadas.**

**Tabla N° 48 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares nuevas.**

<b>RUBRO</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>
Ingresos	S/. 205,900.80	S/. 209,442.29	S/. 213,044.70	S/. 216,709.07	S/. 220,436.47
Egresos	S/. 91,388.20	S/. 93,672.91	S/. 96,014.73	S/. 98,415.10	S/. 100,875.47
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>S/. 114,512.60</b>	<b>S/. 115,769.39</b>	<b>S/. 117,029.97</b>	<b>S/. 118,293.97</b>	<b>S/. 119,560.99</b>
Depreciación	S/. 19,680.00				
Interés	S/. 23,951.48	S/. 20,013.44	S/. 15,415.25	S/. 10,046.12	S/. 3,776.92
<b>UTILIDAD ANTES DEL IMPUESTO</b>	<b>S/. 70,881.12</b>	<b>S/. 76,075.94</b>	<b>S/. 81,934.73</b>	<b>S/. 88,567.86</b>	<b>S/. 96,104.07</b>
Impuesto a la renta 26%	S/. 18,429.09	S/. 19,779.75	S/. 21,303.03	S/. 23,027.64	S/. 24,987.06
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>S/. 52,452.03</b>	<b>S/. 56,296.20</b>	<b>S/. 60,631.70</b>	<b>S/. 65,540.22</b>	<b>S/. 71,117.01</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 48 observamos el estado de pérdidas y ganancias de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” considerando que las unidades vehiculares son nuevas podemos identificar el estado de pérdidas y ganancias para los años 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 de la empresa, nos da resultados importantes de los movimientos financieros de ingresos y egresos. En el rubro de ingresos por ventas nos da un total de S/. 205,900.80 soles, y en los costos de producción un total de S/. 91,388.20 soles, dándonos una utilidad bruta de S/. 114,512.60 soles, así también nos da para el rubro de utilidad antes de impuestos un total de S/. 70,881.12 soles, quedando por ultimo nuestra utilidad neta de S/. 52,452.03 soles para el primer año.

**Tabla N° 49 Estado de Pérdidas y Ganancias de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares usadas.**

<b>RUBRO</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>
Ingresos	S/. 205,900.80	S/. 209,442.29	S/. 213,044.70	S/. 216,709.07	S/. 220,436.47
Egresos	S/. 91,388.20	S/. 93,672.91	S/. 96,014.73	S/. 98,415.10	S/. 100,875.47
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>S/. 114,512.60</b>	<b>S/. 115,769.39</b>	<b>S/. 117,029.97</b>	<b>S/. 118,293.97</b>	<b>S/. 119,560.99</b>
Depreciación	S/. 11,152.00				
Interés	S/. 17,646.20	S/. 13,658.84	S/. 8,947.48	S/. 11,089.76	S/. 0.00
<b>UTILIDAD ANTES DEL IMPUESTO</b>	<b>S/. 85,714.40</b>	<b>S/. 90,958.55</b>	<b>S/. 96,930.49</b>	<b>S/. 96,052.21</b>	<b>S/. 108,408.99</b>
Impuesto a la renta 26%	S/. 22,285.74	S/. 23,649.22	S/. 25,201.93	S/. 24,973.58	S/. 28,186.34
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>S/. 63,428.65</b>	<b>S/. 67,309.33</b>	<b>S/. 71,728.57</b>	<b>S/. 71,078.64</b>	<b>S/. 80,222.65</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 49 observamos el estado de pérdidas y ganancias de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” considerando que las unidades vehiculares son usadas podemos identificar el estado de pérdidas y ganancias para los años 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 de la empresa, nos da resultados importantes de los movimientos financieros de ingresos y egresos. En el rubro de ingresos por ventas nos da un total de S/. 205,900.80 soles, y en los costos de producción un total de S/. 91,388.20 soles, dándonos una utilidad bruta de S/. 114,512.60 soles, así también nos da para el rubro de utilidad antes de impuestos un total de S/. 85,714.40 soles, quedando por ultimo nuestra utilidad neta de S/. 62,428.65 soles para el primer año.

Comparando los flujos de caja de esta empresa de transporte RTU 11 B, podemos observar que la utilidad bruta, la utilidad antes del impuesto y la utilidad neta son mayores para los 5 años si esta empresa hace uso de vehículos usados.

### 4.3.3 Flujo de caja de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.

Los datos de la proyección de los ingresos se usó la tasa de crecimiento promedio anual de 1.2% de la población estimando al 30 de junio del 2017 por el INEI, para la proyección de los costos se usó la tasa de inflación promedio del 2.5% del último trimestre del 2018 estimada por el Banco de Reservas del Perú.

#### 4.3.2.1 flujos de caja para la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”- unidades vehiculares nuevas y usadas.

**Tabla N° 50 Flujo de Caja de la Empresa de Servicios de Transporte Público Urbano RTU 11 A "Nuevo Amanecer" - con unidades vehiculares nuevas.**

RUBRO	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
<b>INGRESOS</b>	S/. 0.00	S/. 212,164.80	S/. 215,814.03	S/. 219,526.04	S/. 223,301.88	S/. 325,542.68
Ventas		S/. 212,164.80	S/. 215,814.03	S/. 219,526.04	S/. 223,301.88	S/. 227,142.68
Valor residual						S/. 98,400.00
<b>EGRESOS</b>	S/. 32,800.00	S/. 131,125.93	S/. 134,789.30	S/. 138,682.90	S/. 142,836.87	S/. 147,286.15
Inversión	S/. 32,800.00					
Costos fijos		S/. 4,023.20	S/. 4,123.78	S/. 4,226.87	S/. 4,332.55	S/. 4,440.86
Costos variables		S/. 87,365.00	S/. 89,549.13	S/. 91,787.85	S/. 94,082.55	S/. 96,434.61
Depreciación		S/. 19,680.00				
Impuesto a la renta		S/. 20,057.73	S/. 21,436.40	S/. 22,988.18	S/. 24,741.77	S/. 26,730.67
<b>FLUJO DE CAJA ECONÓMICO</b>	<b>-S/. 32,800.00</b>	<b>S/. 81,038.87</b>	<b>S/. 81,024.73</b>	<b>S/. 80,843.13</b>	<b>S/. 80,465.01</b>	<b>S/. 178,256.53</b>
Préstamo	S/. 164,000.00					
Interés		S/. 23,951.48	S/. 20,013.44	S/. 15,415.25	S/. 10,046.12	S/. 3,776.92
Amortizaciones		S/. 24,412.45	S/. 28,199.01	S/. 32,620.26	S/. 37,782.94	S/. 43,810.96
<b>FLUJO DE CAJA FINANCIERO</b>	<b>S/. 131,200.00</b>	<b>S/. 32,674.94</b>	<b>S/. 32,812.27</b>	<b>S/. 32,807.63</b>	<b>S/. 32,635.95</b>	<b>S/. 130,668.65</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 50 observamos el flujo de caja de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” considerando que las unidades vehiculares son nuevas podemos identificar el flujo de caja económico y financiero, de donde el flujo de caja económico para el año cero la empresa no registra ningún

ingresos, más al contrario se registra un flujo negativo correspondiente al valor de la inversión realizada en el periodo del proyecto registrando un monto negativo de S/. 32,800.00, posteriormente en el primer año cuando la empresa RTU 11 A empieza a brindar el servicio registrara un ingreso del S/. 212,164.80 teniendo así un saldo positivo para el primer año y años posteriores de la vida útil del proyecto.

Por otro lado el flujo de caja financiero, que registra las entradas y salidas de dinero efectivo considerando la financiación, se ha estimado que para el año cero presenta un flujo positivo de S/131.200.00 de igual forma para los años posteriores.

**Tabla N° 51 Flujo de Caja de la Empresa de Servicios de Transporte Público Urbano RTU 11 A "Nuevo Amanecer" - con unidades vehiculares usadas.**

RUBRO	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
<b>INGRESOS</b>	S/. 0.00	S/. 212,164.80	S/. 215,814.03	S/. 219,526.04	S/. 223,301.88	S/. 318,982.68
Ventas		S/. 212,164.80	S/. 215,814.03	S/. 219,526.04	S/. 223,301.88	S/. 227,142.68
Valor residual						S/. 91,840.00
<b>EGRESOS</b>	S/. 32,800.00	S/. 126,454.58	S/. 130,130.78	S/. 134,053.80	S/. 136,254.80	S/. 141,957.43
Inversión	S/. 32,800.00					
Costos fijos		S/. 4,023.20	S/. 4,123.78	S/. 4,226.87	S/. 4,332.55	S/. 4,440.86
Costos variables		S/. 87,365.00	S/. 89,549.13	S/. 91,787.85	S/. 94,082.55	S/. 96,434.61
Depreciación		S/. 11,152.00				
Impuesto a la renta		S/. 23,914.38	S/. 25,305.88	S/. 26,887.08	S/. 26,687.71	S/. 29,929.95
<b>FLUJO DE CAJA ECONÓMICO</b>	<b>-S/. 32,800.00</b>	<b>S/. 85,710.22</b>	<b>S/. 85,683.25</b>	<b>S/. 85,472.23</b>	<b>S/. 87,047.08</b>	<b>S/. 177,025.25</b>
Préstamo	S/. 114,800.00					
Interés		S/. 17,646.20	S/. 13,658.84	S/. 8,947.48	S/. 11,089.76	S/. 0.00
Amortizaciones		S/. 22,720.40	S/. 26,536.87	S/. 28,267.83	S/. 36,374.41	S/. 0.00
<b>FLUJO DE CAJA FINANCIERO</b>	<b>S/. 82,000.00</b>	<b>S/. 45,343.62</b>	<b>S/. 45,487.54</b>	<b>S/. 48,256.93</b>	<b>S/. 39,582.91</b>	<b>S/. 177,025.25</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 51 observamos el flujo de caja de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” considerando que las unidades vehiculares son usadas podemos identificar el flujo de caja económico y financiero, de donde el flujo de caja económico para el año cero la empresa no registra ningún ingresos, más al contrario se registra un flujo negativo correspondiente al valor de la inversión realizada en el periodo del proyecto registrando un monto negativo de S/. 32,800.00, posteriormente en el primer año cuando la empresa RTU 11 A empieza a brindar el servicio registrara un ingreso del S/. 212,164.80 teniendo así un saldo positivo para el primer año y años posteriores de la vida útil del proyecto.

Por otro lado el flujo de caja financiero, que registra las entradas y salidas de dinero efectivo considerando la financiación, se ha estimado que para el año cero presenta un flujo positivo de S/82,000.00 de igual forma para los años posteriores.

**4.3.2.2 Flujos de caja para la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares nuevas y usadas.**

**Tabla N° 52 Flujo de caja de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares nuevas.**

RUBRO	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
<b>INGRESOS</b>	S/. 0.00	S/. 258,422.40	S/. 262,867.27	S/. 267,388.58	S/. 271,987.67	S/. 391,465.85
Ventas		S/. 258,422.40	S/. 262,867.27	S/. 267,388.58	S/. 271,987.67	S/. 276,665.85
Valor residual						S/. 114,800.00
<b>EGRESOS</b>	S/. 49,200.00	S/. 155,860.04	S/. 160,047.95	S/. 164,477.60	S/. 169,179.37	S/. 174,188.47
Inversión	S/. 49,200.00					
Costos fijos		S/. 3,915.00	S/. 4,012.88	S/. 4,113.20	S/. 4,216.03	S/. 4,321.43
Costos variables		S/. 104,645.00	S/. 107,261.13	S/. 109,942.65	S/. 112,691.22	S/. 115,508.50
Depreciación		S/. 19,680.00				
Impuesto a la renta		S/. 27,620.04	S/. 29,093.95	S/. 30,741.75	S/. 32,592.12	S/. 34,678.54
<b>FLUJO DE CAJA ECONÓMICO</b>	<b>-S/. 49,200.00</b>	<b>S/. 102,562.36</b>	<b>S/. 102,819.31</b>	<b>S/. 102,910.99</b>	<b>S/. 102,808.30</b>	<b>S/. 217,277.38</b>
Préstamo	S/. 164,000.00					
Interés		S/. 23,951.48	S/. 20,013.44	S/. 15,415.25	S/. 10,046.12	S/. 3,776.92
Amortizaciones		S/. 24,412.45	S/. 28,199.01	S/. 32,620.26	S/. 37,782.94	S/. 43,810.96
<b>FLUJO DE CAJA FINANCIERO</b>	<b>S/. 114,800.00</b>	<b>S/. 54,198.43</b>	<b>S/. 54,606.85</b>	<b>S/. 54,875.48</b>	<b>S/. 54,979.24</b>	<b>S/. 169,689.50</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 52 observamos el flujo de caja de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” considerando que las unidades vehiculares son nuevas podemos identificar el flujo de caja económico y financiero, de donde el flujo de caja económico para el año cero la empresa no registra ningún ingresos, más al contrario se registra un flujo negativo correspondiente al valor de la inversión realizada en el periodo del proyecto registrando un monto negativo de S/. 49,200.00, posteriormente en el primer año cuando la empresa RTU 05 empieza a brindar el servicio registrara un ingreso del S/. 258,422.40 teniendo así un saldo positivo para el primer año y años posteriores de la vida útil del proyecto.

Por otro lado el flujo de caja financiero, que registra las entradas y salidas de dinero efectivo considerando la financiación, se ha estimado que para el año cero presenta un flujo positivo de S/114,800.00 de igual forma para los años posteriores.

**Tabla N° 53 Flujo de caja de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”- unidades vehiculares usadas.**

<b>RUBRO</b>	<b>Año 0</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>
<b>INGRESOS</b>	<b>S/. 0.00</b>	<b>S/. 258,422.40</b>	<b>S/. 262,867.27</b>	<b>S/. 267,388.58</b>	<b>S/. 271,987.67</b>	<b>S/. 368,505.85</b>
Ventas		S/. 258,422.40	S/. 262,867.27	S/. 267,388.58	S/. 271,987.67	S/. 276,665.85
Valor residual						S/. 91,840.00
<b>EGRESOS</b>	<b>S/. 49,200.00</b>	<b>S/. 151,188.69</b>	<b>S/. 155,389.43</b>	<b>S/. 159,848.50</b>	<b>S/. 162,597.30</b>	<b>S/. 168,859.75</b>
Inversión	S/. 49,200.00					
Costos fijos		S/. 3,915.00	S/. 4,012.88	S/. 4,113.20	S/. 4,216.03	S/. 4,321.43
Costos variables		S/. 104,645.00	S/. 107,261.13	S/. 109,942.65	S/. 112,691.22	S/. 115,508.50
Depreciación		S/. 11,152.00				
Impuesto a la renta		S/. 31,476.69	S/. 32,963.43	S/. 34,640.65	S/. 34,538.05	S/. 37,877.82
<b>FLUJO DE CAJA ECONÓMICO</b>	<b>-S/. 49,200.00</b>	<b>S/. 107,233.71</b>	<b>S/. 107,477.83</b>	<b>S/. 107,540.09</b>	<b>S/. 109,390.37</b>	<b>S/. 199,646.11</b>
Préstamo	S/. 114,800.00					
Interés		S/. 17,646.20	S/. 13,658.84	S/. 8,947.48	S/. 11,089.76	S/. 0.00
Amortizaciones		S/. 22,720.40	S/. 26,536.87	S/. 28,267.83	S/. 36,374.41	S/. 0.00
<b>FLUJO DE CAJA FINANCIERO</b>	<b>S/. 65,600.00</b>	<b>S/. 66,867.11</b>	<b>S/. 67,282.12</b>	<b>S/. 70,324.78</b>	<b>S/. 61,926.20</b>	<b>S/. 199,646.11</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 53 observamos el flujo de caja de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” considerando que las unidades vehiculares son usadas podemos identificar el flujo de caja económico y financiero, donde el flujo de caja económico para el año cero la empresa no registra ningún ingresos, más al contrario se registra un flujo negativo correspondiente al valor de la inversión realizada en el periodo del proyecto registrando un monto negativo de S/. 49,200.00, posteriormente en el primer año cuando la empresa RTU 05 empieza a brindar el servicio registrara un ingreso del S/. 258,422.40 teniendo así un saldo positivo para el primer año y años posteriores de la vida útil del proyecto.

Por otro lado el flujo de caja financiero, que registra las entradas y salidas de dinero efectivo considerando la financiación, se ha estimado que para el año cero presenta un flujo positivo de S/65,600.00 de igual forma para los años posteriores.

**4.3.2.3 Flujos de caja para la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares nuevas y usadas.**

**Tabla N° 54 Flujo de caja de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares nuevas**

<b>RUBRO</b>	<b>Año 0</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>
<b>INGRESOS</b>	<b>S/. 0.00</b>	<b>S/. 205,900.80</b>	<b>S/. 209,442.29</b>	<b>S/. 213,044.70</b>	<b>S/. 216,709.07</b>	<b>S/. 318,836.47</b>
Ventas		S/. 205,900.80	S/. 209,442.29	S/. 213,044.70	S/. 216,709.07	S/. 220,436.47
Valor residual						S/. 98,400.00
<b>EGRESOS</b>	<b>S/. 32,800.00</b>	<b>S/. 129,497.29</b>	<b>S/. 133,132.65</b>	<b>S/. 136,997.76</b>	<b>S/. 141,122.74</b>	<b>S/. 145,542.53</b>
Inversión	S/. 32,800.00					
Costos fijos		S/. 4,023.20	S/. 4,123.78	S/. 4,226.87	S/. 4,332.55	S/. 4,440.86
Costos variables		S/. 87,365.00	S/. 89,549.13	S/. 91,787.85	S/. 94,082.55	S/. 96,434.61
Depreciación		S/. 19,680.00				
Impuesto a la renta		S/. 18,429.09	S/. 19,779.75	S/. 21,303.03	S/. 23,027.64	S/. 24,987.06
<b>FLUJO DE CAJA ECONÓMICO</b>	<b>-S/. 32,800.00</b>	<b>S/. 76,403.51</b>	<b>S/. 76,309.64</b>	<b>S/. 76,046.94</b>	<b>S/. 75,586.33</b>	<b>S/. 173,293.93</b>
Préstamo	S/. 164,000.00					
Interés		S/. 23,951.48	S/. 20,013.44	S/. 15,415.25	S/. 10,046.12	S/. 3,776.92
Amortizaciones		S/. 24,412.45	S/. 28,199.01	S/. 32,620.26	S/. 37,782.94	S/. 43,810.96
<b>FLUJO DE CAJA FINANCIERO</b>	<b>S/. 131,200.00</b>	<b>S/. 28,039.58</b>	<b>S/. 28,097.19</b>	<b>S/. 28,011.44</b>	<b>S/. 27,757.27</b>	<b>S/. 125,706.05</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 54 observamos el flujo de caja de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” considerando que las unidades vehiculares son nuevas podemos identificar el flujo de caja económico y financiero, donde el flujo de caja económico para el año cero la empresa no registra ningún ingresos, más al contrario se registra un flujo negativo correspondiente al valor de la inversión realizada en el periodo del proyecto registrando un monto negativo de S/. 32,800.00, posteriormente en el primer año cuando la empresa RTU 11 B empieza a brindar el servicio registrara un ingreso del S/. 205,900.80 teniendo así un saldo positivo para el primer año y años posteriores de la vida útil del proyecto.

Por otro lado el flujo de caja financiero, que registra las entradas y salidas de dinero efectivo considerando la financiación, se ha estimado que para el año cero presenta un flujo positivo de S/131.200.00 de igual forma para los años posteriores.

**Tabla N° 55 Flujo de caja de la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”- unidades vehiculares usadas.**

RUBRO	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
<b>INGRESOS</b>	<b>S/. 0.00</b>	<b>S/. 205,900.80</b>	<b>S/. 209,442.29</b>	<b>S/. 213,044.70</b>	<b>S/. 216,709.07</b>	<b>S/. 318,836.47</b>
ventas		S/. 205,900.80	S/. 209,442.29	S/. 213,044.70	S/. 216,709.07	S/. 220,436.47
valor residual						S/. 98,400.00
<b>EGRESOS</b>	<b>S/. 32,800.00</b>	<b>S/. 124,825.94</b>	<b>S/. 128,474.13</b>	<b>S/. 132,368.66</b>	<b>S/. 134,540.67</b>	<b>S/. 140,213.81</b>
inversión	S/. 32,800.00					
costos fijos		S/. 4,023.20	S/. 4,123.78	S/. 4,226.87	S/. 4,332.55	S/. 4,440.86
costos variables		S/. 87,365.00	S/. 89,549.13	S/. 91,787.85	S/. 94,082.55	S/. 96,434.61
depreciación		S/. 11,152.00				
impuesto a la renta		S/. 22,285.74	S/. 23,649.22	S/. 25,201.93	S/. 24,973.58	S/. 28,186.34
<b>FLUJO DE CAJA ECONÓMICO</b>	<b>-S/. 32,800.00</b>	<b>S/. 81,074.86</b>	<b>S/. 80,968.17</b>	<b>S/. 80,676.05</b>	<b>S/. 82,168.40</b>	<b>S/. 178,622.65</b>
préstamo	S/. 114,800.00					
interés		S/. 17,646.20	S/. 13,658.84	S/. 8,947.48	S/. 11,089.76	S/. 0.00
amortizaciones		S/. 22,720.40	S/. 26,536.87	S/. 28,267.83	S/. 36,374.41	S/. 0.00
<b>FLUJO DE CAJA FINANCIERO</b>	<b>S/. 82,000.00</b>	<b>S/. 40,708.26</b>	<b>S/. 40,772.45</b>	<b>S/. 43,460.74</b>	<b>S/. 34,704.23</b>	<b>S/. 178,622.65</b>

Fuente: cuadro resumen de los datos de la entrevista realizada setiembre 2018.

En la tabla N° 55 observamos el flujo de caja de la empresa de servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” considerando que las unidades vehiculares son usadas podemos identificar el flujo de caja económico y financiero, donde el flujo de caja económico para el año cero la empresa no registra ningún ingresos, más al contrario se registra un flujo negativo correspondiente al valor de la inversión realizada en el periodo del proyecto registrando un monto negativo de S/. 32,800.00, posteriormente en el primer año cuando la empresa RTU 11 B empieza a brindar el servicio registrara un ingreso del S/. 205,900.80 teniendo así un saldo positivo para el primer año y años posteriores de la vida útil del proyecto.

Por otro lado el flujo de caja financiero, que registra las entradas y salidas de dinero efectivo considerando la financiación, se ha estimado que para el año cero presenta un flujo positivo de S/82,000.00 de igual forma para los años posteriores.

#### 4.4 ESTIMACIÓN DE INGRESOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO RTU 11 A, RTU 05 Y RTU 11 B

Las estimaciones de ingresos de las empresas de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santi” se realizó mediante una guía de observación, la metodología que se uso fue de conteo por personas que hacen uso del servicio de transporte de las rutas de estudio en días punta, días valle, horas punta y horas valle de todo el recorrido que realiza dichas empresas a diario.

##### 4.4.1 Estimación de ingresos de la Empresa de Transporte Público Urbano RTU

##### 11 A “Nuevo Amanecer”

**Tabla N° 56 Estimación de ingresos de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” en día punta-días valle.**

RTU 11 A NUEVO AMANECER	DIAS	MODALIDAD DE PAGO	CONTEO	TOTAL CONTEO	TARIFA	SUBTOTAL	TOTAL POR DIA
	LUNES	ENTERO	668	989	S/. 0.80	S/. 534.40	S/. 667.90
		MEDIO	186		S/. 0.50	S/. 93.00	
		ESCOLAR	135		S/. 0.30	S/. 40.50	
	MARTES	ENTERO	583	878	S/. 0.80	S/. 466.40	S/. 587.50
		MEDIO	163		S/. 0.50	S/. 81.50	
		ESCOLAR	132		S/. 0.30	S/. 39.60	
	MIÉRCOLES	ENTERO	678	963	S/. 0.80	S/. 542.40	S/. 664.50
		MEDIO	183		S/. 0.50	S/. 91.50	
		ESCOLAR	102		S/. 0.30	S/. 30.60	
JUEVES	ENTERO	675	947	S/. 0.80	S/. 540.00	S/. 655.80	
	MEDIO	171		S/. 0.50	S/. 85.50		
	ESCOLAR	101		S/. 0.30	S/. 30.30		
VIERNES	ENTERO	665	960	S/. 0.80	S/. 532.00	S/. 655.30	
	MEDIO	174		S/. 0.50	S/. 87.00		
	ESCOLAR	121		S/. 0.30	S/. 36.30		
SÁBADO	ENTERO	679	936	S/. 0.80	S/. 543.20	S/. 652.90	
	MEDIO	163		S/. 0.50	S/. 81.50		
	ESCOLAR	94		S/. 0.30	S/. 28.20		
DOMINGO	ENTERO	635	729	S/. 0.80	S/. 508.00	S/. 536.20	
	MEDIO	0		S/. 0.50	S/. -		
	ESCOLAR	94		S/. 0.30	S/. 28.20		
<b>TOTAL</b>				<b>6402</b>		<b>S/4,391.90</b>	<b>S/4,420.10</b>

Fuente: datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

En la figura N° 56 observamos el número de personas que hacen uso del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y el ingreso aproximado en días punta y valle, podemos identificar que en los días punta “Lunes, Miércoles y Viernes” tiene un ingreso aproximado de S/. 667.90, S/. 664.50 y S/. 655.30 respectivamente, en cambio en los días valle “Martes, Jueves, Sábado y Domingo” tienen un ingreso aproximado de S/. 587.50, S/.655.80, S/. 652.90 y S/.536.20 respectivamente.

**Tabla N° 57 Estimación de ingresos de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” en día punta-días valle.**

RTU 11 A NUEVO AMANECER	MODALIDAD DE PAGO	TARIFA	CONTEO SEMANAL	PROEDIO DIARIO	PROMEDIO MENSUAL	INGRESO SEMANAL	INGRESO MENSUAL	INGRESO ANUAL
	ENTERO	S/.0.80	4583	764	18332	S/. 3,666.40	S/. 14,665.60	S/. 175,987.20
	MEDIO	S/.0.50	1040	173	4160	S/. 520.00	S/. 2,080.00	S/. 24,960.00
	ESCOLAR	S/.0.30	779	130	3116	S/. 233.70	S/.934.80	S/. 11,217.60
<b>TOTAL</b>		<b>6402</b>	<b>1067</b>	<b>25608</b>	<b>S/. 4,420.10</b>	<b>S/. 17,680.40</b>	<b>S/. 212,164.80</b>	

Fuente: Cuadro resume de los datos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

En la figura N° 57 observamos el número de personas que hacen uso del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, podemos identificar que en una semana promedio 4583 personas (pasaje entero), 1040 personas (pasaje medio) y 779 (pasaje escolar) hacen uso del servicio de transporte RTU 11 A “Nuevo Amanecer”.

**4.4.2 Estimación de ingresos de la Empresa de Transporte Público Urbano RTU 05 “Pegaso Express”**

**Tabla N° 58 Estimación de ingresos de las empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” días punta - días valle.**

RTU 05 PEGASO	DIAS	MODALIDAD DE PAGO	CONTEO	TOTAL CONTEO	TARIFA	SUBTOTAL	TOTAL POR DIA
	LUNES	ENTERO	831	1171	S/. 0.80	S/. 664.80	S/. 810.00
		MEDIO	216		S/. 0.50	S/. 108.00	
		ESCOLAR	124		S/.0.30	S/. 37.20	
	MARTES	ENTERO	776	1108	S/. 0.80	S/. 620.80	S/. 757.60
		MEDIO	186		S/. 0.50	S/. 93.00	
		ESCOLAR	146		S/. 0.30	S/. 43.80	
	MIÉRCOLES	ENTERO	856	1188	S/. 0.80	S/. 684.80	S/. 824.60
		MEDIO	201		S/. 0.50	S/. 100.50	
		ESCOLAR	131		S/. 0.30	S/.39.30	
JUEVES	ENTERO	784	1081	S/.0.80	S/.627.20	S/. 755.30	
	MEDIO	195		S/.0.50	S/. 97.50		
	ESCOLAR	102		S/. 0.30	S/. 30.60		
VIERNES	ENTERO	857	1178	S/. 0.80	S/.685.60	S/. 824.50	
	MEDIO	213		S/. 0.50	S/. 106.50		
	ESCOLAR	108		S/. 0.30	S/. 32.40		
SÁBADO	ENTERO	814	1091	S/. 0.80	S/. 651.20	S/. 769.50	
	MEDIO	176		S/.0.50	S/. 88.00		
	ESCOLAR	101		S/. 0.30	S/. 30.30		
DOMINGO	ENTERO	768	861	S/. 0.80	S/. 614.40	S/. 642.30	
	MEDIO	0		S/. 0.50	S/. -		
	ESCOLAR	93		S/. 0.30	S/. 27.90		
<b>TOTAL</b>				<b>7678</b>		<b>S/.5,383.80</b>	<b>S/. 5,383.80</b>

Fuente: Datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

En la figura N° 58 observamos el número de personas que hacen uso del servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” y el ingreso aproximado en días punta y valle, podemos identificar que en los días punta “Lunes, Miércoles y Viernes” tiene un ingreso aproximado de S/. 810.00, S/. 824.60 y S/. 824.50 respectivamente, en cambio en los días valle “Martes, Jueves, Sábado y Domingo” tienen un ingreso aproximado de S/. 757.60, S/. 755.30 y S/. 642.30 respectivamente.

**Tabla N° 59 Estimación de ingresos de las empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” día punta – días valle.**

RTU 05 "PEGASO EXPRESS"	MODALIDAD DE PAGO	TARIFA	CONTEO SEMANAL	PROEDIO DIARIO	PROMEDIO MENSUAL	INGRESO SEMNAL	INGRESO MENSUAL	INGRESO ANUAL
	ENTERO	S/. 0.80	5686	948	22744	S/. 4,548.80	S/.18,195.20	S/. 218,342.40
	MEDIO	S/.0.50	1187	198	4748	S/. 593.50	S/. 2,374.00	S/. 28,488.00
	ESCOLAR	S/. 0.30	805	134	3220	S/. 241.50	S/. 966.00	S/. 11,592.00
<b>TOTAL</b>		<b>7678</b>	<b>1280</b>	<b>30712</b>	<b>S/. 5,383.80</b>	<b>S/. 21,535.20</b>	<b>S/. 258,422.40</b>	

Fuente: cuadro resumen de los datos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

En la figura N° 59 observamos el número de personas que hacen uso del servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” podemos identificar que en una semana promedio 5686 personas (pasaje entero), 1187 personas (pasaje medio) y 805 personas (pasaje escolar) hacen uso del servicio de transporte RTU 05.

#### 4.4.1 Estimación de ingresos de la Empresa de Transporte Público Urbano RTU

##### 11 B “Luis Vallejo Santoni”

**Tabla N° 60 Estimación de ingresos de las empresa de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” día punta – días valle.**

RTU 11 B LUIS VALLEJO SANTONI	DIAS	MODALIDAD DE PAGO	CONTEO	TOTAL CONTEO	TARIFA	SUBTOTAL	TOTAL POR DIA
	LUNES	ENTERO	658	970	S/.0.80	S/. 526.40	S/. 656.20
		MEDIO	181		S/. 0.50	S/. 90.50	
		ESCOLAR	131		S/.0.30	S/. 39.30	
	MARTES	ENTERO	631	908	S/.0.80	S/. 504.80	S/. 619.10
		MEDIO	156		S/. 0.50	S/. 78.00	
		ESCOLAR	121		S/.0.30	S/. 36.30	
	MIÉRCOLES	ENTERO	674	983	S/. 0.80	S/. 539.20	S/. 667.70
		MEDIO	179		S/. 0.50	S/. 89.50	
		ESCOLAR	130		S/. 0.30	S/. 39.00	
JUEVES	ENTERO	621	927	S/.0.80	S/. 496.80	S/. 625.60	
	MEDIO	185		S/. 0.50	S/. 92.50		
	ESCOLAR	121		S/. 0.30	S/. 36.30		
VIERNES	ENTERO	672	937	S/. 0.80	S/. 537.60	S/.650.50	
	MEDIO	167		S/. 0.50	S/. 83.50		
	ESCOLAR	98		S/. 0.30	S/. 29.40		
SÁBADO	ENTERO	657	888	S/. 0.80	S/. 525.60	S/ 624.10	
	MEDIO	146		S/.0.50	S/. 73.00		
	ESCOLAR	85		S/.0.30	S/. 25.50		
DOMINGO	ENTERO	531	603	S/.0.80	S/. 424.80	S/. 446.40	
	MEDIO	0		S/. 0.50	S/. -		
	ESCOLAR	72		S/. 0.30	S/. 21.60		
<b>TOTAL</b>				<b>6216</b>		<b>S/. 4,289.60</b>	<b>S/4,289.60</b>

Fuente: Datos obtenidos de la ficha de observación realizada setiembre 2018

En la figura N° 60 observamos el número de personas que hacen uso del servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” y el ingreso aproximado en días punta y valle, podemos identificar que en los días punta “Lunes, Miércoles y Viernes” tiene un ingreso aproximado de S/. 656.20, S/. 667.70 y S/. 650.50 respectivamente, en cambio en los días valle “Martes, Jueves, Sábado y Domingo”

tienen un ingreso aproximado de S/.619.10, S/. 625.60, S/. 624.10 y S/. 446.40 respectivamente.

**Tabla N° 61 Estimación de ingresos de las empresa de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” días punta- días valle.**

RTU 11 B LUIS VALLEJO SANTONI	MODALIDAD DE PAGO	TARIFA	CONTEO SEMANAL	PROMEDIO DIARIO	PROMEDIO MENSUAL	INGRESO SEMANAL	INGRESO MENSUAL	INGRESO ANUAL
	ENTERO	S/. 0.80	4444	741	17776	S/. 3,555.20	S/. 14,220.80	S/.170,649.60
	MEDIO	S/. 0.50	1014	169	4056	S/. 507.00	S/. 2,028.00	S/. 24,336.00
	ESCOLAR	S/. 0.30	758	126	3032	S/. 227.40	S/. 909.60	S/.10,915.20
<b>TOTAL</b>		<b>6216</b>	<b>1036</b>	<b>24864</b>	<b>S/. 4,289.60</b>	<b>S/. 17,158.40</b>	<b>S/. 205,900.80</b>	

Fuente: Elaboración Propia, cuadro resumen de los datos de la ficha de observación realizada setiembre 2018.

En la figura N° 61 observamos el número de personas que hacen uso del servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” podemos identificar que en una semana promedio 4444 personas (pasaje entero), 1014 personas (pasaje medio) y 758 personas (pasaje escolar) hacen uso del servicio de transporte RTU 11 B.

**4.5 SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE CUSCO RUTAS RTU11 A “NUEVO AMANECER”, RTU 05 “PEGASO EXPRESS”Y RTU 11B “LUIS VALLEJO SANTONI”.**

La información sobre la calidad del servicio de transporte público urbano de las empresas de transporte se obtuvo mediante una encuesta aplicada a las personas que hacen uso de este servicio con el fin de evaluar el nivel de satisfacción de los usuarios.

**4.5.1 Encuestas demandantes de la RTU 11 A – “Nuevo Amanecer”**

**Tabla N° 62 ¿Cómo califica usted la comodidad de la Unidad Vehicular? \*  
¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted la comodidad de la Unidad Vehicular?**

<b>¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?</b>			<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje válido</b>
Regular	Válido	Regular	101	97,1
		Malo	3	2,9
		Total	104	100,0
Malo	Válido	Regular	25	96,2
		Malo	1	3,8
		Total	26	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 62 observamos la opinión de los encuestados sobre la comodidad de la unidad vehicular de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 97.1% califica la comodidad de la unidad vehicular como regular y el 2.9% califica la comodidad de la unidad vehicular como mala, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es mala, el 96.2% califica la comodidad de la unidad vehicular como regular y el 3.8% califica la comodidad de la unidad vehicular como mala. Estos resultados nos ayudan a

entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del cusco depende directamente de la comodidad de la unidad vehicular.

**Tabla N° 63 ¿Cómo califica usted el Tiempo de Espera? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

<b>¿Cómo califica usted el Tiempo de Espera?</b>			Frecuencia	Porcentaje válido
¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?				
Regular	Válido	Regular	41	39,4
		Malo	63	60,6
		Total	104	100,0
Malo	Válido	Regular	3	11,5
		Malo	23	88,5
		Total	26	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

#### **INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 63 observamos la opinión de los encuestados sobre el tiempo de espera para hacer uso del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 39.4% califica el tiempo de espera como regular y el 60.6% califica el tiempo de espera como malo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es mala, el 96.2% califica la comodidad de la unidad vehicular como regular y el 3.8% califica la comodidad de la unidad vehicular como mala. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente del tiempo de espera que los usuarios realizan para hacer uso de este servicio.

**Tabla N° 64 ¿Cómo califica usted el Trato del Conductor? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Trato del Conductor?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Bueno	1	1,0
		Regular	93	88,5
		Malo	11	10,6
		Total	104	100,0
Malo	Válido	Regular	11	42,3
		Malo	15	57,7
		Total	26	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 64 observamos la opinión de los encuestados sobre el trato del conductor de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 1% califica el trato del conductor como bueno, el 88.5% califica el trato del conductor como regular y el 10.6% califica el trato del conductor como malo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 42.3% califica el trato del conductor como regular y el 57.7% califica el trato del conductor como malo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente del trato del conductor.

**Tabla N° 65 ¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Regular	68	65,4
		Malo	36	34,6
		Total	104	100,0
Malo	Válido	Regular	4	15,4
		Malo	22	84,6
		Total	26	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 65 observamos la opinión de los encuestados sobre el trato del cobrador de la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 35.4% califica el trato del cobrador como regular y el 34.6% califica el trato del cobrador como malo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 15.4% califica el trato del cobrador como regular y el 84.6% califica el trato del cobrador como malo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente del trato del cobrador.

**Tabla N° 66 ¿Cómo califica usted el Tiempo de Viaje? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Tiempo de Viaje?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Bueno	5	4,8
		Regular	84	80,8
		Malo	15	14,4
		Total	104	100,0
Malo	Válido	Regular	18	69,2
		Malo	8	30,8
		Total	26	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 66 observamos la opinión de los encuestados sobre el tiempo de viaje que les toma llegar a su destino en relación a la calidad del servicio de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 4.8% califica el tiempo de viaje como bueno, el 80.8% califica el tiempo de viaje como regular y el 14.4% califica el tiempo de viaje como malo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 69.2% califica el tiempo de viaje como regular y el 30.8% califica el tiempo de viaje como malo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del cusco depende directamente del tiempo de viaje que demora el usuario en llegar a su destino.

**Tabla N° 67 ¿Está usted Satisfecho con el Servicio de Transporte Publico?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Está usted Satisfecho con el Servicio de Transporte Publico?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Poco satisfecho	98	94,2
		Insatisfecho	6	5,8
		Total	104	100,0
Malo	Válido	Poco satisfecho	7	26,9
		Insatisfecho	19	73,1
		Total	26	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 67 observamos la opinión de los encuestados sobre la satisfacción del servicio de Transporte Publico RTU 11A “Nuevo Amanecer” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 94.2% están pocos satisfechos con el servicio que brindan y el 5.8% están insatisfechos con el servicio que brindan, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 26.9% están pocos satisfechos con el servicio que brindan y el 73.1% están insatisfechos con el servicio que brindan. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente de la satisfacción de los usuarios con el servicio.

**Tabla N° 68 ¿Está usted de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 11A?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**Está usted de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 11A?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Si	3	2,88
		No	101	97,12
		Total	104	100,0
Malo	Válido	Si	1	3,85
		No	25	96,15
		Total	26	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 68 observamos la opinión de los encuestados sobre si están de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 11A“Nuevo Amanecer” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 2.88% están de acuerdo con la tarifa establecida debido al aumento del combustible y el 97.12% no están de acuerdo con la tarifa establecida debido a que es una tarifa muy ala y no justifica el servicio que brindan, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 3.85% están de acuerdo con la tarifa establecida debido al aumento del combustible y el 94.15% no están de acuerdo con la tarifa establecida debido a que es una tarifa muy alta y no justifica el servicio que brindan. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente de la percepción a pagar por el servicio.

**Tabla N° 69 ¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	No	104	100,0
Malo	Válido	No	26	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 69 observamos la opinión de los encuestados sobre si estarían dispuestos a pagar una tarifa más alta de la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 11A “Nuevo Amanecer” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular y no estarían dispuestos a pagar una tarifa más alta debido a que sus salarios son bajos y el servicio que brinda es inadecuado, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo y no estarían dispuestos a pagar una tarifa mayor a la actual, debido a que sus salarios son bajos y el servicio que brinda es inadecuado.

**Tabla N° 70 ¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Público Urbano?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Público Urbano?**

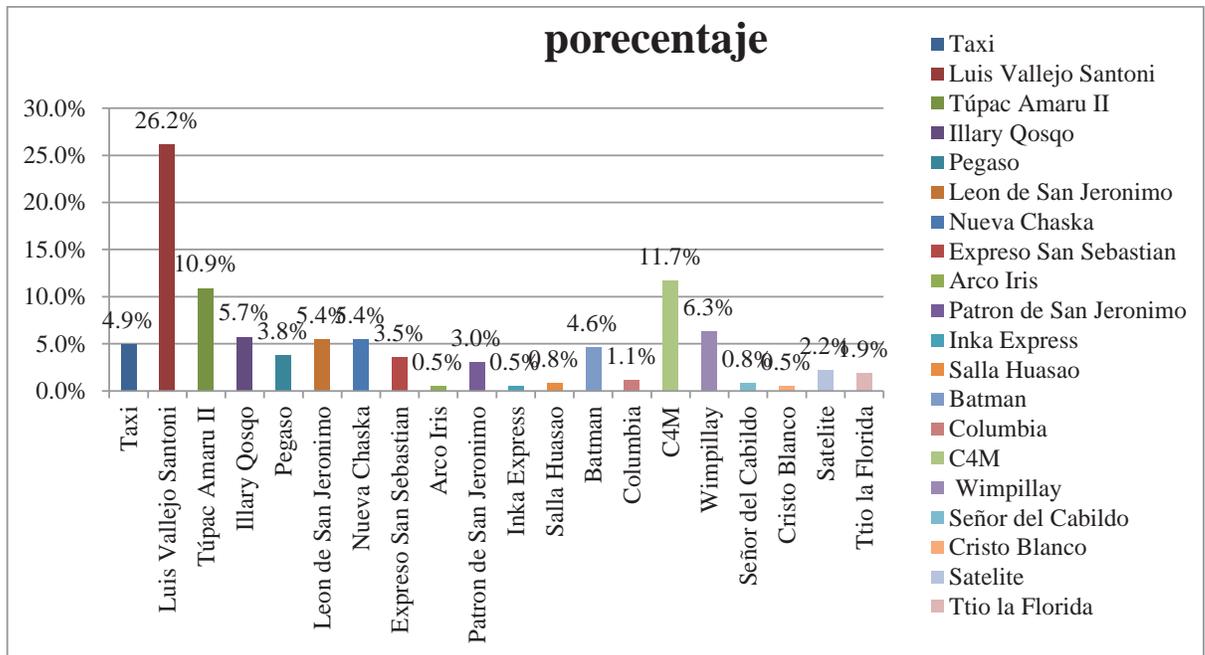
¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	S/.0.60	25	24,04
		S/.0.70	67	64,42
		S/.0.80	12	11,54
		Total	104	100,0
Malo	Válido	S/.0.60	5	19,23
		S/.0.70	19	73,08
		S/.0.80	2	7,69
		Total	26	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 70 observamos la opinión de los encuestados sobre cuanto debería ser la tarifa del servicio de Transporte Publico RTU 11A “Nuevo Amanecer” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 24.04% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.06, el 64.42% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.07 y el 11.54% sugiere que la tarifa debería ser S/. 0.08 debido que estos usuarios califican la calidad del servicio de transporte como regular, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 19.23% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.60, el 73.08% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.70 y el 7.69% sugiere que la tarifa debería ser S/. 0.80. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente de la percepción a pagar por el servicio, es decir que si el servicio es de calidad la población pagaría una tarifa mayor a la actual.

**Figura N° 1 ¿Aparte de la Empresa de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, que otra Empresa es de su uso?**



Fuente : Elaboracion Propia, encuesta realizada en setiembre del 2018.

### INTERPRETACIÓN:

En la figura N° 1 observamos la opinión de los encuestados concerniente al uso de otra empresa de servicio de Transporte Publico aparte de la RTU 11 A “Nuevo Amanecer” podemos identificar que la primera empresa más usada es Luis Vallejo Santoni con un 26.2%, la segunda empresa más usada es C4M con un 11.7% y la tercera empresa más usada es Túpac Amaru con un 10.9%. Así mismo podemos identificar que la empresa de transporte público urbano RTU 11 A “Nuevo Amanecer” cuenta con un total de 19 empresas que podrían sustituirla debido a que comparte recorrido por diferentes tramos. Estos resultados nos permiten afirmar que la RTU 11 A es monopolio por algunos tramos de toda su ruta.

#### 4.5.2 Encuestas demandantes de la RTU 05 “Pegaso Express”

**Tabla N° 71 ¿Cómo califica usted la comodidad de la Unidad Vehicular? \***

**¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted la comodidad de la Unidad Vehicular?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Regular	108	98,2
		Malo	2	1,8
		Total	110	100,0
Malo	Válido	Regular	11	61,1
		Malo	6	33,3
		Pésimo	1	5,6
		Total	18	100,0
Pésimo	Válido	Regular	2	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

#### **INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 71 observamos la opinión de los encuestados sobre la comodidad de la unidad vehicular de la empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 98.2% califica la comodidad de la unidad vehicular como regular y el 1.8% califica la comodidad de la unidad vehicular como mala, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 61.1% califica la comodidad de la unidad vehicular como regular, el 33.3% califica la comodidad de la unidad vehicular como mala y el 5.6% califica la comodidad de la unidad vehicular como pésima y el 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es pésima califican la comodidad de la unidad vehicular como regular. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad

del servicio de transporte público urbano en la ciudad del cusco depende directamente de la comodidad de la unidad vehicular.

**Tabla N° 72 ¿Cómo califica usted el Tiempo de Espera? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Tiempo de Espera?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Regular	57	51,8
		Malo	48	43,6
		Pésimo	5	4,5
		Total	110	100,0
Malo	Válido	Regular	2	11,1
		Malo	14	77,8
		Pésimo	2	11,1
		Total	18	100,0
Pésimo	Válido	Pésimo	2	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

### **INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 72 observamos la opinión de los encuestados sobre el tiempo de espera para hacer uso del servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 51.8% califica el tiempo de espera como regular, el 43.6% califica el tiempo de espera como malo y el 4.5% califica el tiempo de espera como pésimo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 11.1% califica el tiempo de espera como regular, el 77.8% califica el tiempo de espera como malo y el 11.1% califica el tiempo de espera como pésimo y del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es pésima afirman que el tiempo de espera es Pésimo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad

del Cusco depende directamente del tiempo de espera que los usuarios realizan para hacer uso de este servicio.

**Tabla N° 73 ¿Cómo califica usted el Trato del Conductor? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Trato del Conductor?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?		Frecuencia	Porcentaje válido	
Regular	Válido	Regular	90	81,8
		Malo	17	15,5
		Pésimo	3	2,7
		Total	110	100,0
Malo	Válido	Regular	10	55,6
		Malo	8	44,4
		Total	18	100,0
Pésimo	Válido	Regular	1	50,0
		Malo	1	50,0
		Total	2	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

### **INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 73 observamos la opinión de los encuestados sobre el trato del conductor de la empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 81.8% califica el trato del conductor como regular, el 15.5% califica el trato del conductor como malo y el 2.7% califica el trato del conductor como pésimo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 55.6% califica el trato del conductor como regular y el 44.4% califica el trato del conductor como malo y del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es pésima, el 50% califica el trato del conductor como regular y el 50% restante califica el trato del conductor como malo.

Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente del trato del conductor.

**Tabla N° 74 ¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

<b>¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador?</b>			Frecuencia	Porcentaje válido
¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?				
Regular	Válido	Regular	55	50,0
		Malo	52	47,3
		Pésimo	3	2,7
		Total	110	100,0
Malo	Válido	Regular	5	27,8
		Malo	13	72,2
		Total	18	100,0
Pésimo	Válido	Regular	2	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

### **INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 74 observamos la opinión de los encuestados sobre el trato del cobrador de la empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 50% califica el trato del cobrador como regular, el 47.3% califica el trato del cobrador como malo y el 2.7% califica el trato del cobrador como pésimo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 27.8% califica el trato del cobrador como regular y el 72.2% califica el trato del cobrador como malo y del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es pésima califican el trato del cobrador como pésimo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente del trato del cobrador.

**Tabla N° 75 ¿Cómo califica usted el Tiempo de Viaje? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Tiempo de Viaje?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Regular	102	92,7
		Malo	8	7,3
		Total	110	100,0
Malo	Válido	Regular	9	50,0
		Malo	8	44,4
		Pésimo	1	5,6
		Total	18	100,0
Pésimo	Válido	Malo	1	50,0
		Pésimo	1	50,0
		Total	2	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 75 observamos la opinión de los encuestados sobre el tiempo de viaje que les toma llegar a su destino en relación a la calidad del servicio de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express”, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 92.7% califica el tiempo de viaje como regular y el 7.3% califica el tiempo de viaje como malo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 50% califica el tiempo de viaje como regular, el 44.4% califica el tiempo de viaje como malo y el 5.6% califica el tiempo de viaje como pésimo y del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es pésimo, el 50% califica el tiempo de viaje como malo y el 50% restante califica el tiempo de viaje como pésimo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente del tiempo de viaje que demora el usuario en llegar a su destino.

**Tabla N° 76 ¿Está usted Satisfecho con el Servicio de Transporte Publico?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Está usted Satisfecho con el Servicio de Transporte Publico?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Poco satisfecho	81	73,6
		Insatisfecho	29	26,4
		Total	110	100,0
Malo	Válido	Poco satisfecho	5	27,8
		Insatisfecho	13	72,2
		Total	18	100,0
Pésimo	Válido	Insatisfecho	2	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 76 observamos la opinión de los encuestados sobre la satisfacción del servicio de Transporte Publico RTU 05 “Pegaso Express” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 73.6% están pocos satisfechos con el servicio que brindan y el 26.4% están insatisfechos con el servicio que brindan, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 27.8% están pocos satisfechos con el servicio que brindan y el 72.2% están insatisfechos con el servicio que brindan y del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es pésima y no están satisfechos con el servicio que brindan. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente de la satisfacción de los usuarios con el servicio.

**Tabla N° 77 ¿Está usted de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 05 “Pegaso Express”?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Está usted de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 05?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Si	67	60,9
		No	43	39,1
		Total	110	100,0
Malo	Válido	Si	6	33,3
		No	12	66,7
		Total	18	100,0
Pésimo	Válido	Si	2	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 77 observamos la opinión de los encuestados sobre si están de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico “RTU 05 “Pegaso Express” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 60.9% están de acuerdo con la tarifa establecida debido al aumento del combustible y el 39.1% no están de acuerdo con la tarifa establecida debido a que es una tarifa muy alta y no justifica el servicio que brindan, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 33.3% están de acuerdo con la tarifa establecida debido al aumento del combustible y el 66.7% no están de acuerdo con la tarifa establecida debido a que es una tarifa muy alta y no justifica el servicio que brindan y del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es pésima, el 33.3% están de acuerdo con la tarifa establecida debido al aumento del combustible. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente de la percepción a pagar por el servicio.

**Tabla N° 78 ¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	No	110	100,0
Malo	Válido	No	18	100,0
Pésimo	Válido	No	2	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 78 observamos la opinión de los encuestados sobre si estarían dispuestos a pagar una tarifa más alta de la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 05 “Pegaso Express” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular y no estarían dispuestos a pagar una tarifa más alta debido a que sus salarios son bajos y el servicio que brinda es inadecuado, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo y no estarían dispuestos a pagar una tarifa más alta debido a que sus salarios son bajos y el servicio que brinda es inadecuado y del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es pésima y no estarían dispuestos a pagar una tarifa más alta debido a que sus salarios son bajos y el servicio que brinda es inadecuado.

**Tabla N° 79 ¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Público Urbano?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Público Urbano?**

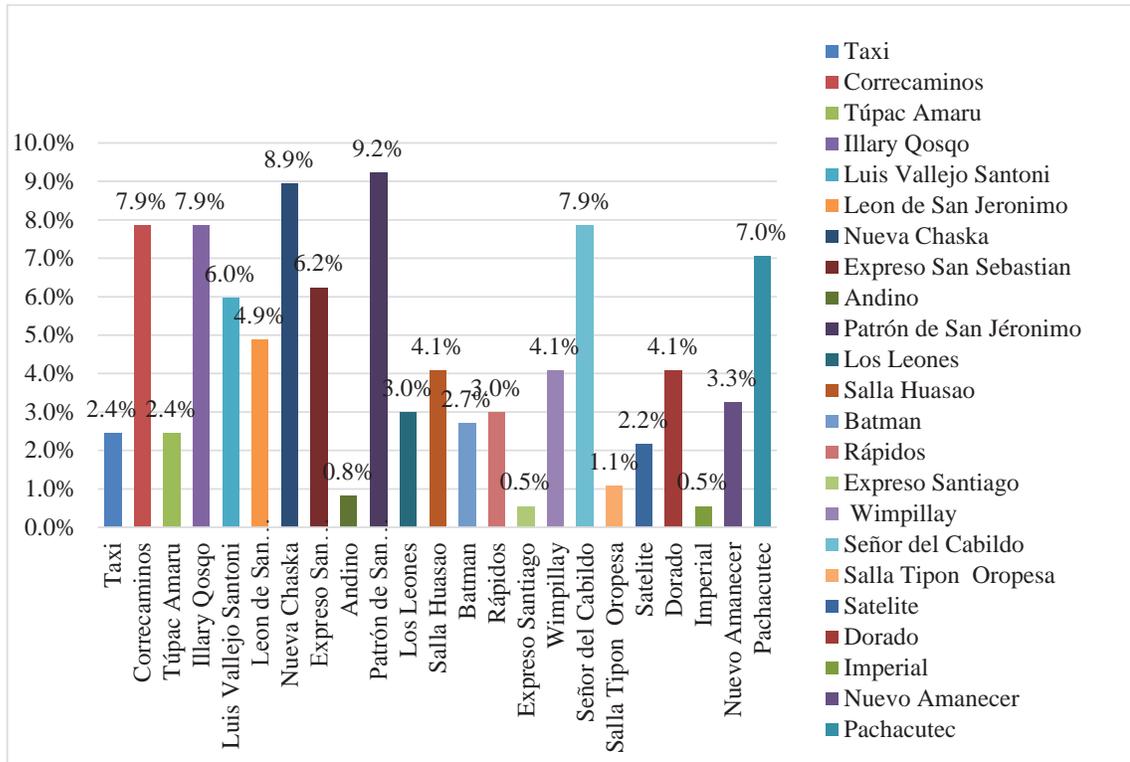
¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?		Frecuencia	Porcentaje válido	
Regular	Válido	S/.0.60	3	2,7
		S/.0.70	54	49,1
		S/.0.80	53	48,2
		Total	110	100,0
Malo	Válido	S/.0.70	12	66,7
		S/.0.80	6	33,3
		Total	18	100,0
Pésimo	Válido	S/.0.70	2	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 79 observamos la opinión de los encuestados sobre cuanto debería ser la tarifa del servicio de Transporte Publico RTU 05 “Pegaso Express” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 2.7% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.60, el 49.1% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.70 y el 48.2% sugiere que la tarifa debería ser S/. 0.80, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 66.7% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.70, el 33.3% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.80 y del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es pésima y sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.60. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente de la percepción a pagar por el servicio, es decir que si el servicio es de calidad la población pagaría una tarifa mayor a la actual.

**Figura N° 2 ¿Aparte de la Empresa de Transporte Público Urbano RTU 05, que otra Empresa es de su uso?**



Fuente : Elaboracion Propia, encuesta realizada en setiembre del 2018.

### INTERPRETACIÓN:

En la figura N° 2 observamos la opinión de los encuestados concerniente al uso de otra empresa de servicio de Transporte Publico aparte de la RTU 05 “Pegaso Express” podemos identificar que la primera empresa más usada es Patrón de San Jerónimo con un 9.2%, la segunda empresa más usada es Nueva Chaska con un 8.9% y la tercer lugar encontramos a las empresas illary Qosqo, Correcaminos y Señor de Cabildo como las más usadas con un 7.9%. Así mismo podemos identificar que la empresa de transporte público urbano RTU 05 “Pegaso Express” cuenta con un total de 22 empresas que podrían sustituirla por diferentes tramos. Estos resultados nos permiten afirmar que la RTU 11 A es monopolio por algunos tramos de toda su ruta.

#### 4.5.3 Encuestas demandantes de la RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”

Tabla N° 80 ¿Cómo califica usted la comodidad de la Unidad Vehicular?

\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?

¿Cómo califica usted la comodidad de la Unidad Vehicular?

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Regular	101	100,0
Malo	Válido	Regular	28	96,6
		Malo	1	3,4
		Total	29	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

#### INTERPRETACIÓN:

En la figura N° 80 observamos la opinión de los encuestados sobre la comodidad de la unidad vehicular de la empresa de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, califican la comodidad de la unidad vehicular como regular, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es mala, el 96.6% califica la comodidad de la unidad vehicular como regular y el 3.4% califica la comodidad de la unidad vehicular como mala. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del cusco depende directamente de la comodidad de la unidad vehicular.

**Tabla N° 81 ¿Cómo califica usted el Tiempo de Espera? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Tiempo de Espera?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Regular	36	35,6
		Malo	64	63,4
		Pésimo	1	1,0
		Total	101	100,0
Malo	Válido	Regular	4	13,8
		Malo	25	86,2
		Total	29	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 81 observamos la opinión de los encuestados sobre el tiempo de espera para hacer uso del servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 35.6% califica el tiempo de espera como regular, el 63.4% califica el tiempo de espera como malo y el 1% califica el tiempo de espera como pésimo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 13.8% califica el tiempo de espera como regular y el 86.2% califica el tiempo de espera como malo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente del tiempo de espera que los usuarios realizan para hacer uso de este servicio

**Tabla N° 82 ¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Trato del Conductor?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Bueno	1	1,0
		Regular	89	88,1
		Malo	11	10,9
		Total	101	100,0
Malo	Válido	Regular	4	13,8
		Malo	25	86,2
		Total	29	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 82 observamos la opinión de los encuestados sobre el trato del conductor de la empresa de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 1% califica el trato del conductor como bueno, el 88.1% califica el trato del conductor como regular y el 10.9% califica el trato del conductor como malo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 13.8% califica el trato del conductor como bueno y el 86.2% califica el trato del conductor como malo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente del trato del conductor.

**Tabla N° 83 ¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Trato del Cobrador?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Bueno	2	2,0
		Regular	46	45,5
		Malo	53	52,5
		Total	101	100,0
Malo	Válido	Malo	29	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 83 observamos la opinión de los encuestados sobre el trato del cobrador de la empresa de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 2% califica el trato del cobrador como bueno, el 45.5% califica el trato del cobrador como regular y el 52.5% califica el trato del cobrador como malo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo y califica el trato del cobrador como malo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente del trato del cobrador.

**Tabla N° 84 ¿Cómo califica usted el Tiempo de Viaje? \* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cómo califica usted el Tiempo de Viaje?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?		Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Regular	100
		Malo	1
		Total	101
Malo	Válido	Regular	24
		Malo	5
		Total	29

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N°84 observamos la opinión de los encuestados sobre el tiempo de viaje que les toma llegar a su destino en relación a la calidad del servicio de transporte público urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 99% califica el tiempo de viaje como regular, el 1% califica el tiempo de viaje como malo, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es mala, el 82.8% califica el tiempo de viaje como regular, el 17.2% califica el tiempo de viaje como malo. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del cusco depende directamente del tiempo de viaje que demora el usuario en llegar a su destino

**Tabla N° 85 ¿Está usted Satisfecho con el Servicio de Transporte Público?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Está usted Satisfecho con el Servicio de Transporte Público?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	Poco satisfecho	98	97,0
		Insatisfecho	3	3,0
		Total	101	100,0
Malo	Válido	Poco satisfecho	5	17,2
		Insatisfecho	24	82,8
		Total	29	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 85 observamos la opinión de los encuestados sobre la satisfacción del servicio de Transporte Público RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 97% están pocos satisfechos con el servicio que brindan y el 3% están insatisfechos con el servicio que brindan, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 17.2% están pocos satisfechos con el servicio que brindan y el 82.8% están insatisfechos con el servicio que brindan. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente de la satisfacción de los usuarios con el servicio.

**Tabla N° 86 ¿Está usted de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 11B?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Está usted de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Público RTU 11B?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?		Frecuencia	Porcentaje válido	
Regular	Válido	Si	41	40,6
		No	60	59,4
		Total	101	100,0
Malo	Válido	Si	6	20,7
		No	23	79,3
		Total	29	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 86 observamos la opinión de los encuestados sobre si están de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 40.6% están de acuerdo con la tarifa establecida debido al aumento del combustible y el 59.4% no están de acuerdo con la tarifa establecida debido a que es una tarifa muy ala y no justifica el servicio que brindan, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 20.7% están de acuerdo con la tarifa establecida debido al aumento del combustible y el 79.3% no están de acuerdo con la tarifa establecida debido a que es una tarifa muy alta y no justifica el servicio que brindan. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente de la percepción a pagar por el servicio.

**Tabla N° 87 ¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida?**

¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	No	101	100,0
Malo	Válido	No	29	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 87 observamos la opinión de los encuestados sobre si estarían dispuestos a pagar una tarifa más alta de la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular afirman que no estarían dispuestos a pagar una tarifa más alta debido a que sus salarios son bajos y el servicio que brinda es inadecuado, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo afirman que no estarían dispuestos a pagar una tarifa más alta debido a que sus salarios son bajos y el servicio que brinda es inadecuado.

**Tabla N° 88 ¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Público Urbano?\* ¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?**

**¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Público Urbano?**

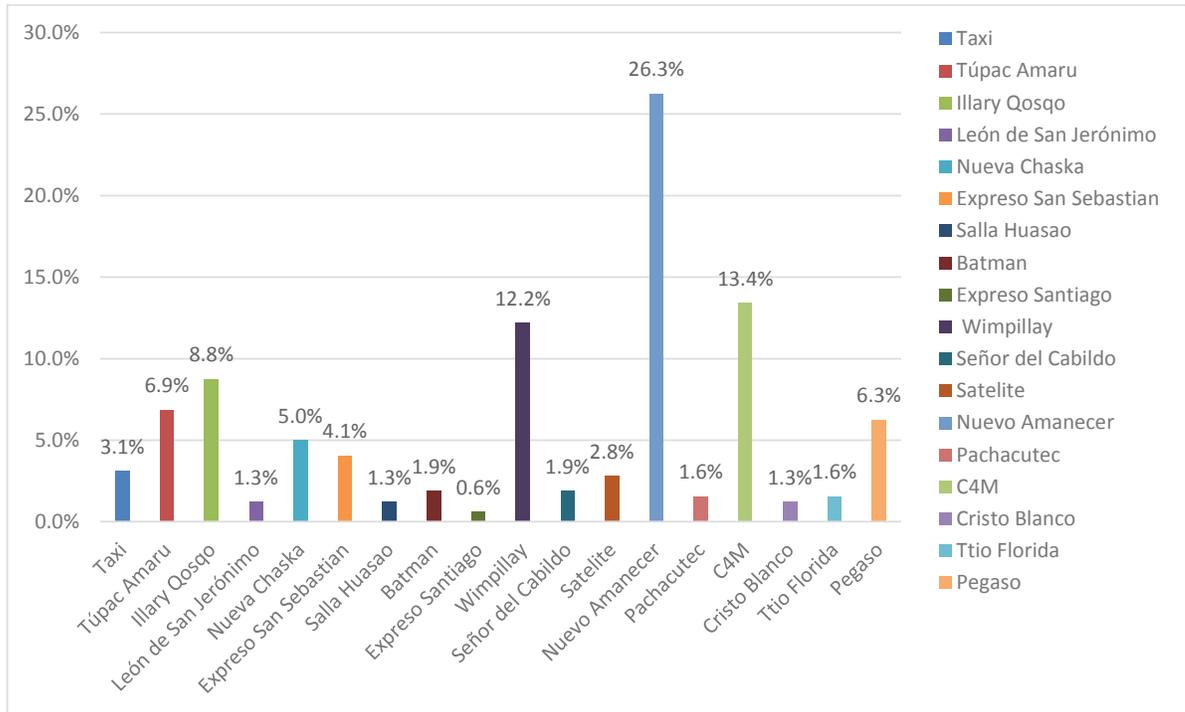
¿Cómo califica usted la Calidad del Servicio?			Frecuencia	Porcentaje válido
Regular	Válido	S/.0.70	59	58,4
		S/.0.80	42	41,6
		Total	101	100,0
Malo	Válido	S/.0.70	22	75,9
		S/.0.80	7	24,1
		Total	29	100,0

Fuente : Elaboracion Propia en SPSS 21, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 88 observamos la opinión de los encuestados sobre cuanto debería ser la tarifa del servicio de Transporte Publico RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” en relación a la calidad del servicio, podemos identificar que del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es regular, el 58.4% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.70 y el 41.6% sugiere que la tarifa debería ser S/. 0.80, en cambio del 100% de las personas que indican que la calidad del servicio es malo, el 75.9% sugieren que la tarifa debería ser S/. 0.70 y el 24.1% sugiere que la tarifa debería ser S/. 0.80. Estos resultados nos ayudan a entender que la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco depende directamente de la percepción a pagar por el servicio, es decir que si el servicio es de calidad la población pagaría una tarifa mayor a la actual.

**Figura N° 3 ¿Aparte de la Empresa de Transporte Público Urbano RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”, que otra Empresa es de su uso?**



Fuente : Elaboracion Propia, encuesta realizada en setiembre del 2018.

**INTERPRETACIÓN:**

En la figura N° 3 observamos la opinión de los encuestados concerniente al uso de otra empresa de servicio de Transporte Publico aparte de la RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”, podemos identificar que la primera empresa más usada es Nuevo Amanecer con un 26.3%, la segunda empresa más usada es C4M con un 13.4% y la tercera empresa más usada es Wimpillay con un 12.2%. Así mismo podemos identificar que la empresa de transporte público urbano “RTU 11 A” cuenta con un total de 17 empresas que podrían sustituirla por diferentes tramos. Estos resultados nos permiten afirmar que la RTU 11 A es monopolio por algunos tramos de toda su ruta.

**Tabla N° 89 Cuadro resumen de las variables en estudio de las Empresa de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” y RTU 05 “Pegaso Express”**

	TARIFA REAL		GRADO DE FORMALIZACIÓN	COSTOS OPERATIVOS MENSUALES	INGRESOS MENSUALES	SATISFACCIÓN DEL SERVICIO	
	MODALIDAD	S/.				POCO SATISFECHO	INSATISFECHO
RTU 11A "Nuevo Amanecer"	ENTERO	S/. 0.80	72.41%	S/. 13,837.90	S/. 17,680.40	81%	19%
	MEDIO	S/. 0.50					
	ESCOLAR	S/. 0.30					
RTU 05 "Pegaso Express"	ENTERO	S/. 0.74	0%	S/. 15,542.22	S/. 21,535.20	66%	34%
	MEDIO	S/. 0.46					
	ESCOLAR	S/. 0.28					
RTU 11B "Luis Vallejo Santoni"	ENTERO	S/. 0.82	55.17%	S/. 13,837.90	S/ 17,158.40	79%	21%
	MEDIO	S/. 0.52					
	ESCOLAR	S/. 0.31					

En la tabla N° 89 observamos un cuadro resumen de las variables en estudio de las empresas de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santoni” para el 2018, podemos identificar que las tarifas reales de las rutas en estudio son inferiores a comparación a las tarifas actuales; el grado de formalización de las rutas en estudio no alcanzan el 100% lo que demuestra que existe informalidad en este sector, los costos mensuales de las rutas en estudio alcanza la suma de S/. 13,287.90 S/. 15,542.22 y S/. 13,287.90; de igual forma los ingresos mensuales de las rutas en estudio alcanzan la suma de S/. 17,680.40 S/. 21,535.20 y S/. 17,158.40 respectivamente; en cuanto a la satisfacción del servicio de transporte que brindan estas rutas podemos identificar que gran parte de usuarios no se encuentra satisfecho con el servicio que ofrecen estas empresas lo que demuestra que la calidad del servicio es mala para las tres rutas.

## CONCLUSIONES

Como conclusiones obtenidas en la presente investigación, centrado en la fijación de precios de las Empresas de Servicios de Transporte Público Urbano caso RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Express Pegaso” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” de la Ciudad del Cusco , podemos indicar que:

1. Con los datos obtenidos se calculó la tarifa real de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano rutas RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” de la Ciudad de Cusco, de esta manera para las Empresas RTU 11 A “Nuevo amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” la tarifa entero debe ser de S/. 0.80 y S/. 0.82 respectivamente, la tarifa medio S/. 0.50 y S/. 0.52 correspondientemente y la tarifa escolar de S/.0.30 y S/. 0.31, las tarifas de estas dos empresas son similares debido a que cuenta con la misma ruta de acuerdo al trabajo de campo; en cambio para la Empresa RTU 05 “Pegaso Express” la tarifa entero debe ser de S/.0.74, la tarifa medio S/.0.46 y la tarifa escolar de S/.0.28. Las tarifas calculadas son con un 10.2% de rentabilidad sobre las ventas de cada empresa. Este análisis nos permite afirma que mientras más comercial y larga es la ruta, la tarifa es menor como se aprecia en la Empresa RTU 05 “Pegaso Express” a comparación de las Empresas RTU 11 A “Nuevo amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni”.
2. El grado de formalización de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano de la ciudad de Cusco caso RTU 11 A “Nuevo amanecer” , RTU 05 “Express Pegaso” y RTU 11 B “Luis vallejo Santoni ” se midió a través de las Tarjetas Únicas de Circulación que son entregadas por la Municipalidad del Cusco – Gerencia de Regulación, de esta manera podemos afirmar que la

Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 11 A “Nuevo amanecer” tienen un grado de formalización del 72.41% y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” tienen un grado de formalización del 55.17 % debido a que se encuentran registradas dentro del sistema de control que administra la Municipalidad del Cusco, en cambio la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Express Pegaso” tiene un grado de formalización del 0% debido a que las unidades vehiculares de esta empresa no se encuentran registradas dentro del sistema de control que administra la Municipalidad del Cusco y como consecuencia a ello fue sancionado en el mes de Julio del presente año, siendo considerada como una de las empresas más informales del servicio de Transporte Público Urbano de la ciudad de Cusco para el año 2018.

3. Los costos de operación de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano caso RTU 11 A “Nuevo amanecer” , RTU 05 “Express Pegaso” y RTU 11 B “Luis vallejo Santoni ”se dividieron en costos fijos (Gastos en mano de obra, Gastos de legalización y Gastos administrativos) y costos variables (Gastos en combustible, gastos en mantenimiento preventivo y correctivo), de los cuales para la Empresa RTU 11 A “Nuevo amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” los costos fijos (costo de inversión inicial, costos de legalización, costos administrativos y depreciación) están representados por el 18.2%, los costos variables (costos de mantenimiento preventivo y correctivo, costos de mano de obra y costos de combustible) está representado por el 52.6% y el gasto financiero( interés + amortizaciones) están simbolizados por el 29.2% del total de los costos operativos que estas empresas registraron para el año 2018. Estas dos empresas registraron los mismos porcentajes debido a que tienen la misma ruta de acuerdo al trabajo de campo realizado. En cambio

para la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Express Pegaso” los costos fijos (costo de inversión inicial, costos de legalización, costos administrativos y depreciación) está representado por el 17.9 %, los costos variables (costos de mantenimiento preventivo y correctivo, costos de mano de obra y costos de combustible) están simbolizados por el 56.1% y el gasto financiero( interés + amortizaciones) están simbolizados por el 26% del total de los costos operativos que estas empresas registraron para el año 2018, debido a que su ruta es más larga que las RTU 11 A y RTU 11 B por lo que sus gastos en mano de obra y combustibles son más altos.

4. Los ingresos de las Empresas de Servicio de Transporte Público Urbano caso RTU 11 A “Nuevo amanecer” , RTU 05 “Express Pegaso” y RTU 11 B “Luis vallejo Santoni” son medidos por el número de usuarios y la modalidad de tarifa a pagar, de esta manera para la Empresa RTU 11 A “Nuevo amanecer” la modalidad de pago entero representa el 83% , la modalidad de pago medio simboliza el 12%,la modalidad escolar figura como 5% del total de los ingresos que esta Empresa percibe mensualmente ( S/. 17,680.40 aproximadamente); para la Empresa RTU 11 B “Luis vallejo Santoni” la modalidad de pago entero representa el 82%, la modalidad de pago medio simboliza el 12%, la modalidad de pago escolar figura como el 6% del total de los ingresos que esta Empresa percibe mensualmente ( S/. 17,158.40 aproximadamente) estas empresa registran casi en mismo ingreso debido a que cuenta con el mismo recorrido; en cambio para la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano RTU 05 “Express Pegaso” la modalidad de pago entero representa el 83%, la modalidad medio simboliza el 12%, la modalidad escolar figura como el 5% del total de los ingresos que esta Empresa percibe

mensualmente ( S/.21,535.20 aproximadamente) debido a que esta empresa es una de las más comerciales.

5. El Servicio de Transporte Público Urbano caso RTU 11 A “Nuevo amanecer” , RTU 05 “Express Pegaso” y RTU 11 B “Luis vallejo Santoni” se midió a través de i) la calidad del servicio teniendo como indicadores: la comodidad de la unidad vehicular, el tiempo de espera, el trato el conductor – cobrador, el tiempo del viaje que fueron calificados como Regular – malo lo que indica que la gran mayoría de usuarios se encuentra poco satisfecho o insatisfecho con la calidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de cusco 2018; y de ii) la tarifa teniendo como indicadores: La tarifa establecida, la disposición a pagar y la percepción de la tarifa, podemos afirmar: Que gran parte de los usuarios no está de acuerdo con la tarifa actual debido a que es una tarifa muy alta y no justifica el servicio que brindan, la totalidad de usuarios no están dispuestos a pagar una tarifa más alta que la actual debido a que los salarios de los usuarios son bajos y la calidad del servicio es inadecuado, la gran mayoría de usuarios cree que la tarifa del servicio de transporte público urbano debe oscilar entre S/. 0.70 y S/ 0.80 debido a que estas tarifas son razonables en relación a la calidad de servicio que brindan.

## RECOMENDACIONES

1. Se recomienda que las empresas de servicio de transporte público urbano deben realizar un análisis amplio para fijar sus precios, debido que para las empresas en estudio RTU 11 A, “Nuevo Amanecer”, RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” y RTU 05 “Pegaso Express” se calculó una tarifa menor a la actual considerando que las unidades vehiculares son nuevas, de tal manera para la modalidad de pago entero para la RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B es de S/. 0.69, S/. 0.64 y S/. 0.71 respectivamente, para la modalidad de pago medio para la RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B es de S/.0.43, S/. 0,40 y S/. 0.444, la modalidad de pago escolar es de S/. 0.26, S/. 0.24 y S/. 0.27 respectivamente.
2. Se recomienda hacer la inspección correspondiente para las empresas del servicio de transporte público urbano de la ciudad de cusco por parte de la sub gerencia de regulación de la municipalidad del Cusco, debido a las empresas RTU 11 A “Nuevo Amanecer” y RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” no cumplen con los estándares óptimos de formalización con un grado de formalización del 55.17% y 72.41%, en cambio la RTU 05 “Pegaso Express” prohibir su circulación debido a no cumplir ningún formato de formalización para el año 2018 teniendo un alto grado de informalidad.
3. Se recomienda tener en cuenta los costos variables (costos de combustible, costos de mantenimiento preventivo y correctivo, costos de mano de obra y costos de combustible) como prioridad, debido a que estos costos representan 52.6 % para la RTU 11 A “Nuevo Amanecer” - RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” y para la RTU 05 “Pegaso Express” representan 56.1% del total de

los costos operativos, con el objetivo de realizar un análisis adecuado para la fijación de precios “Tarifas”.

4. Se recomienda a las empresas de servicio de transporte público de la ciudad del Cusco llevar un adecuado control de sus ingresos, debido que para el año 2018 la RTU 11 A “Nuevo Amanecer” genera una ganancia del 22%, la RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” genera una ganancia del 19%, y la RTU 05 “Pegaso Express” genera una ganancia del 28% , debido a que tienen mayor participación de los ingresos en la modalidad de pago entero con un porcentaje de 83%, 83% y 82% del total de los ingresos de la RTU 11 A, RTU 11 B y RTU 05.
5. Se recomienda a las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad del cusco, mejorar el trato a los usuarios, tiempo de espera, la comodidad de la unidad vehicular, debido a que la mayoría de los usuarios de la RTU 11 A “Nuevo Amanecer”, RTU 11 B “Luis Vallejo Santoni” y RTU 05 “Pegaso Express” calificaron como regular- malo lo que indica que los usuarios no se encuentran satisfechos con el servicio que estas empresas brindan y como consecuencia no aceptan la tarifa actual establecida por estas empresas.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Roldán M., P. (12 de Marzo de 2017). *Econopedia*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/utilidad-neta.html>
2. André de Palma, R. L. (2003). *A Handbook of Transport Economics*. USA: ISBN.
3. Angulo, R. (31 de Octubre de 2017). *Minuto de Dios Industrial*. Obtenido de <https://mdc.org.co/como-definir-el-margen-de-ganancia-de-un-producto/>
4. Arnott, R., & Kruss, M. (2003). *Principles of Transport Economics*. USA: ISBN.
5. Bermúdez Gómez, H. (28 de Noviembre de 2016). *Comunidad Contable*. Obtenido de <http://www.comunidadcontable.com/BancoConocimiento/Contrapartidas/valor-residual.asp>
6. Bonta, P., & Farber, M. (2002). *199 preguntas sobre marketing y publicidad*. Bogota: Norma.
7. Buján, C. (29 de Octubre de 2014). *Blog De Anfix*. Obtenido de <https://blog.anfix.com/los-gastos-financieros-que-son-y-como-se-deducen/>
8. Burgos Quiñones, M., Gamarra Goysuela, N., & Villanueva Bartra, P. (2017). *Guía de Constitución y Formalización de Empresas*. Lima: Dirección de Promoción de Nuevos Emprendimientos.
9. Canahuire Montufar, E. M. (2015). *Metodología de la Investigación*. Lima: ISBN.
10. Canales, C., & López, F. (1991). *El legado de Artaur Andersen*. Barcelona: ISBN.
11. Case, K. E., Ray C., F., & Sharon M., O. (2012). *Principios de Microeconomía Décima edición*. Mexico: ISBN.
12. Castillo, J. (23 de AGOSTO de 2016). *emprende pyme.net*. Obtenido de <https://www.emprendepyme.net/costes-operativos.html>
13. Castro, L. (2012). *Modelo de Regulacion Económica del servicio de trabsporte remunerado de personas, modelidad autobús*. Costa Rica: L.C.R. logistica S.A.

14. Castro, M. (29 de Abril de 2015). *Rankia*. Obtenido de <https://www.rankia.mx/blog/analisis-ipc/2766281-que-utilidad-neta-bruta-operacional>
15. Chambergo Guillermo, I. (2012). *Sistemas de Costos*. Arequipa: Instituto Pacífico.
16. Chiavenato, I. (2013). *Introducción a la Teoría General de la Administración*. Mexico: Mc Graw-Hill.
17. Cuevas Villegas, C. F. (2002). Fijación de Precios Costo Plus. *REDALYC.ORG*, 4-19.
18. De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). *Economía del Transporte*. Barcelona: Antoni Bosch J.
19. Ferrera, J. (16 de Junio de 2014). *Abanfin.com*. Obtenido de <https://www.abanfin.com/?tit=prestamos-bancarios-concepto&name=Manuales&fid=fd0bcab>
20. Ferreyra Vargas, P. (2004). *Utilidad Bruta, Gastos y Utilidad Neta*. Lima: Administracion Financiera.
21. Frank, R. (2005). *Microeconomia Y Conducta*. España: MCGRAW-HILL.
22. Gordon J., A., F. Sharpe, W., & Jeffery V., B. (2003). *Fundamentals of Investments*. Mexico: ISBN.
23. Graseet, G. (13 de Julio de 2015). *StuDoc*. Obtenido de <https://www.studocu.com/es/document/universidad-de-guadalajara/economía-ii/infome/competencia-monopolistica/694657/view>
24. Graue Ruseek, A. L. (2006). *Microeconomía: Enfoque de Negocios*. México: Person Educación.
25. Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mexico: McGraw - Hill Education.
26. ILO, O. (2016). *Formalización de las Empresas*. Guinebra: Organización Internacional del Trabajo.
27. INDECOPI. (7 de Noviembre de 1991). *Decreto legislativo N° 701*. Obtenido de PORTAL DE INDECOPI: <https://www.indecopi.gob.pe/web/defensa-de-la-libre-competencia/legislacion>
28. Islas, R., River, C., & Torres, G. (2002). *Estudio de la Demanda de Transporte Publico Tecnica*. Mexico: Instituto Mexicano del Transporte.

29. Khisty, J., & Kent, L. (1998). *Transportation Engineering and Introduction*. Madrid: Prentice Hall.
30. kluwer, W. (2013). Precio de Equilibrio. *Wolters kluwer*, 12-15.
31. Kotler, P., & Armstrong, G. (2007). *Marketing visión para Latinoamérica*. México: PersonEducación.
32. Krugman, P., & Wells, R. (2009). *Micronomics*. United States of America: ISBN.
33. Mancilla, R. (24 de Septiembre de 2014). *contadorcontado*. Obtenido de <https://contadorcontado.com/2014/09/24/la-depreciacion-y-sus-diferentes-metodos/>
34. Marquez, I. (15 de Diciembre de 2017). *Enciclopedia*. Obtenido de <https://concepto.de/interes/>
35. Marquez, M. (2018). *Estado de Resultados*. Lima: Contador Contado.
36. Martín, A. K. (18 de Octubre de 2015). *Tres Ensayos sobre Economía del Transporte*. Obtenido de <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/310593/akrm1de1.pdf?sequence=1>
37. Mazón Arevalo, L., Villao Burgos, D., & Núñez, W. (2017). Análisis de punto de equilibrio en la toma de decisiones de un negocio: caso Grand Bazar Riobamba –Ecuador. *Revista de Estrategias del Desarrollo Empresarial*, 14-24.
38. Mendieta, J. C. (2014). *Teoria de la Demanda de Transporte Urbano*. Universidad de los Andes.
39. MINTRA. (3 de Julio de 2003). *LEY 28015-MINTRA*. Obtenido de LEY 28015-MINTRA: [http://www.mintra.gob.pe/contenidos/archivos/prodlab/legislacion/LEY\\_28015.pdf](http://www.mintra.gob.pe/contenidos/archivos/prodlab/legislacion/LEY_28015.pdf)
40. MTC. (20 de Diciembre de 2008). *El Peruano*. Obtenido de El Peruano: [http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/directivas/1\\_0\\_1755\\_.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/directivas/1_0_1755_.pdf)
41. Mujia, L. F. (2017). *Formalización Empresarial*. Colombia: Departamento Nacional del Planeación.
42. Nava, M. H., & Chávez, E. S. (2011). De todos y de nadie: el caso del Transporte Público en Lima y Callao y la necesidad de un planeamiento común. *Círculo de Derecho Administrativo*, 326.

43. Navarro, J. (14 de Julio de 2015). *Definición ABC*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/economia/cuota.php>
44. Pacheco, H. V. (2014). Fijación Óptima de Precios en Transporte Urbano. *Revista de Economía & Administración*, 134-136.
45. Parkin, M. (2006). *Microeconomía*. México: Person Educación.
46. Pastor, G. L. (2017). *Medios de Transporte Urbano*. Argentina: Universidad Nacional de Cuyo.
47. Pereyra, A., & Triunfo, P. (2010). *Microeconomía avanzada*. Chile: ISBN.
48. Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (2009). *Microeconomía*. Madrid: ISBN.
49. Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (2009). *Microeconomía séptima edición*. Madrid: Person.
50. Reuters, T. (2010). *Formalización de Empresas Costes Frente a Eficiencia Institucional*. España: ISBN.
51. Romero, R. (2009). *Marketing*. Lima: Palmir E.I.R.L.
52. Ruiz, R. (30 de Enero de 2019). *Finanzas Contables*. Obtenido de <https://www.significados.com/flujo-de-caja/>
53. Rus, G. d., Campos, J., & Nombela, G. (2003). *Economía del transporte*. España: ISBN.
54. Salvatore, D. (2009). *Microeconomía*. Mexico: MC GRAW- HILL.
55. Snellen, W. B. (1997). *Operación y mantenimiento de los sistemas de riego*. Italia: ISBN.
56. Stubbs, P., & Tyson, W. (1984). *Transport Economics*. Estados Unidos: George Allen & Unwin.
57. Suárez Falcón, H. (2006). Ingreso de las Empresas de Transporte. *Internacional Legis de Contabilidad y Auditoría*, 97-122.
58. SUNAT. (21 de Enero de 2019). *Portal Sunat*. Obtenido de <http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php/empresas-menu/impuesto-a-la-renta-empresas/regimen-general-del-impuesto-a-la-renta-empresas/concepto-del-impuesto-a-la-renta-regimen-general>
59. Sy Corvo, T. (2 de Noviembre de 2018). *Lifeder*. Obtenido de <https://www.lifeder.com/cantidad-equilibrio/>
60. Tarziján, J., & Paredes, R. (2006). *Organización Industrial para la Estrategia Empresarial*. México: Person Educación.

61. Téllez Guillén, J. (2016). Métodos de depreciación aplicados de acuerdo con la Norma de Información Financiera C-6. *Colegio de Contadores Públicos de Mexico*, 3-3.
62. Ucha, F. (6 de Mayo de 2014). *Definición ABC*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/economia/tarifa.php>
63. UNAM, F. . (2015). *Costos*. MEXICO: UNAM.
64. Varian, H. R. (2011). *Intermediate Microeconomics, 8th edition*. Barcelona: ISBN.
65. Westreicher, G. (18 de Octubre de 2017). *Economipedia*. Obtenido de Cuota inicial de un crédito: <https://economipedia.com/definiciones/cuota-inicial-credito.html>

# ANEXOS

**ANEXO 1**  
**INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS DEL SERVICIO DE**  
**TRANSPORTE**

	<b>UNIVERSIDAD NACIONAL                  SAN ANTONIO ABAD DEL                  CUSCO</b>	<b>GUIA DE ENTREVISTA</b>	
	ANÁLISIS DE LA FIJACIÓN DE PRECIOS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO CASO: RTU 11A, RTU05, RTU11B		
	Investigadores: CCALA MINA, JEANETTE & CASTRO NINA DARCY GREGORI		
<b>DATOS DEL FORMULARIO</b>			
Nombre de la Empresa Operadora:..... Fecha: .....			
<b>1.- DATOS GENERALES DE LOS BUSES</b>			
	PLACA		
	MARCA		
	AÑO FAB.		
	AÑO COM.		
	CAPACIDAD		
¿Cómo adquirió el vehículo para ofrecer el servicio de transporte público urbano?			
		%	
	Financiamiento		
	Aporte Propio		
¿Sigue pagando el Préstamo de su vehículo?.....			
<b>2.- COSTOS OPERATIVOS</b>			
<b>2.1. COSTOS VARIABLES:</b>			
<b>2.1.1. COMBUSTIBLE:</b>		<b>2.1.2. NEUMÁTICOS:</b>	
	Tipo de Combustible		
	Petró o	Gasolina	
Consumo Promedio Diario Por Galones			
		N° Neumáticos	
		Frecuencia de Cambios	
		Costo	
<b>2.1.3. MANTENIMIENTO PREVENTIVO:</b>			
ITEMS	Unidad Medida	Costo	Frecuencia
Aceite y Lubricante del Motor			
Aceite y Lubricante de la Caja			
Aceite del Diferencial			
Aceite Hidráulico			
Filtros (secador y separador de aire)			
Grasas			
Kit de embrague			
Batería			
Alineación			
Balanceo			
Frenos (Cambio de tambores juego)			
Frenos (Cambio de zapatas juego)			
Bandas (Accesorios)			
Limpieza de inyectores			
Amortiguadores, terminales			
Balletas (4 hojas)			



**2.2.2. LEGALIZACIÓN:**

ITEM	Costo
Permiso Vehicular	
Revisión Técnica	
Permiso de Operación	
SOAT	

**2.2.3. GASTOS ADMINISTRATIVOS:**

Servicios básicos		otros gastos	
Garaje			
Cuotas sociales			

**2.2.3. GASTOS ADMINISTRATIVOS:**

**A. CONDUCTOR:**

1.- ¿Cuántas vueltas en promedio al día realizan las unidades vehiculares?.....

2.- Con respecto a las horas punta y horas valles.

RTA....	ITEMS	TURNO		HORARIO
		MAÑANA		
	HORA PUNTA	TARDE		
		NOCHE		
	HORA VALLE	MAÑANA		
		TARDE		
		NOCHE		

**B. PROPIETARIO:**

1.- ¿Cómo cree que está organizada la Empresa de Servicio de Transporte Público Urbano Ruta ?

2.- ¿A qué gremio de transportistas pertenece usted?.....

	Fácil	Regular	Difícil	¿Por qué?
3.- ¿Cómo califica los trámites de formalización de Empresas?				
4.- ¿Cómo califica el proceso para constituir una Empresas?				

	Si	No	¿De qué tipo?
5.- ¿Recibe algún tipo de sensibilización por parte del Gobierno? (capacitaciones, talleres, cursos, etc.)			
6.- ¿Recibe algún tipo de ayuda por parte del Gobierno?(exoneraciones, descuentos)			



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
SAN ANTONIO ABAD DEL  
CUSCO**

**GUIA DE ENTREVISTA**

**ANÁLISIS DE LA FIJACIÓN DE PRECIOS EN EL SERVICIO DE  
TRANSPORTE PÚBLICO URBANO CASO: RTU 11A, RTU05,  
RTU11B**

Investigadores: CCALA MINA, JEANETTE & CASTRO NINA DARCY GREGORI

**DATOS DEL FORMULARIO:**

Encuestador:.....

Fecha: .....

1.- ¿Cuánto tiempo espera usted para hacer uso del Servicio de Transporte Público Urbano?

- a. 5 - 10 minutos.
- b. 10 – 15 minutos.
- c. De más de 15.

2.- ¿Cómo califica usted?

	M.B	B.	R.	M.	P.
Comodidad de la U.V.					
Tiempo de Espera					
Trato del Conductor					
Trato del Cobrador					
Tiempo Transcurrido					
Calidad del Servicio					
	M.S	S.	P.S	I.S	
Satisfacción					

3.- ¿Está de acuerdo con la tarifa establecida por la Empresa de Transporte Publico RTU ?

- a. Si
- b. No

¿Por qué ?.....

4.- ¿Estaría dispuesto a pagar una tarifa más alta de la establecida?

- a. Si
- b. No

¿Por qué ?.....

5.- ¿Cuánto cree usted que debería ser la tarifa del Servicio de Transporte Publico Urbano?.....

6.- ¿Cuántas veces al día utiliza usted el Servicio de Transporte Público Urbano RTA?.....

7.- ¿Aparte de esta Empresa de Transporte que otra Empresa es de su uso?

N°	Nombre de la Empresa
1	
2	
3	

8.- ¿Cuántas personas de su familia hacen uso del Servicio de Transporte?

Personas	N°	Modalidad de Pasaje		
		Entero	Medio	Esc.
Papá				
Mamá				
Hijo escolar				
Hijo universitario				



UNIVERSIDAD NACIONAL SAN ANTONIO ABAAD DEL CUSCO

**GUIA DE OBSERVACIÓN**

ANÁLISIS DE LA FIJACIÓN DE PRECIOS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO CASO: RTU 11A, RTU05, RTU11B

Investigadores: CCALA MINA, JEANETTE & CASTRO NIÑA DARCY GREGORI

ITEMS	TURNOS	HORARIO	CONTEO
HORA PUNTA	MAÑANA		
	TARDE		
	NOCHE		
RUTA	MAÑANA		
	TARDE		
	NOCHE		

ANEXO 2

MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMAS	OBJETIVOS		HIPÓTESIS		VARIABLES	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN
	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS GENERAL	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS		
¿Cómo se determina la fijación de precios en el servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?	Analizar la fijación de precios en el servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05, RTU 11B.		La fijación de precios en el servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco caso RTU 11A, RUTA 05 Y RTU11B son inadecuados debido a la escasa formalización de las empresas, a los altos costos operativos, a los bajos ingresos y la demanda insatisfecha con la calidad del servicio.		<b>VI1: FIJACIÓN DE PRECIOS</b>	<b>ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN:</b> Enfoque cuantitativo. <b>DISEÑO METODOLÓGICO:</b> Diseño no experimental.
<b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<b>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS</b>				
¿Cuál es el grado de formalización de las empresas del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?	Conocer el grado de formalización de las empresas del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B.	Existente una escasa formalización de las empresas del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco caso RTU 11A, RUTA 05 Y RTU11B debido al bajo registro de buses con TUC (Tarjeta Única de Circulación).			<b>VD1: FORMALIZACIÓN DE EMPRESAS</b>	<b>POBLACIÓN Y MUESTRA:</b> La población está constituida por las empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco RTU 11 A, RTU05 Y RTU 11 B. En cuanto a nuestra muestra de la demanda es de 384 usuarios.
¿Cuáles son los costos operativos de las empresas del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?	Conocer los costos operativos de las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B.	Los costos de operación de las empresas de servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco caso RTU 11A, RUTA 05 Y RTU11B son altos debido al mantenimiento de las unidades vehiculares.			<b>VD2: COSTOS DE OPERACIÓN</b>	<b>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS</b> 1. Observación 2. Revisión documental 3. Entrevista
¿Cuánto es el ingreso que perciben las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?	Conocer el ingreso de las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2018 caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B	Los ingresos de las empresas de servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco caso RTU 11A, RUTA 05 Y RTU 11B son bajos debido a la baja tarifa y cantidad de usuarios.			<b>VD3: INGRESOS</b>	
¿Cuál es el grado de satisfacción de la demanda del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B?	Conocer el grado de satisfacción de la demanda del servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B.	La demanda del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Cusco caso RTU 11A, RUTA 05 Y RTU11B está en desacuerdo con la tarifa debido a la calidad del servicio.			<b>VD4: SERVICIO DE TRANSPORTE</b>	

Fuente: Elaboración Propia

## ANEXO 3

### ORDENANZA MUNICIPAL N° 32



# Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO

## ORDENANZA MUNICIPAL N° 032 – 2012 – MPC

Cusco, 3 de diciembre de 2012.

**EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO:**

**CONSIDERANDO:**

Que, de conformidad con el Artículo 194° de la Constitución Política del Perú, las Municipalidades Provinciales y Distritales son órganos de Gobierno Local, las mismas que cuentan con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Dicha autonomía según el Artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, radica en ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, mediante Ordenanza N° 030-MC, de fecha 05 de diciembre del año 2000, la Municipalidad provincial del Cusco, atendiendo el pedido de los transportistas y de la ciudadanía, a efectos de un mayor control en el transporte público urbano e interurbano de pasajeros en la Ciudad del Cusco, aprobó el **Plan Regulador de Rutas para la Ciudad del Cusco 2001 – 2011**, por lo que, el 25 de Marzo del año 2001, y mediante Resolución de Alcaldía N° 0285-01-MC, se otorgó la concesión de doce (12) rutas a trece (13) empresas de transporte para la prestación del servicio público regular de transporte urbano e interurbano de pasajeros, por un plazo de diez (10) años computables a partir del 01 de enero de 2001. Asimismo se otorgó la autorización de una (01) ruta a una empresa de transporte por un plazo de tres (03) años computables a partir del 01 de enero del 2001 y finalmente, otorgó una autorización excepcional de treinta y dos (32) rutas a treinta y nueve (39) empresas de transporte por el plazo de un (01) año, computables a partir de la fecha de emisión de la dicha Resolución. Tales concesiones, autorizaciones o autorizaciones excepcionales otorgadas en aquel momento caducaron por el transcurso del tiempo; siendo por ello, necesario el reordenamiento del servicio de transporte público urbano e interurbano de personas, así como la actualización e implementación de un **Plan Regulador de Rutas del Transporte**;

Que, el **Plan Regulador de Rutas de Transporte 2012-2022**, es un documento técnico que tiene por finalidad ordenar y reorganizar la prestación del servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano en la Ciudad del Cusco, teniendo como objetivos específicos la de establecer instrumentos técnicos y legales necesarios en materia de Tránsito y Transporte, definir el diseño operacional del sistema de transporte público, así como recuperar espacios públicos del Centro Histórico del Cusco mediante estudios de tráfico y circulación de vías debido a la particularidad que ostenta la Ciudad del Cusco en sus diferentes arterias; e implementar el Control, Fiscalización y Gestión del Transporte a través de acciones de Control y Monitoreo permanente los cuales serán realizadas por los Inspectores de la Gerencia de Tránsito, Vialidad y de Transporte de la Municipalidad del Cusco, a fin de que se detecten infracciones que suscitadas con motivo de la prestación del servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano en la provincia del Cusco, coadyuvando con ello a mejorar la calidad de vida del usuario

Que, con **Informe Técnico N° 846-2012-IAR-ACUR-SGRT-GTVT-MPC**, de fecha 27 de septiembre de 2012, el Área de Control Urbano y Regulación de la Municipalidad del Cusco, concluye que el expediente del **Plan Regulador de Rutas 2012-2022**, comprende la presentación del Diagnóstico del Transporte Público Urbano en la ciudad del Cusco, la Metodología empleada, el análisis de la oferta y demanda del transporte, la determinación técnica para la optimización de la flota vehicular para cada ruta de transporte público, la propuesta para la implementación del Plan Regulador de Rutas con programas de acción inmediata, programa de mediano plazo y programa de implementación a largo plazo; sus conclusiones y





## Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad

# MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO

recomendaciones; así como el levantamiento de las observaciones efectuadas; por lo que en cumplimiento al D.S N° 017-2009-MTC – Reglamento Nacional de Administración de Transporte y modificatorias; corresponde a la Comisión de Transporte de la Honorable Municipalidad Provincial del Cusco la evaluación final del **Plan Regulador de Rutas de Transporte 2012-2022**, para la aprobación por el pleno del Concejo Municipal;

Que, con **Informe Legal N° 202-AL-SGRT-GTVT-MPC-2012**, de fecha 9 de Octubre de 2012, la Oficina de Asesoría Legal de la Sub Gerencia de Regulación del Transporte, emite opinión sobre la presentación del **Plan Regulador de Rutas de Transporte 2012-2022**, concluyendo que el mismo cumple con lo establecido en el marco normativo vigente, por consiguiente este Instrumento de Gestión debe ser elevado y evaluado por la Comisión de Transporte de la Municipalidad Provincial del Cusco; a fin de ser puesto a consideración del Pleno del Concejo Municipal del Cusco para su respectiva aprobación mediante una Ordenanza Municipal;

Que, con **Informe N° 1062-SGRT-GTVT-MPC-2012**, del 17 de Octubre de 2012, la Sub Gerencia de Regulación del Transporte remite el **Plan Regulador de Rutas 2012-2022**, indicando que habiéndose socializado y revisado opina por la conformidad del mismo y, por consiguiente debe ser remitido y evaluado por la Comisión de Transporte para su posterior aprobación por el Pleno del Concejo Municipal;

Que, el Artículo 12° y siguientes de la Ley N° 27181 -Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala que las Municipalidades Provinciales, en el ejercicio de las competencias de Gestión que les son inherentes, implementan los principios rectores y las disposiciones de Transporte y Tránsito Terrestre contenidos en la referida Ley y en los Reglamentos Nacionales. Asimismo, conforme a lo dispuesto en la **Séptima Disposición Complementaria Final** del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, la autoridad competente de ámbito provincial que no cuente con un Plan Regulador de Rutas, deberá aprobarlo y hacerlo público;

Que, el Artículo 81° de la Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades, establece que: "**Las Municipalidades, en materia de tránsito, viabilidad, transporte público, ejercen las siguientes funciones: 1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales: 1.1 Normar, regular y planificar el transporte terrestre (...) y 1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia**";

Que, mediante Oficio N° 55 – 2013 – DCPCI – DRC – CUS – MC, de fecha 14 de febrero de 2013, del Director de la Dirección de Conservación del Patrimonio Cultural Inmueble, de la Dirección Regional de Cultura del Cusco, arqueólogo Alfredo Mormontoy Atayupanqui, quien en representación del Director Regional de Cultura del Cusco del Ministerio de Cultura, antropólogo David Ugarte Vega Centeno, se señala que evaluada técnicamente la propuesta establece la opinión favorable a la procedencia a las dos propuestas de Ordenanzas Municipales pero sujetas ambas al cumplimiento de restricciones y medidas complementarias respectivas, conforme se establecen en el Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco y su respectiva reglamentación;

Que, asimismo, el Artículo 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, establece que, las ordenanzas municipales, en materia de su Competencia son Normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, y que por medio de las cuales se aprueban la Organización Interna, la Regulación, Administración y Supervisión de los Servicios Públicos y las materias sobre las que la Municipalidad ejerce competencia normativa;

**POR TANTO:**





Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad  
**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO**

Estando a lo expuesto y en uso de las facultades establecidas por el Artículo 39° de la Ley Orgánica de Municipalidades –Ley N°27972, el Concejo Municipal por mayoría, con dispensa del trámite de aprobación del acta aprobó la siguiente:

**ORDENANZA MUNICIPAL QUE APRUEBA EL PLAN REGULADOR DE RUTAS DE TRANSPORTES 2012 – 2022 PARA LA ADMINISTRACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO E INTERURBANO DE PERSONAS EN LA PROVINCIA DEL CUSCO**

**ARTICULO PRIMERO.- APRUÉBESE**, el Plan Regulador de Rutas de Transporte 2012-2022 para la administración del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano en la Provincia del Cusco, cuyo texto se encuentra adjunto y que consta de tres tomos y IV Capítulos.

**ARTICULO SEGUNDO.- VALÍDESE**, el estudio de Origen Destino complementario al Plan Regulador de Rutas de Transporte 2012 – 2022 de la Ciudad del Cusco.

**ARTICULO TERCERO.- FACÚLTESE**, al señor Alcalde de la Municipalidad Provincial del Cusco para que mediante Decreto de Alcaldía apruebe el Manual de Operaciones, Reglamento de Multas y Sanciones y las medidas complementarias que correspondan para el cumplimiento de la presente Ordenanza Municipal.

**ARTICULO CUARTO.- ENCÁRGUESE**, a la Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte de la Municipalidad del Cusco, el cumplimiento de la presente Ordenanza.

**ARTICULO QUINTO.- PUBLÍQUESE** la presente Ordenanza Municipal en el Diario Judicial autorizado y encárguese a la Oficina de Informática la publicación del texto íntegro del Plan Regulador de Rutas de Transporte 2012 – 2022 de la Ciudad del Cusco, en el Portal Institucional de la Municipalidad Provincial del Cusco.

**ARTICULO SEXTO.- DERÓGUESE** toda disposición Municipal que contravenga lo dispuesto en la Presente Ordenanza.

**ARTICULO SEPTIMO.-** La presente Ordenanza Municipal entrará en vigencia al día siguiente de su publicación.

COMUNIQUESE, PUBLIQUESE CUMPLASE Y ARCHIVESE



MUNICIPALIDAD DEL CUSCO  
Patrimonio Cultural de la Humanidad

Abog. WILLIAMS MANUEL QUINTANA FLORES  
SECRETARIO GENERAL



MUNICIPALIDAD DEL CUSCO  
Patrimonio Cultural de la Humanidad

Econ. LUIS ARTURO FLOREZ GARCIA  
ALCALDE

## ANEXO 4

### ORDENANZA MUNICIPAL N° 33



# Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO

## ORDENANZA MUNICIPAL N° 033 – 2012 – MPC

Cusco, 3 de diciembre de 2012

EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO:

CONSIDERANDO:

Que, conforme establece el Artículo 194° de la Constitución Política del Perú, las municipalidades provinciales y distritales son órganos de gobierno local, con autonomía política, económica y administrativa en los ámbitos de su competencia. Dicha autonomía según el Artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades –Ley N° 27972, radica en ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, conforme se advierte del Informe N° 1109-SGRT-GTVT-MPC-2012, de fecha 09 de noviembre de 2012, del Sub Gerente de regulación, entre las Conclusiones del Plan Regulador de Rutas de Transporte 2012-2022, para la Administración del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de personas de la provincia del Cusco, aprobado con Ordenanza Municipal N° 032-2012-MPC, se recomienda la formulación y aprobación de normas complementarias para legislar los diferentes aspectos, tanto, técnicos como legales para la administración del servicio de Transporte público urbano e interurbano de personas, para la fase de implementación del referido instrumento técnico de gestión;

Que, mediante Informe Legal N° 230-AL-SGRT-GTVT-MPC-2012, de fecha 12 de noviembre de 2012, el Área de Asesoría Legal de la Sub Gerencia de Regulación del Transporte, **OPINA** que la aprobación y puesta en vigencia de las Normas Complementarias para la Administración del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de Personas en la Provincia del Cusco constituirá un precedente Técnico - Legal en lo que se refiere al Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de personas en la Provincia del Cusco, puesto que contiene aspectos innovadores y de sumo interés, que coadyuvarán a regular el referido servicio, así como combatir la informalidad e instaurar orden al Transporte Urbano e Interurbano en la Provincia del Cusco;

Que, el Artículo 81° de la Ley N° 27972 -Ley Orgánica de Municipalidades, establece que: "**Las Municipalidades, en materia de tránsito, viabilidad, transporte público, ejercen las siguientes funciones: 1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales: 1.1 Normar, regular y planificar el transporte terrestre (...). 1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia (...)**";



Que, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, señala en el numeral 11.2 del Artículo 11° que "**Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales**";

Que, otro aspecto fundamental en el presente cuerpo normativo es la formalización, obligaciones, prohibiciones y el respeto por las condiciones laborales de los conductores y cobradores que habrán de



## Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad **MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO**

prestar el Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de personas en la Provincia del Cusco; así como también la infraestructura complementaria para prestar el Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de Personas en la Provincia del Cusco; planteándose las condiciones legales que deberán reunir todas las empresas de transporte que pretendan acceder y permanecer para la prestación de dicho servicio, exigencias y requisitos que han sido adecuadas a la realidad del transportista cusqueño;

Que, asimismo, el Artículo 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, establece que, las ordenanzas municipales, en materia de su competencia son las normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa;

**POR TANTO:** estando a lo expuesto y en uso de las facultades establecidas por el Artículo 39° de la Ley Orgánica de Municipalidades –Ley N°27972, el Concejo Municipal por **MAYORIA**, con dispensa del trámite de aprobación del acta aprobó la siguiente:

### **ORDENANZA MUNICIPAL QUE APRUEBA LAS NORMAS COMPLEMENTARIAS PARA LA ADMINISTRACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO E INTERURBANO DE PERSONAS EN LA CIUDAD DEL CUSCO**

**ARTICULO PRIMERO.- APRUEBESE**, las Normas Complementarias para la Administración del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de Personas en la Provincia del Cusco, cuyo texto de cien (100) artículos, seis secciones y siete (07) Disposiciones Complementarias y Finales, así como el anexo N° 01 Tabla de Infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas a la Empresa propietaria de la Unidad Vehicular, Conductor y Cobrador del servicio de Transporte Urbano e Interurbano de Persona Autorizada, forma parte de la presente Ordenanza Municipal..

**ARTICULO SEGUNDO.- ENCARGUESE**, a la Gerencia Municipal y a la Gerencia de Transito Vialidad y Transporte la implementación de la presente Ordenanza.

**ARTICULO TERCERO.- PUBLIQUESE**, la presente Ordenanza Municipal en el diario Judicial autorizado y encárguese a la Oficina de Informática la publicación en el portal institucional.

**ARTICULO CUARTO.- DEROGUESE**, toda disposición Municipal que contravenga lo dispuesto en la Presente Ordenanza.

**ARTICULO QUINTO.-** La presente Ordenanza Municipal entrara en vigencia al día siguiente de su publicación.

**COMUNIQUESE, PUBLIQUESE CUMPLASE Y ARCHIVASE**

MUNICIPALIDAD DEL CUSCO  
Patrimonio Cultural de la Humanidad  
  
Ago. WILLIAMS MANUEL QUINTANA FLORES  
SECRETARIO GENERAL

MUNICIPALIDAD DEL CUSCO  
Patrimonio Cultural de la Humanidad  
  
Econ. LUIS ARTURO FLORES GARCÍA  
ALCALDE

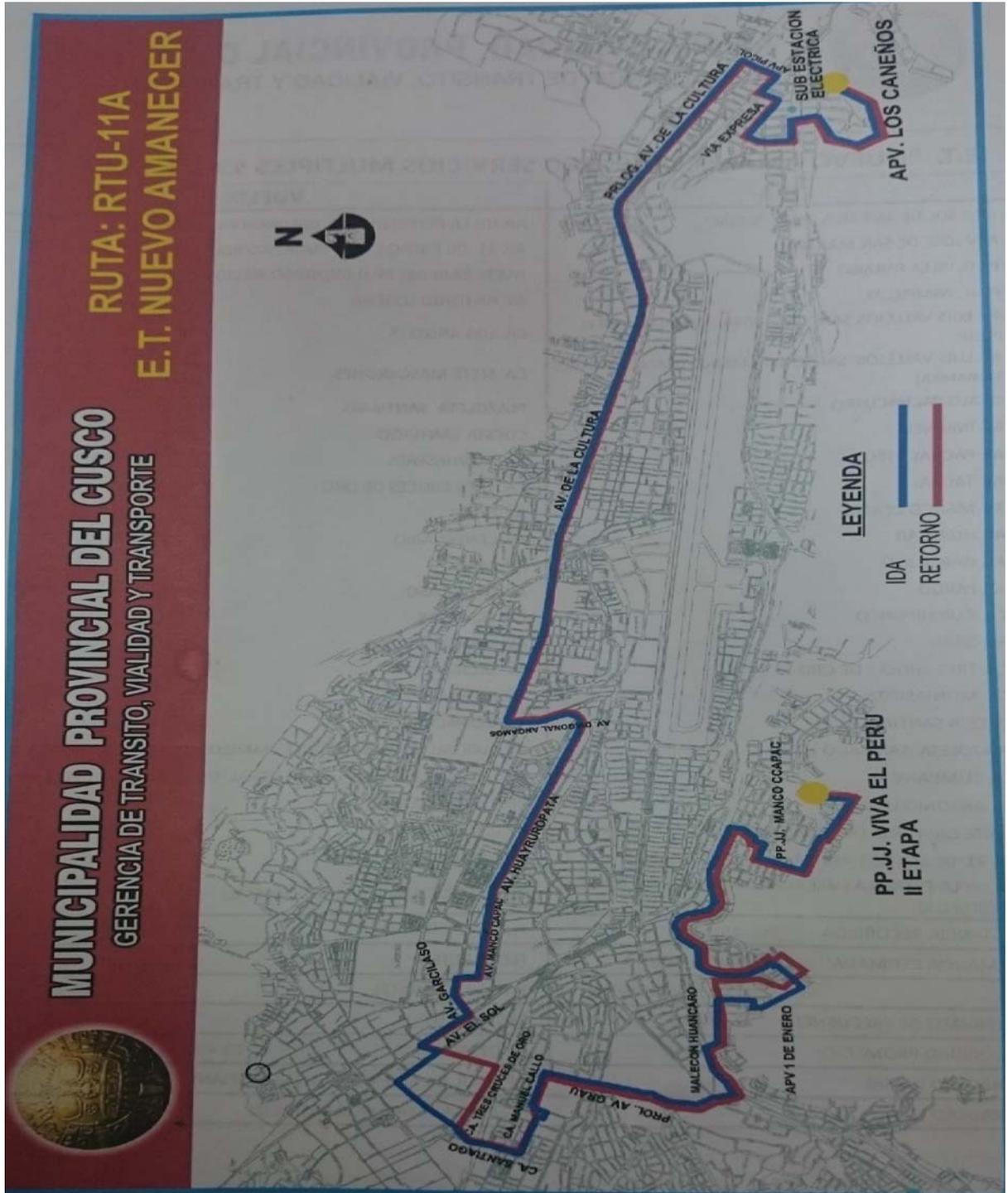
ANEXO 5

RUTA DE LA EMPRESA DE SERVICIO DE TRANSPORTE RTU 11 A

 <b>MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO</b> <b>GERENCIA DE TRANSITO, VIALIDAD Y TRANSPORTE</b> <b>EMPRESA DE TRANSPORTES INVERSIONES "NUEVO AMANECER" CUSCO SERVICIOS MULTIPLES S.A. RTU-11A</b>	
IDA	VUELTA
APV. SOL DE AMERICA (PDO. INICIAL)	AA.HH LA ESTRELLA (ALT. COMEDOR VIRGEN DOLORES DE LA ESTRELLA)
APV JOSE DE SAN MARTIN	AV. 31 DE ENERO (PP.JJ FRANCISCO BOLOGNESI)
PP.JJ. VILLA PARAISO	PARTE BAJA DEL PP.JJ DIGNIDAD NACIONAL
PP.JJ. WIMPILLAY	AV. ANTONIO LORENA
AV. LUIS VALLEJOS SANTONI (GRAL. OLLANTA, VIVA EL PERU	CA. LOS ANGELES
AV. LUIS VALLEJOS SANTONI (MANCO CCAPAC, CHOCCO, TIOBAMBA)	CA. SIETE MASCARONES
OVALO PACHACUTEQ	PLAZOLETA SANTIAGO
AV. INFANCIA	CUESTA SANTIAGO
AV. PACHACUTEQ	CA. MONJASPATA
AV. TACNA	CA. TRES CRUCES DE ORO
AV. MANCO CCAPAC	AV. GRAU
AV. HUÁSCAR	AV. CENTENARIO
AV. GARCILASO	AV. PARDO
AV. PARDO	AV. GARCILASO
CA. CUICHIPUNCO	CA. HÚASCAR
AV. GRAU	AV. MANCO CCAPAC
CA. TRES CRUCES DE ORO	AV. TACNA
CA. MONJASPATA	AV. INFANCIA
CUESTA SANTIAGO	OVALO PACHACUTEC
PLAZOLETA SANTIAGO	AV. LUIS VALLEJOS SANTONI (MANCO CCAPAC, CHOCCO, TIOBAMBA)
CA. TUMBAPATA	AV. LUIS VALLEJOS SANTONI (GRAL. OLLANTA, VIVA EL PERU
AV. ANTONIO LORENA	PP.JJ. WIMPILLAY
PARTE BAJA PP.JJ. DIGNIDAD NACIONAL	PP.JJ. VILLA PARAISO
AV. 31 DE ENERO (PP.JJ FRANCISCO BOLOGNESI)	APV JOSE DE SAN MARTIN
AA.HH LA ESTRELLA (ALT. COMEDOR VIRGEN DOLORES DE LA ESTRELLA)	APV. SOL DE AMERICA (PDO. INICIAL)
DISTANCIA RECORRIDA 18.1 KM.	FLOTA OPERATIVA: 29
DEMANDA ESTIMADA: 4848 PAX/HP	FLOTA RETEN: 03
IPK 11.2 (PAS/VEH/KM)	TOTAL FLOTA (M3): 32
INTERVALO DE FRECUENCIA: 2.5 MINT	FACTOR RUTA: 5
VELOCIDAD PROMEDIO: 15 KM/H.	Nº DE PARADAS: 53 + 55 = 108
PARADERO INICIAL	APV. SOL DE AMERICA (SAN SEBASTIAN)
PARADERO FINAL	AA.HH. LA ESTRELLA (SANTIAGO)

ANEXO 6

MAPEO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE RTU 11 A



ANEXO 7

REGISTRO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE RTU 11 A

ruta RTU-11A

NRA. ORDEN	NRO. ORDEN	FECHA	PROPUESTA		CONDUCTOR		CARRERA		MATERIA VEHICULAR			TIC. 2018			OBSERVACIONES		
			APellidos y Nombres	DIRECCION	APellidos y Nombres	DIRECCION	PRESENCIA	APellidos y Nombres	ANO FABR	CONDICION	NRO.	EMBARRAJE / (AUMENTO)	FECHA ENTREGA	STICKERS		ESTADO	
1	01906-2018	07/02/2018	QUISE GUPIA SABINO MARTIN	AV. MIRAFLORES VAMPULLAY A-3 STGO	CHAMPY OSSO EFRAN	22/02/2018		X2E-760	2011	1	EN SERVICIO	29	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
2	01917-2018	07/02/2018	MANANI PROCCO BETHA	AV. SAN JUAN N° 2 WANCHAO CUSCO	QUISE OCAÑA REBE	26/03/2018		X31-857	2011	2	EN SERVICIO	30	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
3	01918-2018	07/02/2018	TISCO DUEÑAS JOSÉ MARTIN		FRANCO RAMIRE FELIX	22/03/2018		X21-728	2011	4	EN SERVICIO	34	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
4	01909-2018	07/02/2018	SALDAS CABRASCOS VIOLETA Y VERA ZARATE OCTAVIO	AV. CESAR VALLEDO N° 12 SANTIAGO CUSCO	VERA ZARATE OCTAVIO	31/10/2018		X18-745	2006	5	EN SERVICIO	87	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
5	01911-2018	07/02/2018	VALVERDE DEL CAJO EUSEO	AV. SI DE COCULLORITUM A-3 SAN SEBAS	VERA ZARATE OCTAVIO	31/10/2018		X31-751	2013	6	EN SERVICIO	31	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
6	01914-2018	07/02/2018	COALLA HUASACA LUDMERY AMPARO	AV. NORMAL ZACAS INGENIEROS JULACA	HUMANAN LLAMAPONCECA EDWIN	10/06/2018		X3F-833	2013	7	EN SERVICIO	27	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
7			SANCHEZ FOLEGUM ISABEL	PP. J. GARC. OLLANTA N-4 STGO				X11-714	2011	8	RETOCADO		F				
8	01900-2018	07/02/2018	VERA ZARATE OCTAVIO	PAMPA DEL CASTILLO C-5	WILSON ESCOBAR SALDAS	24/10/2018		X1N-387	2010	9	EN SERVICIO	32	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
9	01901-2018	07/02/2018	DE LA CRUZ ALARCON WILFREDO	PP. J. VRA EL PESU TEMPA N-5 STGO	DE LA CRUZ ALARCON WILFREDO	07/02/2018		X31-802	2013	10	EN SERVICIO	33	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
10	01912-2018	07/02/2018	HULLCA BONDALIS FORTIANTO	CC. PSE. WILSON MARQUEL PSE. INGENIERO A-8	CONDORI GARCIA WILSON JAVAN	14/02/2018		X2-712	2011	11	EN SERVICIO	84	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
11	01910-2018	07/02/2018	LADO PALA REBE AMERICO	ASIST. H. COCULLORITUM A-11 T SAN SEBASTIAN CUSCO	LADO PALA REBE AMERICO	15/09/2018		X2E-742	2011	12	EN SERVICIO	83	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
12	01925-2018	07/02/2018	QUISE SUCATONIA DANIA	PR. AV. EREDITO 337 CUSCO	FRY JASTO TULL	24/10/2018		X5L-867	2014	13	EN SERVICIO	28	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
13	01922-2018	07/02/2018	VARGAS GARDUENAS MARIO	URB. RAMIRO PERALE F-1 STGO	CARDENAS CAMARGO FRIEL	17/10/2018		X3E-725	2013	14	EN SERVICIO	411	E	27/08/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
14	01915-2018	07/02/2018	ATA MENDOZA MATEO / PAMPA ALONSO JUAN BAUTISTA	AL. H. VIRA EL PESU P-12 STGO	PAMPA VEROZOLA VICTOR AUGUSTO	26/03/2019		X4V-156	2010	16	EN SERVICIO	85	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
15	01907-2018	07/02/2018	BARRIENTOS TIZA BLAOS	AV. PACHAQUITO 411 WANCHAO	QUILLAJAMANI RODRIGO WILLY PASTOR	05/12/2019		X3S-732	2013	17	EN SERVICIO	37	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
16	01915-2018	07/02/2018	RICA MIRAMONTO MARILIA	AV. VILLA ZARATE A-1 SAN SEBAS	ALEJANDRO TRISNACHO DICA	17/10/2018		X1Z-728	2011	18	EN SERVICIO	86	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
17	01919-2018	07/02/2018	AMCO HUACA JIRIMANI NEMMI	AV. VIRA EL PESU A-8 2DA ETAPA STGO	PAULCAR HUALLPACCO JORAN DAVID	23/01/2019		X3M-922	2011	19	EN SERVICIO	412	E		S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
18	01935-2018	15/02/2018	CRUZ SARMIENTO MIGUEL / GONZALES PAREJA GREGORIA	AV. JOSE DE SAN MARTIN DE INTIMPA B-5 SAN SEBAS	AMARU DUEÑAS ALFREDO	07/11/2018		X3M-169	2013	20	EN SERVICIO	82	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
19	01923-2018	07/02/2018	TISCO DUEÑAS JOSÉ MARTIN	COM. SAN MARTIN SAN LUCAS	TISCO DUEÑAS JOSÉ MARTIN	23/06/2018		X3M-776	2011	21	EN SERVICIO	35	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
20	01950-2018	07/02/2018	BLANCO CHINO KELLY	JR. COLOMBIO A SANFAGO	TUMPA AMARILUS ENVARO	17/10/2018		X3O-888	2014	22	EN SERVICIO	36	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
21	01914-2018	07/02/2018	HULLCA GONDULIS FORTIANTO	PSE. LOS INGENIEROS A-8 WANCHAO	QUISE OCAÑA REBE	28/09/2018		X1Z-732	2014	23	EN SERVICIO	88	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019
22	01924-2018	07/02/2018	AMARU DUEÑAS ALFREDO	CALLE ALFONSO VARELA P-1 P. JOVEN GENERAL OLAMITA SANTIAGO	AMARU DUEÑAS ALFREDO	07/11/2018		X3M-792	2011	24	EN SERVICIO	38	E	12/04/2018	S	06/03/2019	REINSPEDICION 30/01/2019

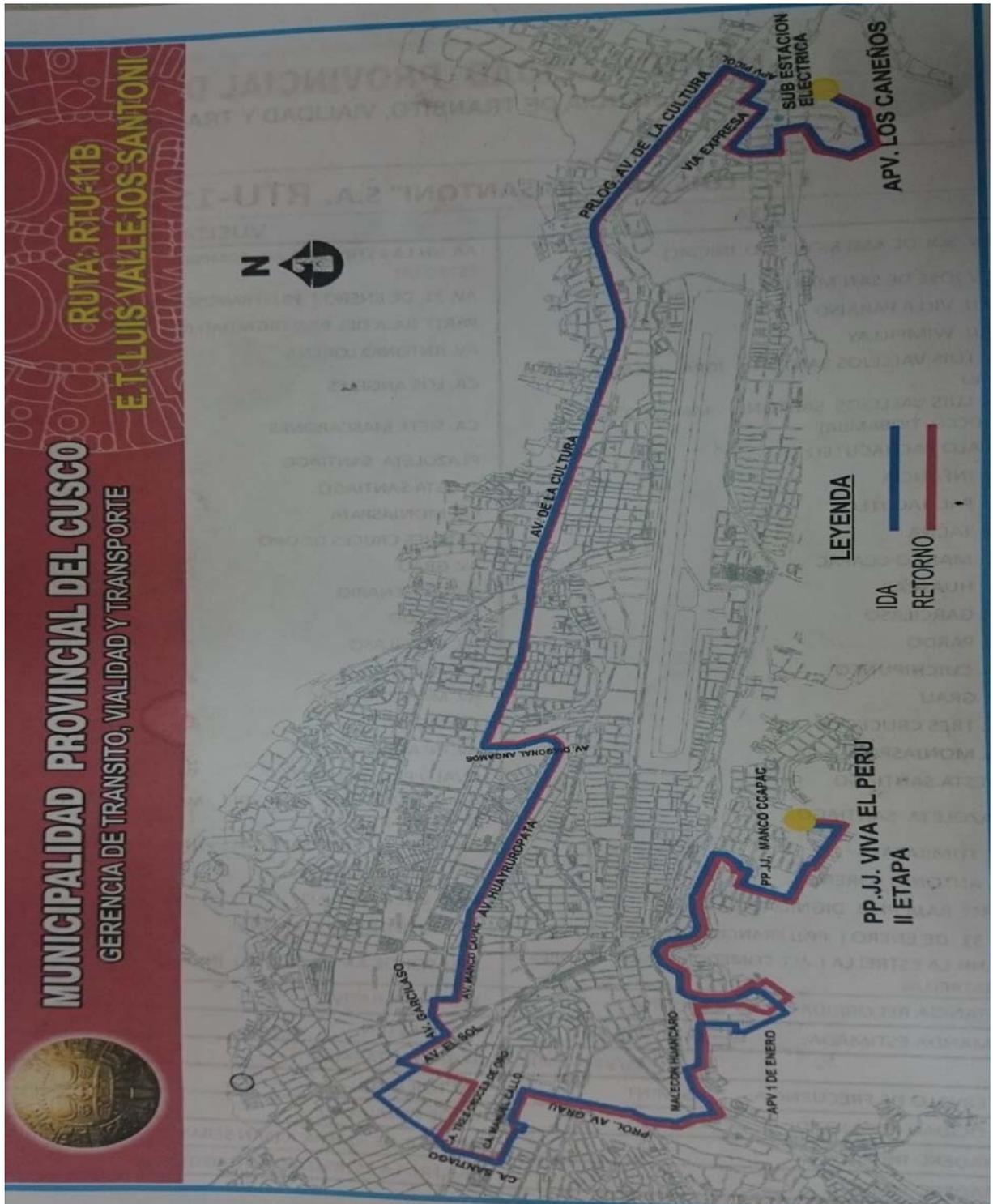
**ANEXO 8**

**RUTA DE LA EMPRESA DE SERVICIO DE TRANSPORTE RTU 11 B**

 <b>MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO</b> <b>GERENCIA DE TRANSITO, VIALIDAD Y TRANSPORTE</b>			
<b>EMPRESA DE TRANSPORTES "LUIS VALLEJO SANTONI" S.A. RTU-11B</b>			
<b>IDA</b>	<b>VUELTA</b>		
APV. SOL DE AMERICA (PDO. INICIAL)	AA.HH LA ESTRELLA (ALT. COMEDOR VIRGEN DOLORES DE LA ESTRELLA)		
APV JOSE DE SAN MARTIN	AV. 31 DE ENERO (PP.JJ FRANCISCO BOLOGNESI)		
PP.JJ. VILLA PARAISO	PARTE BAJA DEL PP.JJ DIGNIDAD NACIONAL		
PP.JJ. WIMPILLAY	AV. ANTONIO LORENA		
AV. LUIS VALLEJOS SANTONI (GRAL. OLLANTA, VIVA EL PERU	CA. LOS ANGELES		
AV. LUIS VALLEJOS SANTONI (MANCO CCAPAC, CHOCCO, TIOBAMBA)	CA. SIETE MASCARONES		
OVALO PACHACUTEQ	PLAZOLETA SANTIAGO		
AV. INFANCIA	CUESTA SANTIAGO		
AV. PACHACUTEQ	CA. MONJASPATA		
AV. TACNA	CA. TRES CRUCES DE ORO		
AV. MANCO CCAPAC	AV. GRAU		
AV. HUÁSCAR	AV. CENTENARIO		
AV. GARCILASO	AV. PARDO		
AV. PARDO	AV. GARCILASO		
CA. CUICHIPUNCO	CA. HÚASCAR		
AV. GRAU	AV. MANCO CCAPAC		
CA. TRES CRUCES DE ORO	AV. TACNA		
CA. MONJASPATA	AV. INFANCIA		
CUESTA SANTIAGO	OVALO PACHACUTEC		
PLAZOLETA SANTIAGO	AV. LUIS VALLEJOS SANTONI (MANCO CCAPAC, CHOCCO, TIOBAMBA)		
CA. TUMBAPATA	AV. LUIS VALLEJOS SANTONI (GRAL. OLLANTA, VIVA EL PERU		
AV. ANTONIO LORENA	PP.JJ. WIMPILLAY		
PARTE BAJA PP.JJ. DIGNIDAD NACIONAL	PP.JJ. VILLA PARAISO		
AV. 31 DE ENERO (PP.JJ FRANCISCO BOLOGNESI)	APV JOSE DE SAN MARTIN		
AA.HH LA ESTRELLA (ALT. COMEDOR VIRGEN DOLORES DE LA ESTRELLA)	APV. SOL DE AMERICA (PDO. INICIAL)		
DISTANCIA RECORRIDA	18.1 KM.	FLOTA OPERATIVA:	29
DEMANDA ESTIMADA:	4848 PAX/HP	FLOTA RETEN:	03
IPK	11.2 (PAS/VEH/KM)	TOTAL FLOTA (M3):	32
INTERVALO DE FRECUENCIA:	2.5 MINT	FACTOR RUTA:	5
VELOCIDAD PROMEDIO:	15 KM/H.	Nº DE PARADAS:	53 + 55 = 108
PARADERO INICIAL	APV. SOL DE AMERICA (SAN SEBASTIAN)		
PARADERO FINAL	AA.HH. LA ESTRELLA (SANTIAGO)		

ANEXO 9

MAPEO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE RTU 11 B



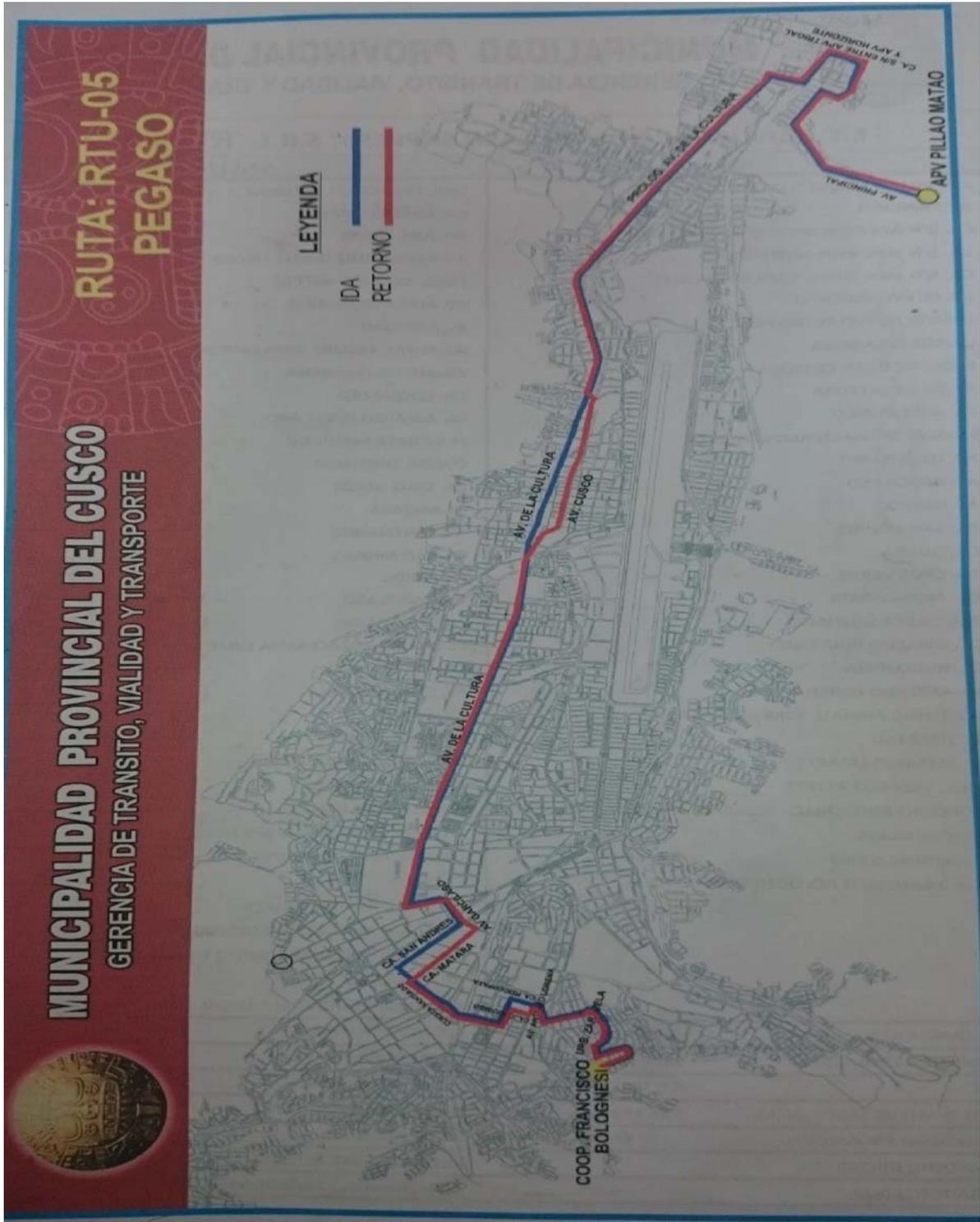
ANEXO 10

RUTA DE LA EMPRESA DE SERVICIO DE TRANSPORTE RTU 05

		MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO GERENCIA DE TRANSITO, VIALIDAD Y TRANSPORTE	
		E.T. MULTISERVICIOS "PEGASO EXPRESS" S.R.L. RTU-05	
IDA		VUELTA	
APV PILLAO MATAO (PDO INICIAL)		URB. FRANCISCO BOLOGNESI (PDO FINAL)	
AV. PRINCIPAL		CA. MIGUEL GRAU	
CA. S/N. APV PICOL ORCOMPUQUIO 2 ETAPA		AV. JOSE OLAYA	
CA. S/N (APV 30 DE SETIEMBRE)		AV. PEDRO RUIZ GALLO (COOP. DE VIVIENDA F. BOLOGNESI)	
CA. S/N (APV TRIGAL Y APV HORIZONTE)		PROL. VELASCO ASTETE	
VIA DE EVITAMIENTO		AV. ALFONSO UGARTE	
PUENTE NUEVO PETRO PERU		AV. LIBERTAD	
CA. LOS GIRASOLES		AV. TUPAC AMARU (URB.ZARZUELA)	
PROL. AV. DE LA CULTURA		AV. ANTONIO LORENA	
AV. DE LA CULTURA		CA. COQUIMBO	
CA. ARCOPUNCO		CA. GIRALDO RUIZ CARO	
PLAZOLETA LIMACPAMPA GRANDE		PLAZOLETA SANTIAGO	
AV. TULLUMAYO		CUESTA SANTIAGO	
AV. GARCILASO		CA. CRUZ VERDE	
AV. PARDO		CA. MATARA	
CA. SAN ANDRÉS		AV. CENTENARIO	
CA. QUERA		CA. SAN MIGUEL	
CA. CRUZ VERDE		AV. PARDO	
CA. MONJASPATA		AV. GARCILASO	
PLAZOLETA SANTIAGO		AV. TULLUMAYO	
CA. GIRALDO RUIZ CARO		PLAZOLETA LIMACPAMPA GRANDE	
CA. ROCCOPATA		CA. ARCOPUNCO	
AV. ANTONIO LORENA		AV. DE LA CULTURA	
AV. TUPAC AMARU (URB.ZARZUELA)		AV. CUSCO	
AV. LIBERTAD		CA. PROL. PERÚ	
AV. ALFONSO UGARTE		PROL. AV. DE LA CULTURA	
PROL. VELASCO ASTETE		CA. LOS GIRASOLES	
AV. PEDRO RUIZ GALLO (COOP. DE VIVIENDA F. BOLOGNESI)		VIA DE EVITAMIENTO	
AV. JOSE OLAYA		CA. S/N (APV TRIGAL Y APV HORIZONTE)	
CA. MIGUEL GRAU		CA. S/N APV LA KANTUTA	
URB. FRANCISCO BOLOGNESI (PDO FINAL)		CA. S/N	
		CA. S/N APV PICOL 2 PARTE	
		CALLE S/N (APV 30 DE SETIEMBRE)	
		APV PICOL ORCOMPUQUIO 2 ETAPA	
		AV. PRINCIPAL	
		APV PILLAO MATAO ALT. LOCAL COMUNAL (PDO INICIAL)	
DISTANCIA RECORRIDA	32.47 KM,	FLOTA OPERATIVA:	31
DEMANDA ESTIMADA:	2880 PAX/HP	FLOTA RETEN:	03
IPK	5.5 (PAS/VEH/KM)	TOTAL FLOTA (M3):	34
INTERVALO DE FRECUENCIA:	3.75 MINT	FACTOR RUTA:	7
VELOCIDAD PROMEDIO:	17 KM/H.	Nº DE PARADAS:	64 + 64 = 128
PARADERO INICIAL		PILLAO MATAO ALT. LOCAL COMUNAL (SAN JERONIMO)	
PARADERO FINAL		URB. FRANCISCO BOLOGNESI (SANTIAGO)	

ANEXO 11

MAPEO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE RTU 05



ANEXO 12

REGISTRO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE RTU 11 B

ROUTA RTU-11B

IND. ORDEN	PROPIETARIO			CONDUCTOR			UNIDAD VEHICULAR					MAY 2018		ESTADO	STICHER	
	FECHA	APELLIDOS Y NOMBRES	DIRECCION	APELLIDOS Y NOMBRES	CRENCIAL	IND. PLACA	ANO FABR	CODIGO	CONDICION	IND.	ENTREGA (O) / FALTA (X)	FECHA ENTREGA	VENCIMIENTO			
0																
1		MANU MAMAN VICTOR	RUELO JOVEN MANCO CAPACUTE 15 WANCHAO			XE-884	2014	21	RENOVACION		F					
2		HUMANA RODRIGUE FRANCISCO	COMUNIDAD CAJONKAS SAN SANTIAGO			XE-870	2013	02	BAJA		B					
3	01/04/2018	OSWALDO HALLAPUNKA JUAN PABLO	COOP. FOC SOLIDARIDAD 5-17	OSWALDO HALLAPUNKA JUAN PABLO	28/02/2018	X10-717	2011	05	EN SERVICIO	214	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		FALTA ENTREGAR
4	01/04/2018	HUALPA SALAS MARGARITA	URB. BANDOPURA 6-11 SICO	COLODOQUE ESPINOSA SANTIAGO	18/02/2018	ABU-783	2010	04	BAJA	217	B	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		FALTA ENTREGAR
5	01/05/2018	OSWALDO HALLAPUNKA FRANCISCO	PP. J. TIBERABAS 1-1 SICO	MONTENEGRO CALDERON SAMUEL	04/01/2018	X2F-800	2012	05	EN SERVICIO	208	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
6	01/04/2018	DRIZ WILLOCHUNKA BLADIS	J.R. PAREDO 1-11 WANCHAO	TUMPAI PORTELLA JORGE CESAR	14/11/2018	X3H-574	2014	18	EN SERVICIO	203	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
7	01/04/2018	SUBCO ANTONIA DE LOPEZ GIBLA	MAR. ESSAR VALLEDO 4-1	ROSAURO CHOCUE RUBEN PERE	04/08/2018	X1-L852	2013	07	EN SERVICIO	215	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
8	01/04/2018	REINON TORRES MANUELA	APK. SR. DE COPALLURITE 6-3	REINON HUAMAN EL ESTEBAN	14/03/2018	X1P-785	2011	08	EN SERVICIO	209	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
9		OSWALDO HALLAPUNKA FRANCISCO	AV. PESUJIT SAN SEBASTIAN	ROSAURO CHOCUE RUBEN PERE	04/08/2018	X2D-784	2013	05	BAJA		B					
10	01/05/2018	HUMANA ROSARIO FRANCISCO	APK. SICO DE COPALLURITE 6-11 WANCHAO	HUMANA ROSARIO FRANCISCO	01/02/2018	X2F-726	2014	20	EN SERVICIO	211	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
11		DRIZ WILLOCHUNKA BLADIS	J.R. PAREDO 1-11 WANCHAO			X2H-750	2014	11	BAJA		B					
12	01/05/2018	MAMAN SOLIMAYO FRAN COSE		HUMANA ROSARIO FRANCISCO	01/02/2018	X2F-866	2013	12	EN SERVICIO	213	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
13		HUALPA SALAS MARGARITA	PP. J. TIBERABAS 1-1 SICO			X2F-718	2011	13	BAJA		B					
14	01/05/2018	INCA ROSA LARSEN EIVIND	URB. TIO 0-13 WANCHAO	FRANCISCO HUAMAN WALTER	21/02/2018	FR-783	2013	14	EN SERVICIO	212	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
15	01/04/2018	CHUMBA WILLOCHUNKA	PP. J. CONSTRUCCION CIVIL 1-5 SANTIAGO	CALVO SOTO ALEJANDRO	17/02/2018	X2F-807	2014	16	EN SERVICIO	203	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
16	01/04/2018	COPACATI OLIVERA ESAR	SR. DE COPALLURITE 1-11 SANTIAGO	COPACATI OLIVERA ESAR	01/02/2018	X2D-754	2012	16	EN SERVICIO	204	E	23 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
17	01/04/2018	DRIZ WILLOCHUNKA BLADIS	AV. EL ESPERIDIO 250	OSWALDO HALLAPUNKA JUAN PABLO	28/02/2018	FRD-808	2013	17	EN SERVICIO	205	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
18	01/05/2018	HUMANA CAMILAN LUCY ELVIRA	CONJ. HRS. COMPLE. F-11 SICO	HUMANA CAMILAN LUCY ELVIRA	17/12/2018	X3R-704	2014	22	EN SERVICIO	206	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
19	01/05/2018	HUMANA CALDERON RICHARDO	CA. TIBERABAS 221 URB. CENTRO HISTORICO OUSCO	HUMANA CALDERON RICHARDO	31/01/2018	X3P-707	2014	23	EN SERVICIO	207	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
20	01/04/2018	OSWALDO HALLAPUNKA JUAN PABLO	AV. PESUJIT SAN SEBASTIAN	HUMANA ROSARIO FRANCISCO	18/02/2018	ADP-855	2014	24	EN SERVICIO	219	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
21	01/05/2018	HUALPA SALAS MARGARITA	BANDOPURA 6-11 SANTIAGO	HUMANA ROSARIO FRANCISCO	04/08/2018	X3D-777	2014	25	EN SERVICIO	210	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
22	01/04/2018	COORMANVA HUAMAN WASHINGTON	AV. TIBERABAS 1-11 SANTIAGO	COORMANVA HUAMAN WASHINGTON	15/09/2018	X3D-732	2014	26	EN SERVICIO	216	E	15 DE MAYO	06/03/2019	VIGENTE		
											TUC ENTREGADO		15			
											TUC FALTA ENTREGAR		1			
											BAJA VEHICULAR		5			

ANEXO 13

**ACTA DE VERIFICACIÓN VEHICULAR PARA OBTENER EL TUC  
(TARJETA ÚNICA DE CIRCULACIÓN)**



Nº 001465

**ACTA DE VERIFICACION VEHICULAR**

NOMBRE DE LA EMPRESA:			RUTA N°
NOMBRE DEL PROPIETARIO:			CATEG. LIC:
NOMBRE DEL CONDUCTOR:			
DATOS DEL VEHICULO			
PLACA DE RODAJE:	COLOR DEL VEHICULO:		N° DE NEUMATICOS:
CLASE:	PESO BRUTO:	AÑO DE FABRIC:	N° DE PUERTAS:
N° DE ASIENTOS	CAPAC. DE PASAJEROS:		

CARACTERÍSTICAS DEL VEHICULO	SI	NO	DATOS Y DESCRIPCION
PUERTA DE ACCESO PLEGABLE DE DOS HOJAS			
PUERTA DE ACCESO PLEGABLE DE UNA HOJA			
VENTANAS CORREDIZAS			
ASIDEROS LONGITUDINALES			
ASIDEROS VERTICALES			
N° DE RUTA PINTADO EXTERIOR DELANTERO, POSTERIOR Y LATERALES			
AFORO DE PASAJEROS, SENTADOS Y DE PIE			
ANCHO DE ASIENTO			
DISTANCIA LIBRE ENTRE EL ASIENTO Y EL RESPALDO			
ALTURA DE TECHO A PISO (PASADIZO)			
ANCHO DEL PASADIZO DE CIRCULACION			

**DOCUMENTO Y ACCESORIOS DEL VEHICULO**

DETALLE	SI	NO	DETALLE	SI	NO
POLIZA DE SEGUROS (SOAT)			ESPEJOS EXTERIORES LATERALES		
CERTIFICADO INSPECCION TECNICA VEHICULAR (CITY)			CINTURON DE SEGURIDAD		
CREDENCIAL DE CONDUCTOR HABILITADO			NUMERO DE PLACAS AUXILIARES (INTERNAS)		
CREDENCIAL DE COBRADOR HABILITADO			NUMERO DE PLACAS AUXILIARES (EXTERNAS)		
BOTIQUIN			PARABRISAS EN BUEN ESTADO DELANTERA/POSTERIOR		
EXTINTOR TIPO B PESO MINIMO 06 KLS			VENTANAS TRANSPARENTES		
GATA			LUCES DELANTERAS Y POSTERIORES		
LLAVE DE RUEDAS			SISTEMA ESCAPE DE GASES DEL MOTOR		
TRIANGULOS O CONOS DE SEGURIDAD			CINTAS REFLECTIVAS LATERALES Y POSTERIOR		
LLANTA DE REPUESTO			AVISO EN PUERTAS SUBIDA BAJADA		
LINTERNA			PISO ANTIDESLIZANTE		
PANELES ELECTRONICOS			GUARDAFANGOS O ESCARPINES		
PARACHOQUES DELANTERO Y POSTERIOR			COLOR VEHICULAR DE LA EMPRESA		
LETRERO LUMINOSO ORIGEN Y DESTINO DELANTERO			LETRAS LATERALES		
LIMPIEZA DE LA UNIDAD VEHICULAR			HOJA DE RUTA (PLANO) INTERIOR DEL VEHICULO		
SISTEMA AUDIBLE QUE ADVIERTE LA BAJADA (TIMBRE)			BOCINA		
LIMPIA PARABRISAS			SISTEMA AUDIBLE DE RETROCESO		
ASIENTOS PREFERENCIALES IDENTIFICADOS			FRENO DE MANO		

**OBSERVACIONES**


**NOTA: EN CASO DE NO SER APROBADO SE LE OTORGARA 03 DIAS HABILDES PARA QUE PUEDA SOLICITAR LA REINSPECCION VEHICULAR CONFORME ESTABLECE EL TEXTO UNICO DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS (TUPA) DEL GOBIERNO MUNICIPAL DEL CUSCO EN SU PROCEDIMIENTO N° 126**

Cusco, .....de..... del 201.....

.....  
FIRMA DEL CONDUCTOR  
NOMBRE:.....  
DNI:.....

.....  
FIRMA GMC  
NOMBRE:.....  
DNI:.....

ANEXO 14

SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE

SOLICITO INFORMACIÓN CONCERNIENTE A  
LAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

SEÑOR:

ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO  
Carlos Manuel Moscoso Perea



Gerencia de Transito, Viabilidad y Transporte.

Los que suscriben, el Bachiller en Economía DARCY GREGORI CASTRO NINA, identificado con DNI N° 71583038, con domicilio en Calle ASOC. PRO. VIV. BELLAVISTA SAN BLAS MZ. C. LT. 6 del Distrito de Cusco, Provincia y Departamento de Cusco; y la Bachiller en Economía JEANETTE CCALA MINA, identificado con DNI N° 74244638, con domicilio en JR. DOS DE MAYO 805, Distrito de Sicuani, Provincia de Cuzco Y Departamento de Cusco, nos presentamos ante Usted y Exponemos lo siguiente:

Que habiéndonos otorgado nuestro Bachillerato con fecha de expedición 28 de Diciembre de 2018, y haber presentado nuestro Plan de Tesis "Análisis de la Fijación de Precios en el Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Cusco Caso: RTU 11A, RTU 05, 11B", y siendo necesario la información concerniente al tema, Solicito:

- Listado de la Flota vehicular OPERATIVA, REQUERIDA Y HABILITADA de las RTU 11 A, RTU 11 B y RTU 05.
- Copia del Plan Regulador de Rutas.
- Copia del TUPA.
- Copia del TUC actualizado.
- Copia de tarjeta única de circulación.
- Copia del acta de verificación vehicular.
- Cope la ordenanza municipal N° 033-2012-MPC y N° 032-2012-MPC.

Agradeciendo anticipadamente por su gentil atención, quedamos a la espera de su gentil atención.

Adjunto

- Copia de la Resolución del Plan de Tesis

Cusco 28 de Agosto de 2018

Darcy Gregori Castro Nina  
DNI: 71583038

D. CENTE ASEJOR

Jeanette Ccala Mina  
DNI: 74244638

**ANEXO 15**  
**CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA EMPRESA RTU 11 A “NUEVO AMANECER”**

**CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LAS RUTAS URBANAS E INTERURBANAS DE LA CIUDAD DEL CUSCO**

**RUTA Nro. RTU-11A**

Conste por el presente instrumento, el Contrato de Concesión para la operación del Servicio de Transporte de la Ruta Urbana Nro. RTU-11A del Plan Regulador de Rutas de la ciudad del Cusco (en adelante, el Contrato), celebrado de una parte por, la **Municipalidad Provincial del Cusco**, (en adelante, **EL CONCEDENTE**), debidamente representada por su Alcalde el Economista Luis Arturo Florez García, identificado con DNI N°23801472, y de la otra, la **Empresa Inversiones Nuevo Amanecer Cusco Servicios Múltiples S.A.** (en adelante **EL CONCESIONARIO**), identificada con RUC N° 20491141418, inscrita en la partida registral N° 11127127 de la Zona Registral N° X - Sede Cusco, con domicilio legal en Avenida Luis Vallejo Santoni G-3 de la Asociación Pro Vivienda Señor de Ccoylloritty, del distrito de San Sebastian, provincia y departamento del Cusco, Perú, debidamente representado por el Sr. Alejandro Frisancho Baca, identificado con DNI Nro.23850478.

El presente Contrato se suscribe bajo los términos y condiciones siguientes:



**TITULO I**  
**GENERALIDADES**



**CLÁUSULA 01: PARTES INTEGRANTES DEL CONTRATO**

El presente contrato está conformado por la oferta ganadora y los documentos derivados del proceso de licitación pública especial que establezcan obligaciones para **EL CONCEDENTE** y **EL CONCESIONARIO**

- 1.1 Las bases, sus anexos, y las circulares emitidas por el Comité Especial.
- 1.2 Los documentos, instrumentos y declaraciones presentados por el Adjudicatario, sus integrantes o sus Empresas vinculadas, durante el desarrollo de la Licitación y hasta la fecha de firma del presente documento. Todos y cada uno de los derechos y obligaciones derivados de dichos documentos son plenamente exigibles entre **EL CONCEDENTE** y **EL CONCESIONARIO**.
- 1.3 La propuesta del **CONCESIONARIO** aceptada por la Municipalidad Provincial del Cusco.

**TITULO II**  
**DE LAS CONDICIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO A**  
**PRESTAR POR EL CONCESIONARIO**

**CLAUSULA 08: ETAPA DE INICIO DE LA CONCESION**

8.1 La CONCESIÓN tendrá una duración de DIEZ (10) AÑOS contados a partir del primer día hábil siguiente a la fecha de la firma del contrato.

8.2 EL CONCESIONARIO iniciara su operación bajo las condiciones técnicas, económicas y operacionales previstas en el presente Contrato de Concesión previo el cumplimiento de las siguientes obligaciones: vinculación de la flota solicitada por EL CONCEDENTE y pruebas efectuadas a los autobuses.

8.3 EL CONCEDENTE se obliga a poner a disposición de EL CONCESIONARIO los itinerarios para dar inicio a la operación de las rutas de transporte, los cuales serán flexibles en función a aspectos geográficos y de demanda. Estas obligaciones serán de cumplimiento por EL CONCEDENTE salvo hechos imputables a terceros o circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor que originen el retraso del cumplimiento de la obligación.

8.4 EL CONCEDENTE, podrá proponer planes operacionales para situaciones críticas de demanda insatisfecha, pudiendo racionalizar el itinerario de las rutas dentro de su recorrido original, tornándolo más directo ó con menor tiempo de viaje a fin de mejorar el servicio prestado; así como solicitar a EL CONCEDENTE la modificación mejora u optimización de rutas.

**CLAUSULA 09: ÁREA DE LA CONCESIÓN**

Es la definida en el Plan Regulador de Rutas 2012-2022, con el código de ruta - RTU-11A de acuerdo a la siguiente descripción:

Código de Ruta	RTU-11A
Distancia de la Ruta (KM)	18.10 km
Flota requerida (unidades M3)	16
Flota requerida máxima (unidades M3)	17

## ANEXO 16

### CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA EMPRESA RTU 05 “PEGASO EXPRESS”

#### CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LAS RUTAS URBANAS E INTERURBANAS DE LA CIUDAD DEL CUSCO

##### RUTA Nro. RTU-05

Conste por el presente instrumento, el Contrato de Concesión para la operación del Servicio de Transporte de la Ruta Urbana Nro. RTU-05 del Plan Regulador de Rutas de la ciudad del Cusco (en adelante, el Contrato), celebrado de una parte por, la **Municipalidad Provincial del Cusco**, (en adelante, **EL CONCEDENTE**), debidamente representada por su Alcalde el Economista Luis Arturo Florez García, identificado con DNI N°23801472, y de la otra, la **Empresa Multiservicios Pegaso Express SRL**. (en adelante **EL CONCESIONARIO**), identificada con RUC N° 20490621688, inscrita en la partida registral N° 11027142 de la Zona Registral N° X - Sede Cusco, con domicilio legal en Avenida Diagonal Angamos Nro. 1947 del distrito de Wanchaq, provincia y departamento del Cusco, Perú, debidamente representado por el Sr. Mario Dalguerre Bañares identificado con DNI Nro. 23922753.

El presente Contrato se suscribe bajo los términos y condiciones siguientes:



#### TITULO I GENERALIDADES

##### CLÁUSULA 01: PARTES INTEGRANTES DEL CONTRATO

El presente contrato está conformado por la oferta ganadora y los documentos derivados del proceso de licitación pública especial que establezcan obligaciones para **EL CONCEDENTE** y **EL CONCESIONARIO**

- 1.1 Las bases, sus anexos, y las circulares emitidas por el Comité Especial.
- 1.2 Los documentos, instrumentos y declaraciones presentados por el Adjudicatario, sus integrantes o sus Empresas vinculadas, durante el desarrollo de la Licitación y hasta la fecha de firma del presente documento. Todos y cada uno de los derechos y obligaciones derivados de dichos documentos son plenamente exigibles entre **EL CONCEDENTE** y **EL CONCESIONARIO**.
- 1.3 La propuesta del **CONCESIONARIO** aceptada por la Municipalidad Provincial del Cusco.
- 1.4 Las actas de los acuerdos complementarios que firmen las partes, las actas de conciliación y los fallos de los tribunales a los que se recurra.

**TITULO II**  
**DE LAS CONDICIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO A**  
**PRESTAR POR EL CONCESIONARIO**

**CLAUSULA 08: ETAPA DE INICIO DE LA CONCESION**

- 8.1 La CONCESIÓN tendrá una duración de DIEZ (10) AÑOS contados a partir del primer día hábil siguiente a la fecha de la firma del contrato.
- 8.2 EL CONCESIONARIO iniciara su operación bajo las condiciones técnicas, económicas y operacionales previstas en el presente Contrato de Concesión previo el cumplimiento de las siguientes obligaciones: vinculación de la flota solicitada por EL CONCEDENTE y pruebas efectuadas a los autobuses.
- 8.3 EL CONCEDENTE se obliga a poner a disposición de EL CONCESIONARIO los itinerarios para dar inicio a la operación de las rutas de transporte, los cuales serán flexibles en función a aspectos geográficos y de demanda. Estas obligaciones serán de cumplimiento por EL CONCEDENTE salvo hechos imputables a terceros o circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor que originen el retraso del cumplimiento de la obligación.
- 8.4 EL CONCEDENTE podrá proponer planes operacionales para situaciones críticas de demanda insatisfecha, pudiendo racionalizar el itinerario de las rutas dentro de su recorrido original, tomándolo más directo ó con menor tiempo de viaje a fin de mejorar el servicio prestado; así como solicitar a EL CONCEDENTE la modificación mejora u optimización de rutas.

**CLAUSULA 09: ÁREA DE LA CONCESIÓN**

Es la definida en el Plan Regulador de Rutas 2012-2022, con el código de ruta - RTU-05 de acuerdo a la siguiente descripción;

Código de Ruta	RTU-05
Distancia de la Ruta (KM)	32.47 Km.
Flota requerida (unidades M3)	34
Flota requerida máxima (unidades M3)	37

## ANEXO 17

### CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA EMPRESA RTU 11 B “LUIS VALLEJO SANTONI”

#### CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LAS RUTAS URBANAS E INTERURBANAS DE LA CIUDAD DEL CUSCO

##### RUTA Nro. RTU-11B

Conste por el presente instrumento, el Contrato de Concesión para la operación del Servicio de Transporte de la Ruta Urbana Nro. RTU-11B del Plan Regulador de Rutas de la ciudad del Cusco (en adelante, el Contrato), celebrado de una parte por, la **Municipalidad Provincial del Cusco**, (en adelante, **EL CONCEDENTE**), debidamente representada por su Alcalde el Economista Luis Arturo Florez Garcia, identificado con DNI N°23801472, y de la otra, la **Empresa de Transportes Luis Vallejos Santoni S.A.**, (en adelante **EL CONCESIONARIO**), identificada con RUC N° 20357582246, inscrita en la partida registral N° 02084616 de la Zona Registral N° X - Sede Cusco, con domicilio legal en Pasaje Ttiobamba F-1 del Distrito de Santiago, provincia y departamento del Cusco, Perú, debidamente representado por el Sr. Edgar Copacati Cutipa, identificado con DNI Nro.01313529.

El presente Contrato se suscribe bajo los términos y condiciones siguientes:



#### TITULO I

#### GENERALIDADES



#### CLÁUSULA 01: PARTES INTEGRANTES DEL CONTRATO

El presente contrato está conformado por la oferta ganadora y los documentos derivados del proceso de licitación pública especial que establezcan obligaciones para **EL CONCEDENTE** y **EL CONCESIONARIO**.

- 1.1 Las bases, sus anexos, y las circulares emitidas por el Comité Especial.
- 1.2 Los documentos, instrumentos y declaraciones presentados por el Adjudicatario, sus integrantes o sus Empresas vinculadas, durante el desarrollo de la Licitación y hasta la fecha de firma del presente documento. Todos y cada uno de los derechos y obligaciones derivados de dichos documentos son plenamente exigibles entre **EL CONCEDENTE** y **EL CONCESIONARIO**.
- 1.3 La propuesta del **CONCESIONARIO** aceptada por la Municipalidad Provincial del Cusco.
- 1.4 Las actas de los acuerdos complementarios que firmen las partes, las actas de conciliación y los fallos de los tribunales a los que se recurra.

**TITULO II**  
**DE LAS CONDICIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO A**  
**PRESTAR POR EL CONCESIONARIO**

**CLAUSULA 08: ETAPA DE INICIO DE LA CONCESION**

- 8.1 La CONCESIÓN tendrá una duración de DIEZ (10) AÑOS contados a partir del primer día hábil siguiente a la fecha de la firma del contrato.
- 8.2 EL CONCESIONARIO iniciara su operación bajo las condiciones técnicas, económicas y operacionales previstas en el presente Contrato de Concesión previo el cumplimiento de las siguientes obligaciones: vinculación de la flota solicitada por EL CONCEDENTE y pruebas efectuadas a los autobuses.
- 8.3 EL CONCEDENTE se obliga a poner a disposición de EL CONCESIONARIO los itinerarios para dar inicio a la operación de las rutas de transporte, los cuales serán flexibles en función a aspectos geográficos y de demanda. Estas obligaciones serán de cumplimiento por EL CONCEDENTE salvo hechos imputables a terceros o circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor que originen el retraso del cumplimiento de la obligación.
- 8.4 EL CONCEDENTE, podrá proponer planes operacionales para situaciones críticas de demanda insatisfecha, pudiendo racionalizar el itinerario de las rutas dentro de su recorrido original, tomándolo más directo ó con menor tiempo de viaje a fin de mejorar el servicio prestado; así como solicitar a EL CONCEDENTE la modificación mejora u optimización de rutas.

**CLAUSULA 09: ÁREA DE LA CONCESIÓN**

Es la definida en el Plan Regulador de Rutas 2012-2022, con el código de ruta - RTU-11B de acuerdo a la siguiente descripción:

Código de Ruta	RTU-11B
Distancia de la Ruta (KM)	48.48 Km.
Flota requerida (unidades M3)	16
Flota requerida máxima (unidades M3)	17

**CLÁUSULA 10: RÉGIMEN DE LA OPERACIÓN DE RUTAS**

- 10.1 La operación de la ruta, se someterá al régimen que establezca EL CONCEDENTE, el cual estará constituido por las normas de carácter nacional,

## ANEXO 18

### CALENDARIO PRELIMINAR DEL CREDITO “CREDITO TRANSPORTE PUBLICO URBANO” – UNIDADES NUEVAS

Tipo:	Crédito Transporte Urbano						
Zona:	ZONA 1 (Aurimac, Ayacucho, Cusco, Huancavelica, Junin y Madre de Dios)						
Moneda:	Dólares	Monto:	50000	Frecuencia:	Mensual	Plazo:	60
T.Calend.:	Periodo Fijo	Desemb.:	24/01/2019	F. 1ª Cuota:	23/02/2019		

T.E.A.:	16.77 %	Interes Moratorio Anual:	96.00 %
T.C.E.A.:	17.46 %		
Desgravamen:	0.0005		

T.E.A. (Tasa Efectiva Anual) Fija

T.C.E.A. (Tasa de Costo Efectivo Anual)

ITF 0.005 %

Fuente: Caja Municipal de Ahorros y Crédito Cusco S.A. -<https://zonasegura.cmac-cusco.com.pe/simuladorweb/fmSimuladorCredito.aspx>

Nro.	Fecha	Interés	Interés Diferido	Capital	Saldo	*Seguro Desgravamen	ITF	Cuota Total
1	23/02/2019	650	0	555.3	49,444.70	25	0.05	1,230.35
2	25/03/2019	642.78	0	562.52	48,882.18	24.72	0.05	1,230.07
3	24/04/2019	635.47	0	569.83	48,312.34	24.44	0.05	1,229.79
4	24/05/2019	628.06	0	577.24	47,735.10	24.16	0.05	1,229.51
5	23/06/2019	620.56	0	584.75	47,150.36	23.87	0.05	1,229.22
6	23/07/2019	612.95	0	592.35	46,558.01	23.58	0.05	1,228.93
7	22/08/2019	605.25	0	600.05	45,957.96	23.28	0.05	1,228.63
8	21/09/2019	597.45	0	607.85	45,350.11	22.98	0.05	1,228.33
9	21/10/2019	589.55	0	615.75	44,734.36	22.68	0.05	1,228.03
10	20/11/2019	581.55	0	623.76	44,110.61	22.37	0.05	1,227.72
11	20/12/2019	573.44	0	631.86	43,478.74	22.06	0.05	1,227.41
12	19/01/2020	565.22	0	640.08	42,838.67	21.74	0.05	1,227.09
13	18/02/2020	556.9	0	648.4	42,190.27	21.42	0.05	1,226.77
14	19/03/2020	548.47	0	656.83	41,533.44	21.1	0.05	1,226.45
15	18/04/2020	539.93	0	665.37	40,868.07	20.77	0.05	1,226.12
16	18/05/2020	531.28	0	674.02	40,194.06	20.43	0.05	1,225.79
17	17/06/2020	522.52	0	682.78	39,511.28	20.1	0.05	1,225.45
18	17/07/2020	513.65	0	691.66	38,819.62	19.76	0.05	1,225.11
19	16/08/2020	504.66	0	700.65	38,118.97	19.41	0.05	1,224.76
20	15/09/2020	495.55	0	709.76	37,409.22	19.06	0.05	1,224.41
21	15/10/2020	486.32	0	718.98	36,690.24	18.7	0.05	1,224.06
22	14/11/2020	476.97	0	728.33	35,961.91	18.35	0.05	1,223.70
23	14/12/2020	467.5	0	737.8	35,224.11	17.98	0.05	1,223.33
24	13/01/2021	457.91	0	747.39	34,476.72	17.61	0.05	1,222.96
25	12/02/2021	448.2	0	757.1	33,719.62	17.24	0.05	1,222.59
26	14/03/2021	438.36	0	766.95	32,952.67	16.86	0.05	1,222.21
27	13/04/2021	428.38	0	776.92	32,175.75	16.48	0.05	1,221.83
28	13/05/2021	418.28	0	787.02	31,388.74	16.09	0.05	1,221.44
29	12/06/2021	408.05	0	797.25	30,591.49	15.69	0.05	1,221.05
30	12/07/2021	397.69	0	807.61	29,783.88	15.3	0.05	1,220.65
31	11/08/2021	387.19	0	818.11	28,965.77	14.89	0.05	1,220.24
32	10/09/2021	376.55	0	828.75	28,137.02	14.48	0.05	1,219.83
33	10/10/2021	365.78	0	839.52	27,297.50	14.07	0.05	1,219.42
34	09/11/2021	354.87	0	850.43	26,447.06	13.65	0.05	1,219.00
35	09/12/2021	343.81	0	861.49	25,585.57	13.22	0.05	1,218.58
36	08/01/2022	332.61	0	872.69	24,712.88	12.79	0.05	1,218.14
37	07/02/2022	321.27	0	884.03	23,828.85	12.36	0.05	1,217.71
38	09/03/2022	309.78	0	895.53	22,933.32	11.91	0.05	1,217.27
39	08/04/2022	298.13	0	907.17	22,026.15	11.47	0.05	1,216.82
40	08/05/2022	286.34	0	918.96	21,107.19	11.01	0.05	1,216.36
41	07/06/2022	274.39	0	930.91	20,176.28	10.55	0.05	1,215.91
42	07/07/2022	262.29	0	943.01	19,233.27	10.09	0.05	1,215.44
43	06/08/2022	250.03	0	955.27	18,278.01	9.62	0.05	1,214.97
44	05/09/2022	237.61	0	967.69	17,310.32	9.14	0.05	1,214.49
45	05/10/2022	225.03	0	980.27	16,330.05	8.66	0.05	1,214.01
46	04/11/2022	212.29	0	993.01	15,337.04	8.17	0.05	1,213.52
47	04/12/2022	199.38	0	1,005.92	14,331.12	7.67	0.05	1,213.02
48	03/01/2023	186.3	0	1,019.00	13,312.12	7.17	0.05	1,212.52
49	02/02/2023	173.06	0	1,032.24	12,279.88	6.66	0.05	1,212.01
50	04/03/2023	159.64	0	1,045.66	11,234.21	6.14	0.05	1,211.49
51	03/04/2023	146.04	0	1,059.26	10,174.96	5.62	0.05	1,210.97
52	03/05/2023	132.27	0	1,073.03	9,101.93	5.09	0.05	1,210.44
53	02/06/2023	118.33	0	1,086.98	8,014.95	4.55	0.05	1,209.90
54	02/07/2023	104.19	0	1,101.11	6,913.85	4.01	0.05	1,209.36
55	01/08/2023	89.88	0	1,115.42	5,798.42	3.46	0.05	1,208.81
56	31/08/2023	75.38	0	1,129.92	4,668.50	2.9	0.05	1,208.25
57	30/09/2023	60.69	0	1,144.61	3,523.89	2.33	0.05	1,207.69
58	30/10/2023	45.81	0	1,159.49	2,364.40	1.76	0.05	1,207.11
59	29/11/2023	30.74	0	1,174.56	1,189.83	1.18	0.05	1,206.53
60	29/12/2023	15.47	0	1,189.83	0	0.59	0.05	1,205.95
...	...							
		22,318.11	0	50,000.00	...	858.39	3	73,179.52
TOTAL	S/							

## ANEXO 19

### CALENDARIO PRELIMINAR DEL CREDITO “CREDITO TRANSPORTE PUBLICO URBANO” – UNIDADES DE SEGUNDA

Tipo:	Credito Transporte Urbano						
Zona:	ZONA 1 (Apurimac, Ayacucho, Cusco, Huancavelica, Junin y Madre de Dios)						
Moneda:	Dólares	Monto:	35000	Frecuencia:	Mensual	Plazo:	48
T.Calend.:	Periodo Fijo	Desemb.:	24/01/2019	F. 1° Cuota:	23/02/2019		
T.E.A.:	18.16 %	Interes Moratorio Anual:	96.00 %				
T.C.E.A.:	19.00 %						
Desgravamen:	0.0006						
T.E.A. (Tasa Efectiva Anual) Fija		T.C.E.A. (Tasa de Costo Efectivo Anual)		ITF 0.005 %			

Fuente: Caja Municipal de Ahorros y Crédito Cusco S.A. -<https://zonasegura.cmacusco.com.pe/simuladorweb/fmSimuladorCredito.aspx>

Nro.	Fecha	Interés	Interés Diferido	Capital	Saldo	*Seguro Desgravam	ITF	Cuota Total
					35,000.00			
1	23/02/2019	490	0	516.31	34,483.69	21	0.05	1,027.36
2	25/03/2019	482.77	0	523.54	33,960.15	20.69	0.05	1,027.05
3	24/04/2019	475.44	0	530.87	33,429.29	20.38	0.05	1,026.73
4	24/05/2019	468.01	0	538.3	32,890.99	20.06	0.05	1,026.42
5	23/06/2019	460.47	0	545.83	32,345.15	19.73	0.05	1,026.09
6	23/07/2019	452.83	0	553.48	31,791.68	19.41	0.05	1,025.77
7	22/08/2019	445.08	0	561.23	31,230.45	19.08	0.05	1,025.43
8	21/09/2019	437.23	0	569.08	30,661.37	18.74	0.05	1,025.10
9	21/10/2019	429.26	0	577.05	30,084.32	18.4	0.05	1,024.76
10	20/11/2019	421.18	0	585.13	29,499.19	18.05	0.05	1,024.41
11	20/12/2019	412.99	0	593.32	28,905.87	17.7	0.05	1,024.06
12	19/01/2020	404.68	0	601.63	28,304.25	17.34	0.05	1,023.70
13	18/02/2020	396.26	0	610.05	27,694.20	16.98	0.05	1,023.34
14	19/03/2020	387.72	0	618.59	27,075.61	16.62	0.05	1,022.98
15	18/04/2020	379.06	0	627.25	26,448.36	16.25	0.05	1,022.60
16	18/05/2020	370.28	0	636.03	25,812.33	15.87	0.05	1,022.23
17	17/06/2020	361.37	0	644.94	25,167.39	15.49	0.05	1,021.85
18	17/07/2020	352.34	0	653.97	24,513.43	15.1	0.05	1,021.46
19	16/08/2020	343.19	0	663.12	23,850.31	14.71	0.05	1,021.07
20	15/09/2020	333.9	0	672.4	23,177.90	14.31	0.05	1,020.67
21	15/10/2020	324.49	0	681.82	22,496.08	13.91	0.05	1,020.27
22	14/11/2020	314.95	0	691.36	21,804.72	13.5	0.05	1,019.86
23	14/12/2020	305.27	0	701.04	21,103.68	13.08	0.05	1,019.44
24	13/01/2021	295.45	0	710.86	20,392.82	12.66	0.05	1,019.02
25	12/02/2021	285.5	0	720.81	19,672.01	12.24	0.05	1,018.59
26	14/03/2021	275.41	0	730.9	18,941.11	11.8	0.05	1,018.16
27	13/04/2021	265.18	0	741.13	18,199.98	11.36	0.05	1,017.72
28	13/05/2021	254.8	0	751.51	17,448.47	10.92	0.05	1,017.28
29	12/06/2021	244.28	0	762.03	16,686.44	10.47	0.05	1,016.83
30	12/07/2021	233.61	0	772.7	15,913.74	10.01	0.05	1,016.37
31	11/08/2021	222.79	0	783.52	15,130.22	9.55	0.05	1,015.91
32	10/09/2021	211.82	0	794.49	14,335.74	9.08	0.05	1,015.44
33	10/10/2021	200.7	0	805.61	13,530.13	8.6	0.05	1,014.96
34	09/11/2021	189.42	0	816.89	12,713.24	8.12	0.05	1,014.48
35	09/12/2021	177.99	0	828.32	11,884.92	7.63	0.05	1,013.99
36	08/01/2022	166.39	0	839.92	11,045.00	7.13	0.05	1,013.49
37	07/02/2022	154.63	0	851.68	10,193.32	6.63	0.05	1,012.99
38	09/03/2022	142.71	0	863.6	9,329.72	6.12	0.05	1,012.47
39	08/04/2022	130.62	0	875.69	8,454.03	5.6	0.05	1,011.96
40	08/05/2022	118.36	0	887.95	7,566.08	5.07	0.05	1,011.43
41	07/06/2022	105.93	0	900.38	6,665.69	4.54	0.05	1,010.90
42	07/07/2022	93.32	0	912.99	5,752.70	4	0.05	1,010.36
43	06/08/2022	80.54	0	925.77	4,826.93	3.45	0.05	1,009.81
44	05/09/2022	67.58	0	938.73	3,888.20	2.9	0.05	1,009.25
45	05/10/2022	54.43	0	951.87	2,936.33	2.33	0.05	1,008.69
46	04/11/2022	41.11	0	965.2	1,971.13	1.76	0.05	1,008.12
47	04/12/2022	27.6	0	978.71	992.41	1.18	0.05	1,007.54
48	03/01/2023	13.89	0	992.41	0	0.6	0.05	1,006.95
...	...							
		13,302.81	0	35,000.00	...	570.12	2.4	48,875.36
TOTAL	S/							