

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL
CUSCO
FACULTAD DE ECONOMÍA
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**



TESIS

**IMPACTO DE LA PANDEMIA POR SARS-CoV-2 (COVID 19) EN LA RENTABILIDAD
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE
ABANCAY, 2021**

PRESENTADO POR:

Br. Melania Carpio Muñoz

Br. Claudia Regina Cornejo Delgado

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL
DE ECONOMISTA**

ASESOR:

Dr. Armando Tarco Sánchez

Cusco – Perú

2023

INFORME DE ORIGINALIDAD

(Aprobado por Resolución Nro. CU-303-2020-UNSAAC)

El que suscribe, Asesor del trabajo de investigación/tesis titulada: Impacto de la pandemia por SARS-COV-2 (COVID 19) en la rentabilidad del servicio de transporte público de la ciudad de Abancay, 2021.

presentado por: Melania Carpio Muñoz con DNI Nro.: 70513778

presentado por: Cludia Regina Cornejo Delgado con DNI Nro.: 71833632

para optar el título profesional/grado académico de Título profesional de Economista

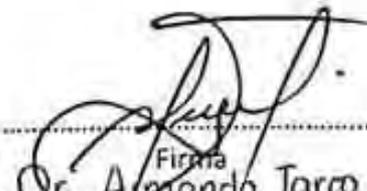
Informo que el trabajo de investigación ha sido sometido a revisión por 2 veces, mediante el Software Antiplagio, conforme al Art. 6° del **Reglamento para Uso de Sistema Antiplagio de la UNSAAC** y de la evaluación de originalidad se tiene un porcentaje de 08.....%.

Evaluación y acciones del reporte de coincidencia para trabajos de investigación conducentes a grado académico o título profesional, tesis

Porcentaje	Evaluación y Acciones	Marque con una (X)
Del 1 al 10%	No se considera plagio.	X
Del 11 al 30 %	Devolver al usuario para las correcciones.	
Mayor a 31%	El responsable de la revisión del documento emite un informe al inmediato jerárquico, quien a su vez eleva el informe a la autoridad académica para que tome las acciones correspondientes. Sin perjuicio de las sanciones administrativas que correspondan de acuerdo a Ley.	

Por tanto, en mi condición de asesor, firmo el presente informe en señal de conformidad y adjunto la primera página del reporte del Sistema Antiplagio.

Cusco, 07 de diciembre de 2023


Firma
Post firma Dr. Armando Tarco Sánchez

Nro. de DNI 23863407

ORCID del Asesor 0000-0003-0599-721X

Se adjunta:

1. Reporte generado por el Sistema Antiplagio.
2. Enlace del Reporte Generado por el Sistema Antiplagio: <http://unsaac.turnitin.com/viewer/submission/oid:27259:293202221>

NOMBRE DEL TRABAJO

TESIS FINAL RENTABILIDAD TRANSPORTE - COVID - ABANCAY -.docx

AUTOR

Melania Carpio Muñoz Claudia Regina Cornejo Delgado

RECUENTO DE PALABRAS

35315 Words

RECUENTO DE CARACTERES

173564 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS

165 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

1.4MB

FECHA DE ENTREGA

Dec 7, 2023 7:34 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Dec 7, 2023 7:36 AM GMT-5**● 8% de similitud general**

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

- 7% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● Excluir del Reporte de Similitud

- Base de datos de trabajos entregados
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 10 palabras)
- Material bibliográfico
- Material citado

PRESENTACIÓN

Nos es grato dirigirnos y presentar ante usted Sr. Decano de la Facultad de Economía, Dr. Rafael Fernando Vargas Salinas, y ante ustedes Sres. Docentes Miembros del Jurado de la Escuela Profesional de Economía, el presente trabajo de investigación titulado **“IMPACTO DE LA PANDEMIA POR SARS-CoV-2 (COVID 19) EN LA RENTABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE ABANCAY, 2021”** con la finalidad de optar el Título Profesional de Economista de acuerdo al Reglamento de Grados y Títulos vigente de la universidad. El principal objetivo de la investigación es analizar el impacto de la pandemia por SARS-CoV-2 (COVID 19) en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay. De esta manera, esperamos que el siguiente trabajo pueda ser de utilidad para la comunidad académica e interesados en el tema.

DEDICATORIA

A mis padres, Socorro y Fernando por su amor y apoyo incondicional. A mis hermanos Fernando, Vanesa y Jean por siempre estar conmigo y a mis sobrinos Octavio y Emiliano que son mi motivación para seguir adelante.

Claudia Regina.

A mis muy amados e inspiradores padres, Hermelinda y Luis, su gran ejemplo me acompaña y fortalece en todo momento. A mis queridas hermanas, Lizbeth y Maythe, mis mejores aliadas en esta y mil vidas.

Melania

AGRADECIMIENTO

A nuestras familias, en especial a nuestros padres, que con su ejemplo de vida y su amor por nosotras nos impulsaron a culminar esta tesis y a nuestros hermanos que motivan nuestra superación y crecimiento profesional.

A nuestro asesor, Dr. Armando Tarco Sánchez, por su paciencia, exigencia y compromiso con nosotras, su figura tan ejemplar nos motiva a ejercer con ahínco y esmero nuestra profesión para honrar sus enseñanzas adquiridas durante el desarrollo de nuestra investigación.

A Dios Todopoderoso, por permitirnos llegar a este momento tan importante para nosotras y para los que nos quieren, siguiendo sus palabras y obrando con integridad en cada etapa de nuestras vidas.

ÍNDICE GENERAL

PRESENTACIÓN	ii
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO	iv
ÍNDICE GENERAL.....	v
ÍNDICE DE TABLAS	viii
ÍNDICE DE FIGURAS	xi
RESUMEN	xiii
ABSTRACT	xiv
INTRODUCCIÓN	xv
CAPÍTULO I	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1. Situación problemática	1
1.2. Formulación del problema	6
1.2.1. Problema general	6
1.2.2. Problemas específicos.....	6
1.3. Justificación de la investigación.....	6
1.3.1. Justificación social.....	6
1.3.2. Justificación Práctica	6
1.3.3. Justificación teórica	7
1.3.4. Justificación metodológica.....	7
1.4. Objetivos de la investigación	7
1.4.1. Objetivo general	7
1.4.2. Objetivos específicos	7
CAPÍTULO II	8
MARCO TEORICO CONCEPTUAL	8
2.1. Antecedentes de la investigación	8
2.1.1. Antecedentes Internacionales.....	8
2.1.2. Antecedentes Nacionales	9

2.1.3.	Antecedentes Locales	11
2.2.	Bases teóricas	13
2.2.1.	Teoría de la Rentabilidad	13
2.2.2.	Mercado de Transporte	19
2.3.	Marco conceptual	24
2.4.	Formulación de la hipótesis	26
2.4.1.	Hipótesis general	26
2.4.2.	Hipótesis específicas.....	26
2.5.	VARIABLES	27
2.5.1.	VARIABLES e indicadores.....	27
2.5.2.	Operacionalización de las variables	28
CAPÍTULO III.....		29
MÉTODO DE INVESTIGACIÓN		29
3.1.	Ámbito de estudio.....	29
3.2.	Nivel de investigación	30
3.3.	Tipo de investigación.....	31
3.4.	Diseño de la investigación	31
3.5.	Unidad de análisis.....	31
3.6.	Población y muestra.....	31
3.6.1.	Población.....	31
3.6.2.	Muestra	32
3.7.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	33
3.7.1.	Técnicas	33
3.7.2.	Instrumentos.....	33
3.8.	Procesamiento y análisis de datos	33
CAPÍTULO IV		34
RESULTADOS		34
4.1.	Contexto situacional	34
4.2.	Resultados del procesamiento de información.....	36
4.2.1.	Medidas preventivas y de apoyo Covid 19	37
4.2.2.	Rentabilidad de los comités de transporte público urbano de Abancay	49
4.2.3.	Impacto del COVID 19 en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay	78

CAPÍTULO V.....	91
DISCUSIÓN.....	91
CONCLUSIONES.....	97
RECOMENDACIONES	99
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	101
ANEXOS	110
Anexo 1. Matriz de consistencia	111
Anexo 2. Matriz de operacionalización de variables.....	113
Anexo 3. Matriz de instrumento	114
Anexo 4. Flujo de caja de los comités.....	118
Anexo 5. Índice de Sharpe	135
Anexo 6. Ingresos y costos.....	136
Anexo 7. Marco legal.....	142

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de variables.....	28
Tabla 2 Población de estudio	32
Tabla 3 Distribución de la muestra de investigación	33
Tabla 4 Rutas de transporte público urbano en Abancay	35
Tabla 5 Transportistas por comité de transporte urbano Abancay, 2021	36
Tabla 6 Número de vueltas diarios en promedio en ruta por comité/línea, 2021	37
Tabla 7 La reducción de aforo en el transporte público evitó el incremento de contagios por covid-19.....	37
Tabla 8 Los protocolos sanitarios implementados en el servicio de transporte fueron suficientes para prevenir los contagios	39
Tabla 9 Las restricciones al servicio de transporte por el covid-19 fueron necesarias	40
Tabla 10 La inmovilización obligatoria por estado de emergencia conllevó a que el servicio de transporte tuviera pérdidas económicas significantes	41
Tabla 11 La emergencia sanitaria ha perjudicado la economía de los transportistas	42
Tabla 12 La constante fiscalización impidió el funcionamiento del servicio de transporte	43
Tabla 13 La libertad de tránsito ha posibilitado el incremento de los beneficios económicos del servicio de transporte	44
Tabla 14 Las medidas de apoyo como los subsidios del estado llegaron a beneficiar económicamente a los transportistas.....	46
Tabla 15 Las prórrogas de vigencia de licencias y autorizaciones de conducción fueron beneficiosas para los transportistas	47
Tabla 16 Remuneración al conductor por día (S/)	49

Tabla 17 Remuneración al cobrador por día (S/)	50
Tabla 18 Costos de alimentación por día (S/)	51
Tabla 19 Cantidad de chequeos médicos anuales de los conductores y cobradores	52
Tabla 20 Costo unitario chequeos médicos de los conductores y cobradores (S)	53
Tabla 21 Cantidad de veces de acondicionamiento del vehículo anual	53
Tabla 22 Gasto por acondicionamiento de vehículo por medidas sanitarias (S/)	54
Tabla 23 Cantidad de Kits de primeros auxilios que poseen los transportistas	55
Tabla 24 Frecuencia de compra de kits de primeros auxilios	56
Tabla 25 Gastos de kits de primeros auxilios (S/)	57
Tabla 26 Gastos de indumentaria del conductor (S/)	57
Tabla 27 Gastos de indumentaria del cobrador (S/)	58
Tabla 28 Costos fijos de los transportistas de comités de transporte urbano (S/)	59
Tabla 29 Gasto diario en combustible por vehículo (S/)	60
Tabla 30 Convenio con grifos	61
Tabla 31 Frecuencia de lavado de vehículos	61
Tabla 32 Gastos por cada lavado de vehículos (S/)	62
Tabla 33 Frecuencia de cambio de aceite y filtros	63
Tabla 34 Gastos de cambio de aceite y filtros (S)	63
Tabla 35 Frecuencia revisión técnica	64
Tabla 36 Gastos de revisión técnica (S/)	64
Tabla 37 Frecuencia de cambio de llantas	65
Tabla 38 Gastos de revisión técnica (S/)	66
Tabla 39 Frecuencia regulación de frenos y pastillas	66

Tabla 40 Gastos de regulación de frenos y pastillas (S/)	67
Tabla 41 Pernoctación de vehículos	68
Tabla 42 Gastos de regulación de frenos y pastillas (S/)	69
Tabla 43 Costos variables de los transportistas de comités de transporte urbano (S/)	69
Tabla 44 Total de costos operativos de los transportistas de comités de transporte urbano (S)	70
Tabla 45 Tarifario de pasajes	71
Tabla 46 Cantidad de usuarios diarios	71
Tabla 47 Subsidio del gobierno a los transportistas de comités de transporte urbano	72
Tabla 48 Ingreso diario de los transportistas de los comités de lunes a viernes	73
Tabla 49 Ingresos diario de los transportistas de los comités de sábado y domingo	75
Tabla 50 Estado de pérdidas y ganancias - Comité 1, 2019-2021	78
Tabla 51 Rentabilidad del Comité 1	79
Tabla 52 Estado de pérdidas y ganancias - Comité 2, 2019-2021	80
Tabla 53 Rentabilidad del Comité 2	81
Tabla 54 Estado de pérdidas y ganancias - Comité 3, 2019-2021	82
Tabla 55 Rentabilidad del Comité 3	83
Tabla 56 Estado de pérdidas y ganancias - Comité 4, 2019-2021	84
Tabla 57 Rentabilidad del Comité 4	85
Tabla 58 Estado de pérdidas y ganancias - Comité 5, 2019-2021	86
Tabla 59 Rentabilidad del Comité 5	87
Tabla 60 Estado de pérdidas y ganancias general, 2019-2021	88
Tabla 61 Balance general de los comités de transporte urbano de Abancay	89
Tabla 62 Rentabilidad general de los Comités de transporte público urbano	90

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Lima-Índice de Transporte Público de Moovit (%)	2
Figura 3 Demanda de transporte.....	20
Figura 4 Mapa de la provincia de Abancay	30
Figura 5 Transportistas por comité de transporte urbano Abancay, 2021	36
Figura 6 La reducción de aforo en el transporte público evitó el incremento de contagios por covid-19.....	38
Figura 7 Los protocolos sanitarios implementados en el servicio de transporte fueron suficientes para prevenir los contagios	39
Figura 8 Las restricciones al servicio de transporte por el covid-19 fueron necesarias.....	40
Figura 9 La inmovilización obligatoria por estado de emergencia conllevó a que el servicio de transporte tuviera pérdidas económicas significantes	41
Figura 10 La emergencia sanitaria ha perjudicado la economía de los transportistas	42
Figura 11 La constante fiscalización impidió el funcionamiento del servicio de transporte	43
Figura 12 La libertad de tránsito ha posibilitado el incremento de los beneficios económicos del servicio de transporte	45
Figura 13 Las medidas de apoyo como los subsidios del estado llegaron a beneficiar económicamente a los transportistas.....	46
Figura 14 Las prórrogas de vigencia de licencias y autorizaciones de conducción fueron beneficiosas para los transportistas	47
Figura 15 Pagos futuros a realizar por cada transportista de los comités de transporte público urbano.....	49
Figura 16 Cantidad de chequeos médicos anuales de los conductores y cobradores	52

Figura 17 Cantidad de veces de acondicionamiento del vehículo anual.....	54
Figura 18 Cantidad de Kits de primeros auxilios que poseen los transportistas	55
Figura 19 Frecuencia de compra de kits de primeros auxilios	56
Figura 20 Pernoctación de vehículos	68
Figura 21 Subsidio del gobierno a los transportistas de comités de transporte urbano	72
Figura 22 Ingreso diario de los transportistas de los comités de lunes a viernes- antes de pandemia	73
Figura 23 Ingreso diario de los transportistas de los comités de lunes a viernes- durante de pandemia.....	74
Figura 24 Ingresos diario de los transportistas de los comités de sábado y domingo - antes de pandemia.....	76
Figura 25 Ingresos diario de los transportistas de los comités de sábado y domingo - durante pandemia.....	76

RESUMEN

La presente investigación titulada “Impacto de la pandemia por SARS-COV-2 (COVID 19) en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay” tuvo como objetivo analizar el impacto de la pandemia por SARS-CoV-2 (COVID 19) en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay, referido al transporte colectivo de personas en autobuses dentro de una ciudad o área urbana.

Para ello, se empleó un estudio de tipo básico y nivel descriptivo, diseño no experimental y de enfoque cuantitativo. La población estuvo conformada por 165 transportistas de los siete comités de servicio de transporte urbano de la ciudad de Abancay y la muestra la constituyeron 67 transportistas de cinco comités operativos de servicio de transporte urbano. Se aplicó como técnica la encuesta con su respectivo instrumento el cuestionario.

Los resultados evidenciaron que el margen operativo de las empresas era, en promedio, 34% antes de pandemia, mientras que, durante pandemia fue 13%. Del mismo modo, el margen bruto se contrajo de 39% a 22%, en promedio y el margen neto pasó de ser 22% antes de pandemia a 6% durante pandemia, reduciéndose en 21%, 17% y 16%, respectivamente. Los costos operativos se redujeron al igual que los ingresos, sin embargo, este último tuvo una contracción mayor.

La conclusión fue que la pandemia por el COVID 19 19 impactó negativamente en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay.

Palabras clave: pandemia, Covid 19, rentabilidad, empresas de transporte, impacto, transportista, transporte público.

ABSTRACT

The objective of this research entitled "Impact of the SARS-COV-2 (COVID 19) pandemic on the profitability of the urban public transport service in the city of Abancay" was to analyze the impact of the SARS-CoV-2 pandemic (COVID 19) in the profitability of the urban public transport service of the city of Abancay, referring to the collective transport of people in buses within a city or urban area.

For this, a study of basic type and descriptive level, non-experimental design and quantitative approach was used. The population consisted of 165 carriers from the seven urban transportation service committees of the city of Abancay and the sample was made up of 67 carriers from five urban transportation service operating committees. The survey was applied as a technique with its respective instrument, the questionnaire.

The results showed that the operating margin of the companies was, on average, 34% before the pandemic, while during the pandemic it was 13%. Similarly, the gross margin contracted from 39% to 22%, on average, and the net margin went from 22% before the pandemic to 6% during the pandemic, reducing by 21%, 17% and 16%, respectively. Operating costs fell as did revenue, however the latter had a larger contraction.

The conclusion was that the COVID 19 19 pandemic had a negative impact on the profitability of the urban public transport service in the city of Abancay.

Keywords: pandemic, Covid 19, profitability, transport companies, impact, carrier, public transport

INTRODUCCIÓN

La pandemia por el Covid 19 ha generado impactos negativos en la economía en general, dentro de ello, uno de los sectores más afectados fue el de transportes, en específico, el servicio de empresas de transporte urbano formales de pasajeros, considerando que si bien continuaron brindando el servicio ante la necesidad de la población, tuvieron que adaptar su oferta a los nuevos requerimientos sanitarios que involucraban un acondicionamiento óptimo de los vehículos, reducción de aforos, entre otros; afectando la situación habitual de los transportistas quienes vieron reducidos sus ingresos. Frente a ello, se considera relevante estudiar el impacto de la pandemia por Covid 19 en la rentabilidad de este sector.

El presente estudio tuvo por objetivo analizar el impacto de la pandemia por Covid 19 en la rentabilidad de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Abancay. Para ello, la investigación se estructura de la siguiente manera:

En el capítulo I, se presenta el planteamiento del problema, dando a conocer la situación problemática identificada, la formulación de preguntas y objetivos de investigación, así como la justificación del estudio.

En el capítulo II, se expone el marco teórico de la investigación que engloba los antecedentes o estudios previos relacionados, las bases teóricas en las que se explican los problemas de la investigación, el marco conceptual, referencial y legal, así como la formulación de hipótesis e identificación de variables e indicadores y Operacionalización de las variables.

En el capítulo III, se desarrolla el método de investigación, dando a conocer el tipo y nivel de la investigación, diseño de estudio, delimitando la población y muestra, así como la técnica e instrumento de recolección de datos y los procesos de procesamiento y análisis de estos.

En el capítulo IV, se presentan los resultados del estudio, dando respuesta a los problemas de investigación mediante el análisis e interpretación de resultados.

Finalmente, se desarrolla la discusión de los hallazgos del estudio, comparando con las hipótesis, antecedentes y con el marco teórico explicativo y literatura existente al respecto.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.Situación problemática

El mundo ha atravesado una de las pandemias que más perjuicio ha generado, se dio una crisis sanitaria, humana y económica a nivel mundial a causa de la pandemia por el Covid 19. Esta coyuntura ha intensificado problemas económicos y sociales, y en aras de evitar la propagación del virus y proteger a su población, la gran mayoría de países dispusieron medidas de emergencia sanitaria. Una de las principales medidas de la emergencia sanitaria ha sido la disposición de aislamiento social y los confinamientos tanto voluntarios como obligatorios; esto, inevitablemente, causó consecuentes efectos negativos en la economía mundial.

A nivel internacional, se generó una disminución del dinamismo económico. Según el World Bank (2021), la economía global se contrajo en 4.3% en el año 2020, muchas empresas se vieron obligadas a cerrar o detener su funcionamiento, hubo interrupciones en las cadenas de suministro, lo cual llegó a generar incremento de precios de ciertos productos en algunos países (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2020). Dentro de ello, el sector transporte fue uno de los principales vectores de transmisión del virus y debido a las restricciones de movilidad, la demanda de transporte disminuyó, las empresas de este sector tuvieron que adaptarse a las condiciones de emergencia y los protocolos propuestos en cada país. (Ibold et al., 2020). Según la Nota Informativa Sectorial de la Organización Internacional de Trabajo (OIT, 2020), la pandemia tuvo un impacto sin precedentes en el sector del transporte urbano.

En Perú, el consumo privado se contrajo en -8.7% en 2020 respecto al año anterior (Banco Central de Reserva del Perú, 2021). Y uno de los sectores más afectados también es el transporte,

la demanda de transporte público ha caído al menos un 93,6% a partir del inicio de la cuarentena y las medidas implementadas ante esta. A partir de ahí, se presenta una recuperación que es más pronunciada desde finales de mayo hasta inicios de agosto (Organización Latinoamericana de Energía [OLADE], 2020).

Figura 1

Lima-Índice de Transporte Público de Moovit (%)



Nota. Índice de Transporte Público de Moovit (2020)

Bajo decretos supremo se reanudaron las actividades de servicio de transporte público bajo nuevos protocolos de distanciamiento social y con un aforo de 50% de su capacidad inicial. En julio de 2020, se introdujeron la orden de cuarentena obligatoria del gobierno y las restricciones para evitar la propagación de COVID-19, a través de la capacidad máxima de pasajeros, causando pérdidas económicas a las empresas y operadores de transporte urbano. Es así que, para menguar temporalmente este efecto, el Gobierno aprobó dar un subsidio a empresas de transporte público ya que debían seguir operando cumpliendo los protocolos de seguridad sanitaria, este subsidio fue de entre S/ 0.30 a S/ 1.29 por kilómetro recorrido según el tamaño de la unidad (Instituto Peruano de Economía [IPE], 2020).

Sin embargo, no se logró disipar gran parte de los efectos adversos en los ingresos y costos del servicio de transporte público urbano, además, agravando la situación, a marzo de 2021, se ha reportaron alzas en el precio de combustible, el galón de petróleo diésel, en promedio, costaba S/13, mientras que en junio de 2020 se precisaba un precio de S/8. Este combustible es el más usado por transporte de carga, buses interprovinciales y urbanos; los cuales, la segunda semana de marzo, acataron una huelga indefinida. Si bien, en diálogos con autoridades del Ministerio de Transportes del Perú, se logró un acuerdo con los transportistas de carga, aún no se da una negociación ni acuerdo exitoso respecto a la problemática de los transportistas interprovinciales y urbanos (Torres, 2021).

La región de Apurímac, provincia de Abancay, distrito de Abancay ha tenido una alta tasa de morbilidad y mortalidad por el covid-19 ubicándose en una situación de riesgo extremo a nivel nacional por el alto incremento de contagios en los últimos meses. A diferencia de otras partes del país, Abancay y en general la región de Apurímac han obtenido importantes ingresos de las actividades extractivas que se han desarrollado en sus territorios; sin embargo, estas no se han traducido en inversiones adecuadas en infraestructura y servicios, siendo así que, existen, principalmente, carencias en el servicio de salud lo cual propició la poca capacidad de respuesta del sistema de salud ante la pandemia en cuestión, agravando los efectos de esta.

Enmarcado en ello, ante el alto nivel de contagios por la pandemia del Covid 19 en la ciudad de Abancay, se establecieron medidas de prevención que implicaron restricciones en actividades como el transporte público. El informe de movilidad de Google COVID-19 Community Mobility Reports proporciona información acerca de los cambios que se produjeron en la movilidad de personas frente a las medidas preventivas establecidas. Es así que, se detalla las directrices de movimiento organizado por área geográfica y categorizados en diferentes

categorías de ubicaciones, como tiendas, lugares de entretenimiento, entre otros; Abancay presenta una disminución en transporte hacia tiendas y ocio, supermercados y farmacias, parques, estaciones de transporte y lugares de trabajo, pero se presenta un incremento en transporte hacia zonas residenciales.

En la ciudad de Abancay, según el Plan de Desarrollo Urbano de Abancay existen siete rutas de transporte urbano (Municipalidad Provincial de Abancay, 2012) y se verifica que los principales problemas del transporte urbano son el congestionamiento vehicular principalmente en los horarios de mayor afluencia de pasajeros llamados también horas punta son de 7:00 a 8:00 horas, de 12:00 a 14:00 horas y de 17:00 a 19:00 horas en los días laborales; y también la baja calidad de servicio, no cuenta con infraestructura segura, las vías no presentan las condiciones físicas necesarias para su correcto funcionamiento y tránsito debido a su mal estado de conservación, la limitada amplitud de las vías y la falta de continuidad entre ellas. En ese contexto, las restricciones sanitarias y variaciones en el servicio de transporte público urbano de pasajeros en Abancay ante la pandemia por el Covid 19 generaron que la dinámica económica del servicio se modifique.

Dentro de los principales efectos de la pandemia en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de Abancay, se registró que hubo una disminución significativa en la cantidad de pasajeros que utilizaban los servicios de transporte público, debido a las restricciones de movilización y a los cambios en las preferencias de los consumidores habituales del servicio de transporte público urbano, quienes empezaron a usar con mayor frecuencia medios de transporte alternativos como motocicletas, bicicletas y servicios de taxi para evitar contagios o minimizar sus costos de transporte. Asimismo, durante la pandemia por el Covid 19, en el transporte urbano de Abancay se manejó un aforo límite de 9 personas sentadas en cada autobús y, pese a que el precio

de los pasajes se incrementó de S/ 0.70 a S/1.00, no se logró mantener el nivel de ingresos que las empresas de transporte público reportaban antes de la pandemia, lo que llevó a que los ingresos percibidos por las empresas de transporte público urbano se vieron mermados, generando un efecto en cadena porque se perjudicó los ingresos de las empresas de transporte urbano, así como los de los transportistas y trabajadores involucrados en la prestación de dicho servicio.

Además, las empresas de transporte urbano público han tenido que implementar medidas de seguridad sanitaria, como el uso obligatorio de mascarillas y la desinfección regular de los vehículos, para prevenir la propagación del virus entre los pasajeros y el personal. Estas medidas han aumentado los costos operativos y han requerido una mayor capacitación del personal. Es así que se incrementó el uso de materiales e insumos para cumplir con los protocolos de seguridad exigidos, considerando que, dentro de los protocolos exigidos al año 2021, se tiene el uso de material plástico transparente de fácil desinfección en la cabina que divide al conductor del pasajero, así también, uso de surtidores de alcohol o gel desinfectante para los pasajeros; aunado a ello, se registró incremento de los precios del combustible impactando así en los costos operativos de cada vehículo.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que ya se registraba álgidos problemas en el servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay, las consecuencias generadas por la pandemia del Covid 19 propiciaron impactos inmediatos y directos en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano, consecuentemente, en la rentabilidad de las empresas de servicio de transporte urbano y en los ingresos de los transportistas y trabajadores de este sector, afectando a diversos agentes económicos. Con base en todo lo expuesto, se considera pertinente estudiar el impacto de la pandemia por Covid 19 en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de abancay, 2020-2021.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cuál es el impacto del COVID 19 en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay?

1.2.2. Problemas específicos

P.E.1. ¿Cuál es el impacto del COVID 19 en los costos operativos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay?

P.E.2. ¿Cuál es el impacto del COVID 19 en los ingresos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay?

1.3. Justificación de la investigación

1.3.1. Justificación social

El estudio brindará resultados que permitirán establecer medidas operativas y estrategias que contrarresten los efectos negativos generados a los transportistas urbanos de la ciudad de Abancay; las cuales, al implementarse, propiciarán la mejora de su rentabilidad y, consecuentemente, de su bienestar económico. Así también, los resultados servirán de soporte a las autoridades locales para establecer planes de contingencia y medidas preventivas que permitan enfrentar una posible futura crisis de diversa índole, no solo en el ámbito de la salud, sino también en lo económico.

1.3.2. Justificación Práctica

La investigación deriva en propuestas operativas que deben ponerse en práctica para dinamizar el sector de transporte en la ciudad de Abancay y revertir los daños ocasionados en

materia de rentabilidad, manteniendo y resguardando la seguridad y salud de los trabajadores y de los usuarios del servicio.

1.3.3. Justificación teórica

El presente estudio es pertinente ya que busca sumar conocimiento y generar reflexión y debate respecto a los efectos económicos generados por la pandemia, en específico, en la rentabilidad del sector transportes y cuáles son los principales medios por los que se canalizan estos efectos, identificando así factores vulnerables dentro del sector transportes que servirá como antecedentes y conclusiones a otras investigaciones relacionadas.

1.3.4. Justificación metodológica

La presente investigación empleará el método científico y aplicará un cuestionario y técnicas de procesamiento de data primaria y secundaria para analizar el comportamiento de las variables, brindando validez a los instrumentos utilizados para propiciar la replicación de la investigación en las demás ciudades del país o para futuras investigaciones referidas al tema.

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general

Analizar cuál es el impacto de la pandemia por SARS-CoV-2 (COVID 19) en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay.

1.4.2. Objetivos específicos

O.E.1 Determinar el impacto de la pandemia por SARS-CoV-2 (COVID 19) en los costos operativos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay.

O.E.2 Determinar el impacto de la pandemia por SARS-CoV-2 (COVID 19) en los ingresos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay.

CAPÍTULO II

MARCO TEORICO CONCEPTUAL

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes Internacionales

Ruiz y Villacreses (2015), en su trabajo de investigación denominado “Análisis de los costos operativos entre el sistema de transporte público y el tranvía de la Ciudad de Cuenca en el 2014”. Tuvo como objetivo principal de no reducir la oferta actual de autobuses urbanos en Cuenca. El tipo de investigación fue básica, descriptiva. La población y muestra fue conformada por la zona de la Cuenca con 474 buses. La técnica empleada fue encuestas y documentos los instrumentos fueron el cuestionario y la ficha de documentación. A partir de estas se obtuvo las siguientes conclusiones; los costos de operación por Km de bus varían según: condición, año, marca, estilo de conducción y costos de operación del vehículo entre 0.46 USD/Km, y 0.50 USD/Km. Por otra parte, para identificar el costo de operación por kilómetro de un tranvía Citadis 302, se recopilieron algunos datos a través de investigaciones realizadas en países de América Latina con medios de transporte similares, ya que la información y los datos sobre este sistema son actualmente limitados. Finalmente, se puede observar que, con la implantación del proyecto del tranvía al sistema actual, los costos de operación se incrementarán en un 15%.

Murriagui (2016) en su trabajo de investigación Expansión urbana y demanda de transporte público de buses: caso de estudio parroquias de Cumbayá, Tumbaco y Puembo. Tuvo como objetivo principal determinar las condiciones de dependencia entre los servicios de transporte público de Cumbayá, Tumbaco y Puembo y el crecimiento poblacional. El tipo de investigación fue descriptiva, básica. La población y muestra estuvo conformada por Cumbaya, Tumbaco y Puembo. La técnica empelada fue la encuesta e instrumento el cuestionario. A partir

de estas se obtuvo como conclusiones; Existe una sobreoferta de transporte público de buses con un total de 622 por día y 141 viajes desde la calle Río Coca a sus distintos destinos. Pese al exceso de oferta, los márgenes de servicio son razonables en las horas pico. Por otro lado, en los últimos años las actividades económicas de la parroquia han cambiado, anteriormente las ocupaciones principales eran la agricultura y la pesca, a la fecha predomina el comercio, manufactura y construcción. Finalmente, el aumentar el número de unidades y viajes paulatinamente para los años 2016, 2020 y 2025 con 172, 197 y 234 unidades y 761, 871 y 1.034 viajes, para satisfacer la demanda de transporte público.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

Dioses (2018), en su trabajo denominado “financiamiento y su influencia en la rentabilidad de las micro y pequeñas empresas del sector servicios del Perú: caso empresa de transportes y servicios don Luis S.R.L. Chimbote, 2013-2017”. Tuvo como finalidad caracterizar cómo el financiamiento incide en cuán rentable es la empresa de transportes. El tipo de investigación fue no experimental, correlacional descriptivo, bibliográfico documental. La población estuvo conformada por fuente bibliográfica y documental. La técnica empleada fue revisión bibliográfica, revisión de datos y como instrumento fueron fichas bibliográficas. A partir de estas se obtuvo las siguientes conclusiones; que el financiamiento tiene un impacto positivo en la rentabilidad de la empresa en estudio, considerando al financiamiento como un factor clave en la ejecución de las operaciones, ya que contribuye a mejorar la rentabilidad de los bienes y activos, representa una reducción del capital ajenos (de terceros) y una importante eficiencia en la gestión del propio recurso; en la liquidez, solvencia (endeudamiento) y gestión, ya que permite a la empresa cumplir mejor con sus obligaciones (pasivos), lo que indica una buena gestión por parte de la gerencia. Por otro lado, al aplicar los métodos de análisis y ratios financieros, esta fuente financiera contribuye

e incide positivamente en la rentabilidad de la empresa, lo que contribuyó a mejorar la productividad y las ventas de la empresa, y en esto influye el buen manejo de los recursos obtenidos, teniendo en cuenta los problemas económicos que existen en el Perú. Sin embargo, el financiamiento tiene un impacto positivo en la rentabilidad de las micro y pequeñas empresas en Perú; maximizando ganancias con sus propios recursos y posibilitando establecer buenas relaciones con sus proveedores, mientras ayuda a mantener bajos los costos; y todo ello, a través de la gestión adecuada de la gerencia de estas empresas. Finalmente el financiamiento tiene un efecto positivo en las utilidades, ya que el financiamiento ayuda a estas empresas alcanzar los objetivos planteados, impulsando su crecimiento, competir y así ayudar a mantener la estabilidad de sus actividades económicas y realizar nuevas y más eficientes actividades e incrementar su rentabilidad, condiciones para la obtención de financiamiento, ya que se ha comprobado que el financiamiento es un factor determinante en el rendimiento económico-productivo para toda empresa, sobre todo a las microempresas.

Huerta (2019) en su trabajo denominado “Caracterización del financiamiento y la rentabilidad en las micro y pequeñas empresas del sector servicio, rubro transportes – Huaraz 2018”. Su objetivo principal fue identificar el financiamiento y rentabilidad de las Mypes en el sector transporte. El estudio fue cuantitativo, no experimental y descriptivo. La población estuvo conformada por 50 micro y pequeñas empresas del sector y como muestra 20. La encuesta fue la técnica empleada y como instrumento el cuestionario. De aquí se obtuvo las siguientes conclusiones; el 60% consideran que tuvieron rentabilidad económica, el 55% ejecutan balances financieros, el 75% invierte entre S/ 120,000 – 600,000, el 65% consideran relevante mejorar el servicio y el 50% minimizan costos. Por otro lado, la determinación de las características del préstamo incide directamente en la identificación de las características de rentabilidad de las

MYPE en el escenario de estudio, según los resultados arrojados en la investigación y la teoría la sustenta a través de los antecedentes y bases teóricas presentados por otros investigadores.

2.1.3. Antecedentes Locales

Arapa y Quispe (2018), en su trabajo denominado “la informalidad del régimen laboral y la rentabilidad de la empresa de servicio de transporte urbano de pasajeros "Señor de Huerto S.A" del distrito de Sicuani -Cusco, periodo 2017”. Plantearon como propósito identificar cuán informal es el sistema de trabajo y cómo es la rentabilidad en la empresa de estudio. El tipo de investigación fue de tipo básica, diseño no experimental, alcance descriptivo. La población y muestra estuvo conformada por 3 (gerente, controlador, contador de la empresa). La técnica empleada fue análisis documental, entrevista e instrumentos ficha documental y ficha de entrevista. A partir de estas se obtuvo las siguientes conclusiones; Los documentos examinados y las entrevistas realizadas, se puede observar que debido a la informalidad laboral (no planillas) en la que se encuentra la empresa la rentabilidad actual va disminuyendo, por otro lado, no cuentan con una estrategia adecuada para mejorar los servicios de transporte urbano, aunque la SUNAFIL ha examinado y dictado las sanciones correspondientes. Por otro lado, la desorganización del trabajo afecta en gran medida las ganancias económicas de la empresa, pues los trabajadores indocumentados tendrán problemas con la SUNAFI, cuando ésta les imponga sanciones. De igual manera, los documentos revisados y la entrevista con el gerente demostraron que la informalidad tuvo un impacto significativo en los rendimientos financieros, el tema de la fiscalización de SUNAFIL y SUNAT fue la razón por la que no puede aumentar su rentabilidad financiera, se pudo evidenciar que la rentabilidad financiera es baja.

Castro y Ccala (2019) en su trabajo de investigación intitulado “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”. Tuvo como objetivo principal establecer la fijación de precios en el servicio de transporte público en las zonas urbanas de la ciudad del Cusco 2018 caso RTU 11 A, RTU 05 y RTU 11 B. El tipo de investigación fue descriptiva, diseño no experimental, enfoque cuantitativo con método inductivo – deductivo. La población estuvo conformada por 29 empresas de transporte público siendo un total de 434,654 y una muestra de 384. La técnica empleada fue observación, entrevista y encuesta y los instrumentos fueron ficha de observación, guía de entrevista, cuestionario y recopilación de datos. A partir de esto se obtuvieron las siguientes conclusiones; el precio del servicio genera ventas rentables en 10.2%. Cuanto mayor y más larga es la ruta comercial, menores son los precios, tal como lo demuestra la Empresa RTU 05. Por otro lado, el grado de formalización de las Empresas de Servicio de Transporte Público se estimó mediante tarjetas de circulación otorgadas por la municipalidad, por lo tanto, es posible afirmar que la empresa Pegaso no tiene formalización porque sus vehículos no se registraron en el sistema de control administrado por la municipalidad. Además, los costos operativos de las Empresas de Servicio de Transporte Público se han dividido en costos fijos (costos de mano de obra, costos de legalización y costos administrativos) y costos variables (costos de combustible, costos de mantenimiento preventivo y correctivo). Finalmente, los ingresos de las Empresas de Servicio de Transporte Público se miden por el número de usuarios y forma en que se paga la tarifa, en la empresa “Nuevo amanecer” los ingresos devienen del pago de pasaje entero (84%), medio (12%) y escolar (5%), registrando ingresos mensuales de alrededor de S/. 17,680.40; en “Luis vallejo Santoni” pasaje entero (82%), medio (12%) y escolar (6%), con ingresos de alrededor de S/. 17,158.40, en “Express Pegaso” entero (83%), medio (12%), escolar (5%), con alrededor de S/.21,535.20 mensuales.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Teoría de la Rentabilidad

En la rentabilidad como sinónimo de ganancia: Molina (2017), “define la rentabilidad como la relación entre ingresos y costos, generada por los activos circulantes y fijos de la empresa utilizados en el proceso productivo” (p.225).

La rentabilidad posibilita realizar una relación entre lo que se genera a través de la acción de contar las pérdidas y ganancias con lo que se posee de activos y fondos propios, generalmente enfocado al desarrollo de actividades empresariales (Amat, 2008).

Los principales ratios que se analizan en el estudio de la rentabilidad precisan de cuatro variables: activo, fondos propios, ventas y beneficio. A través de estas, se pueden obtener los ratios de rendimiento, rentabilidad, margen, apalancamiento y rotación (Amat, 2008).

En el sector de transporte, las empresas buscan reducir costos y maximizar ganancias, de manera que se logre incrementar la rentabilidad. Dentro de los principales inconvenientes que encuentran estas empresas se registra el elevado costo operativo, considerando el precio alto del vehículo y del combustible que emplea para operar, de igual modo, se requiere de mantenimiento constante de los vehículos y la mayor exigencia de calidad de servicio de los usuarios.

2.2.1.1. Teoría de la rentabilidad empresarial

Según Puente y Andrade (2016, como se citó en Abanto, 2020), uno de los objetivos esenciales de toda empresa es incrementar la rentabilidad de esta y generar utilidad en función a la inversión realizada, es así que la rentabilidad en el aspecto empresarial tiene como fin último generar competitividad, aumentar su producción y ventas. “La rentabilidad es la relación entre ingresos y costos generados por el uso de los activos de una empresa en actividades productivas.

La rentabilidad de una empresa puede ser evaluada en referencia a ventas, activos, capital o al valor accionario” (Aliaga, 2017, p. 38).

2.2.1.2. Rentabilidad en un contexto de la Teoría Financiera

Según Parada (1988), Harry Markowitz fue uno de los primeros en elaborar analíticamente la teoría de selección de carteras de inversiones en valores bursátiles. La rentabilidad es una variable que medida *ex post* se conoce con certeza y representa el promedio de los retornos pasados. *Ex ante*, la rentabilidad es una variable aleatoria subjetiva a la que se le puede asociar una distribución de probabilidades, en tal caso, representa la esperanza matemática del título. La rentabilidad de una cartera o portafolio se define como el promedio ponderado de inversión en cada título y la rentabilidad del título en cuestión, es decir:

$$R_c = \sum X_i R_{i,t}$$

Donde R_c es la rentabilidad de la cartera, X_i es la proporción del valor total de la cartera que representa cada activo y R_i es el rendimiento del activo durante el periodo analizado, por lo tanto, la rentabilidad de la cartera es la sumatoria del producto del peso de cada activo por su rendimiento.

2.2.1.3. Teoría de la rentabilidad y del riesgo en el modelo de Markowitz

Parada (1988) menciona que Markowitz indica que el inversor diversificará su inversión entre diferentes alternativas que ofrezcan el máximo valor de rendimiento actualizado. Esto se fundamenta en la ley de los grandes números, que dicta que el rendimiento real de la cartera será un valor cercano a la rentabilidad promedio esperado. Con esta teoría se concluye que la cartera de mayor rentabilidad no es necesariamente la de menor riesgo, por lo que el inversionista tiene la

posibilidad de incrementar la rentabilidad que se espera incurriendo en un riesgo extra o puede disminuir el riesgo renunciando a parte del rendimiento que espera (p. 28).

2.2.1.4. Teoría de la rentabilidad y del riesgo en el modelo de mercado de Sharpe

Sharpe, al considerar el modelo anteriormente explicado, dificultoso en cuanto al cálculo, propuso relacionar la evolución de la rentabilidad con un índice macroeconómico, este modelo fue denominado modelo diagonal, ya que la matriz de varianzas tiene valores distintos de cero únicamente en la diagonal principal (Vergara, 2014) (Ver anexo 5).

2.2.1.5. Ratios de Rentabilidad

Para Ricra (2014), determina la eficiencia de la utilización de los recursos para generar sus operaciones.

A. Rentabilidad económica

Se calcula mediante la relación que existe entre el beneficio antes de intereses e impuestos y el activo total, esto permite conocer la evolución de factores determinantes de la productividad del activo de la empresa (Amat, 2008). Este ratio también es conocido como ratio de rendimiento o rentabilidad de los activos.

Cuanto más elevado es el ratio, se considera una mejor situación porque significa que se obtiene mayor productividad del activo de la empresa. Si este rendimiento resulta superior al coste medio de financiación, se dice que el beneficio de la empresa es suficiente para cubrir el costo de financiación.

B. Rentabilidad financiera

Amat (2008) menciona que “es la relación entre el beneficio neto y los fondos propios” (p. 170). También se le conoce como rendimiento del capital.

Mientras mayor sea el ratio, se entenderá que los fondos propios del empresario o accionistas estará siendo cubiertos por los beneficios, como mínimo, el ratio debe ser positivo y superar las expectativas de los accionistas (Amat, 2008).

C. Margen de utilidad neta

Relación entre el beneficio neto y el nivel de ventas, se aumenta el margen cuando se incrementa el precio, reduce los gastos o una combinación de estas medidas (Amat, 2008).

D. Rotación

Relación entre el nivel de ventas y el activo de la empresa, se aumenta la rotación vendiendo más cantidad de producto, reduciendo el activo utilizado o ambos (Amat, 2008).

E. Apalancamiento

Relación entre el activo de la empresa y los fondos propios de esta. Para que el apalancamiento sea mayor se debe aumentar la deuda, de manera que se reduzca los fondos propios (Amat, 2008).

2.2.1.6. Costos

Los elementos del costo de servicios, son aquellos que interfieren en el sistema de costos de una empresa de servicio los cuales son (Choy, 2012):

(a) Costos directos: Los que pueden identificarse específicamente en la unidad (Choy, 2012). son aquellos que participan de forma directa en la elaboración del producto, prácticamente

se habla de la materia prima directa y la mano de obra directa (López, 2018). Servicio directo, Mano de obra directa.

(b) costos indirectos: No puede identificarse en la unidad (Choy, 2012). Son aquellos que participan de forma indirecta en la producción y estos son costos de producción indirectos y costos indirectos de operación (López, 2018).

Son las inversiones que se realizan con la posibilidad de obtener beneficios presentes y futuros. De esta forma, reconocer los costos de una actividad es identificar el monto de la inversión realizada. Los ingresos son los beneficios totales obtenidos en contraprestación de las inversiones realizadas (Rincón & Villareal, 2017).

Está representado por la suma de los recursos expresados en términos monetarios que se invierten para poder producir un bien o prestar un servicio que genere beneficios económicos futuros y este se recupera en el momento de la venta de los productos o servicios (López, 2018).

- **Costos del producto:** Los costos del producto hacen relación a todos los costos involucrados en el área de manufactura. Los costos de producción, materias primas, mano de obra y costos indirectos hacen parte de los costos del producto (Valencia & Rincón, 2017).
- **Costos de ventas:** el egreso económico que representa la transformación o fabricación de un producto o la prestación de servicio, convirtiéndose así en el esfuerzo económico que realiza un empresario a fin de lograr un objetivo operativo, como el de obtener una adecuada rentabilidad (Ferrer, 2016).

2.2.1.7. Ingresos

Son el flujo de dinero que un hogar capta proveniente de los empleos de sus integrantes, de la propiedad de un negocio, prestaciones estatales, alquiler o interés sobre propiedades, etc. en términos básicos, el ingreso disponible se determina por el flujo de dinero que entra en un hogar menos lo que sale en forma de impuestos (Keeley, 2018).

Es aquel que incluye tanto los ingresos ordinarios en sí como las ganancias. Los ingresos ordinarios propiamente dichos surgen en el curso de las actividades ordinarias de la entidad y adoptan una gran variedad de nombres, tales como ventas, comisiones, intereses, dividendos y regalías (MEF, 2020).

Es la cantidad total de dinero que recibe una persona o una familia en un período de tiempo determinado y que provienen ya sea por los ingresos derivados del trabajo; por la renta de la propiedad como los alquileres, los dividendos o ganancias del capital, y por las transferencias (prestaciones sociales, seguro de desempleo, etc.) que pueden recibir el gobierno (Herzog, 2015).

- **Nivel de ingreso:** Proceden de las actividades o negocios que los individuos realizan u obtienen, el cual debe ser viable, y esta se obtendrá como resultado de calcular el ingreso neto como el ingreso bruto, en consecuencia, permitirá identificar los puntos débiles existentes en las finanzas. A base de esto mencionaremos estos dos ingresos, a continuación (Briceño, 2017):
- **Ingreso Bruto:** hace referencia al ingreso total obtenido a cambio de un servicio prestado o del negocio propio que uno maneje, este ingreso se calcula combinando el total de dinero en efectivo, cheques, tarjetas de crédito, ingresos por alquiler, intereses, dividendos, deudas

canceladas, pagares, sobornos, daños y pérdidas generadas por alguna deficiencia, etc., es decir se considera el total que se ha obtenido en un determinado periodo (Briceño, 2017).

- **Ingreso Neto:** este ingreso hace referencia al ingreso obtenido después de restarle una serie de gastos operativos y otras deducciones permisibles del ingreso bruto, ya sea del negocio o de tu salario obtenido, a este tipo de ingreso también se le conoce como ganancia o beneficio netos obtenido (Briceño, 2017).
- **Ahorro:** Facultad que las personas muestran para destinar determinada cantidad de sus ingresos a una cuenta de ahorros o ahorrarlo de manera individual. Las personas deben ahorrar para poder invertir en un evento futuro, el cual puede darse en su propia salud, en educación, en viajes, etc., eventos que en la mayoría de los casos escapa de lo planificado, es por ello la necesidad de ahorrar para obtener un futuro tranquilo y de confort (Cavallo & Serebrisky, 2016).

2.2.1.8. Gastos

Los gastos se consideran como sacrificio económico para la adquisición de un bien o servicio, derivado de la operación normal de la organización, y que no espera que pueda generar ingresos, esta partida contable disminuye el beneficio o aumenta la pérdida de una entidad. (Fess y Warren, 2014)

2.2.2. Mercado de Transporte

2.2.2.1. Demanda de transporte

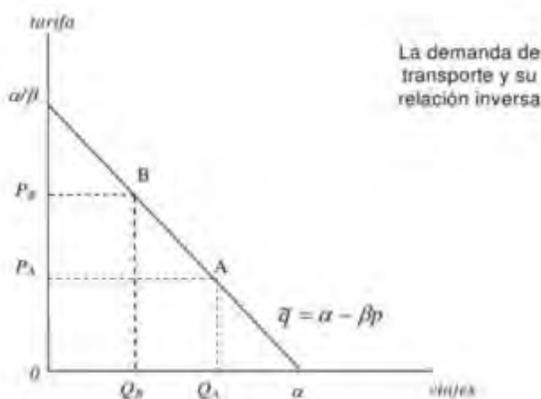
Para Rus et al. (2003):

Se concibe como la disposición de pago de consumidores respecto a productos o servicios de transporte, permitiendo generar una vinculación entre la cantidad que están dispuestos

a consumir y el costo de oportunidad de consumirla, por lo que la demanda de transporte también se puede definir como la cantidad de servicio y uso de infraestructura que desea comprar por cada precio. Esta relación entre el precio y la cantidad demandada durante el transporte está influenciada por cuatro características principales: su carácter derivado, su dependencia de la heterogeneidad y el papel del tiempo en la toma de decisiones, ya que los individuos y las necesidades tienen predicciones precisas de ajuste de capacidad. (p.129)

Por otro lado, Mendieta (2014) expone que la función simple de demanda es: $Q = \alpha - \beta p$

Figura 2
Demanda de transporte



En la figura anterior, se observa la relación inversa existente entre la cantidad de usuarios y la tarifa del servicio de transporte público (p.1).

2.2.2.2. Factores que determinan la demanda de transporte

Menciona Mendieta (2014), “A diferencia de otros bienes económicos, el transporte está impulsado por la demanda, y otras variables además del precio y los ingresos presentan un rol decisivo. Los factores determinantes son (p.3):

El precio: monto con proporción inversa a la cantidad, a precios inferiores, más usuarios requerirán la prestación del servicio de transporte y viceversa (p.3).

Ingreso del pasajero: Si los ingresos de los habitantes de un área en particular aumentan significativamente y no ocasionalmente, entonces aumentará la demanda (p.3).

Velocidad del servicio: está en función al valor que le da cada persona a su tiempo, un menor tiempo empleado genera mayor satisfacción.

Calidad de servicio: motiva a más usuarios a buscar el servicio (p.3).

2.2.2.3. Costes de transporte

El costo de hacer algo en un mundo de escasez es el costo de oportunidad es decir lo que se sacrifica para realizar la acción elegida así mismo todos los costos son costos de oportunidad. 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 (Rivera, 2018).

2.2.2.4. Clasificación general de los costes de transporte

Para Rus et al. (2003), se distinguen así entre costes incurridos por los productores (C_p) trasportistas, costes incurridos por los usuarios (C_u) por el uso del servicio e infraestructura y por último costes externos (C_e) que recaen sobre otros miembros de la sociedad. La suma de estos tres tipos de costes, en proporción a los costos sociales (C_s) que enfrenta la empresa para disfrutar de un determinado nivel de provisión de transporte e infraestructura (p.75):

$$C_s = C_p + C_u + C_e$$

“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.)” (Rus et al., 2003, p.76).

La función de costes de producción tiene algunas características específicas que se derivan de las características de la infraestructura de transporte y servicios, como los servicios de autobuses urbanos, y también influye en la estructura de costos a través de la presencia de la llamada economías de densidad. Asimismo, el costo del usuario debe reflejar el valor monetario de todos los insumos que consume para realizar actividades de transporte (Rus et al., 2003, p.76).

2.2.2.5. Precio generalizado

Mendieta (2014), define como la suma de los valores monetarios de todos los factores que determinan las necesidades de transporte de un individuo, utilizando el dinero como unidad de medida común porque permite comparaciones subjetivas más objetivas, aunque esto también signifique que la totalidad de sujetos asignen el mismo valor a la demanda. Resulta de combinar tres elementos: los componentes monetarios del viaje (p), el valor del tiempo dedicado al mismo (vt) y la valoración monetaria, en el que intervienen el resto de los factores cualitativos en la decisión (θ) (p.6).

$$g = p + vt + \theta$$

2.2.2.6. Medición en la demanda de transporte

Para Mendieta (2014), la demanda está en función a (p.5):

Viajes: está representado por el número de viajes, se dificulta su vinculación a la oferta.

Pasajeros: número de pasajeros.

Vehículo: La demanda se expresa en términos del número de móviles más que por los usuarios.

2.2.2.7. *Oferta de transporte*

El transporte es una actividad que proviene de otras actividades que se desarrollan en un área geográfica determinada, que puede ser un país, una región, una ciudad o un área urbana. Esta demanda es satisfecha por todos los caminos, vehículos, puertos y actividades de estos elementos; es decir, por el sistema de transporte. Esto se traduce en una interacción entre ambos sistemas que produce un patrón de flujos, constituido por viajes entre diversos orígenes y destinos, en diferentes medios o modos de transporte, por variadas rutas y en distintos períodos (Gamarra y Delgado, 2016).

2.2.2.8. *Competitividad*

Al tanto Rodríguez y Rodríguez (2017) manifiestan que los cambios continuos que enfrentan las organizaciones les exigen estrategias efectivas para poder mantenerse latentes en el tiempo. A su vez, las están obligando a identificar y desarrollar ventajas competitivas que les permitan ofrecer servicios y/o productos de alta calidad.

Para Díaz (2007) citato por Ramírez & Ampudia (2018), la competitividad empresarial no se trata de un problema de tipo tecnológico y económico, implica otros aspectos como el territorio, elementos sociales, ambientales y políticas. Debe de integrar la tecnología, con los aspectos ecológicos, con la finalidad de equilibrar la rentabilidad económica con los objetivos de bienestar social; todo esto basado en el buen uso de los recursos naturales

Según Rubio y Baz (2015) citado por Díaz et al. (2021), la competitividad de cada empresa depende de sus propias estructuras internas, es decir, de su organización y capacidad de producir

de una manera tal que pueda elevar sus ventas y ganarles a sus competidores en distintos ámbitos. Esto evidencia que, para mejorar la competitividad de la industria, el primer paso empieza por sistematizar sus procesos operativos y definir la capacidad de producción, infraestructura y todos aquello.

2.3. Marco conceptual

- A. Cuarentena:** Es la restricción al desplazamiento, sea de forma voluntaria u obligatoria a personas que han estado expuestas a un potencial contagio o se encuentren infectados; bajo este hecho las personas con las características mencionadas deben permanece en un lugar hasta que termine la incubación de la enfermedad (Sánchez y De la Fuente, 2020).
- B. Aislamiento:** Es el acto de alejarse de las personas contagiadas, esta medida resulta efectiva si se detectó con anticipación la enfermedad y se aisló al contagiado en un determinado espacio, para evitar contacto con otros (Sánchez y De la Fuente, 2020).
- C. Distanciamiento social:** Es el hecho de alejarse de lugares concurridos o llenos, de manera que se restrinja el contacto entre personas por lo cual debe de haber una distancia física, la medida se aplica cuando se sabe que hay contagios, pero no se identifica a los contagiados. Por tal razón se cierran lugares públicos (Sánchez y De la Fuente, 2020).
- D. Confinamiento:** Intervención que se aplica a nivel comunitario, si las anteriores medidas no funcionan para evitar el contagio, en esta etapa se combinan estrategias como restricción de horarios de circulación, suspensión de transporte, cierre de fronteras, etc. (Sánchez y De la Fuente, 2020).
- E. Ingresos:** Todas las ganancias agregadas al presupuesto total de una organización, pública o privada, individual o grupal. En términos generales, los ingresos son los elementos tanto

monetarios como no monetarios que se acumulan y que generan como consecuencia un círculo de consumo-ganancia (Gil, 2015).

F. Impacto: El impacto es la consecuencia de los efectos de un proyecto, acción o suceso, estas consecuencias pueden ser negativas o positivas (Díaz, 2018).

G. Transporte: Es un medio de traslado muy usado por las personas o también mercancías al mismo tiempo (Páez, 2020).

H. Servicio público: Es aquel brindado por el Estado, ya sea directamente o bajo su control y regulación. Así, se busca asegurar el abastecimiento a la población de ciertos productos considerados esenciales (Westreicher, 2020).

I. Vehículos: Aquello que sirve para conducir o transmitir fácilmente algo como personas o cosas (Real Academia Española, 2021).

J. Tarifas: Una tarifa es el precio, o cuota, que debe pagar un consumidor o usuario que desea utilizar un servicio, ya sea público o privado, o adquirir un determinado producto (Morales, 2020).

K. Pandemia: Hace referencia a una epidemia contagiosa que se ha propagado en diversos países, continentes o a nivel mundial, y que ha impactado a una gran cantidad de personas (Organización Panamericana de la Salud [OPS], 2020).

L. Pagos: Es toda aquella acción que realizamos para extinguir o cancelar una obligación. Se basa en la entrega de un bien, servicio o activo financiero a cambio de otro bien, servicio o activo financiero (Pedrosa, 2015).

M. Rentabilidad: Molina (2017) define la rentabilidad como la relación entre ingresos y costos, generada por los activos circulantes y fijos de la empresa utilizados en el proceso productivo” (p.225).

N. Costos directos: Se caracterizan por ser aquellos costos que se encuentran agrupados de manera directa a los productos, servicios o plazas concretas por parte de la gerencia o administradores (Molina et al., 2019).

O. Costos indirectos: Son los costos no asociados de manera directa a los artículos, productos, servicios y/o áreas. Por lo general estos costos se realizan una vez han sido asignados (Molina et al., 2019).

P. Costos variables: Son los costos que operan según al volumen de la producción y las ventas. Donde se establece que, a mayor producción, mayores serán los gastos. Al igual sucede que a menor producción menor serán los gastos que participen en el proceso (Molina et al., 2019).

2.4. Formulación de la hipótesis

2.4.1. Hipótesis general

La pandemia por el COVID 19 tiene un impacto negativo en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay debido al efecto negativo propiciado en los ingresos y costos operativos del servicio.

2.4.2. Hipótesis específicas

H.E.1 La pandemia por el COVID 19 afecta negativamente los costos operativos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay debido al incremento

de cantidad insumos necesarios y acondicionamiento de los vehículos por las medidas sanitarias preventivas establecidas.

H.E.2 La pandemia por el COVID 19 afecta negativamente los ingresos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay debido a la contracción de la demanda y frecuencia de uso del servicio.

2.5. Variables

2.5.1. Variables e indicadores

V1. Covid 19

Indicadores: Reducción de aforo en espacios cerrados, Protocolos sanitarios, Restricciones, Inmovilización obligatoria, Emergencia sanitaria, Fiscalización, Libertad de tránsito, Subsidios, Prórroga de licencias y autorizaciones

V2. Rentabilidad

Indicadores: Costos fijos, Costos variables, Tarifa de pasaje, Cantidad de usuarios, Calidad de servicio, Margen bruto, Margen neto, Rendimiento sobre los activos, Rendimiento sobre las ventas

2.5.2. Operacionalización de las variables

Tabla 1
Operacionalización de variables

Variables	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Variable independiente Covid-19	“Enfermedad infecciosa causada por el coronavirus. Actualmente la COVID 19 es una pandemia que afecta a la economía de todos los países” (OMS, 2020, párr. 1).	Medidas preventivas	Reducción de aforo en espacios cerrados Protocolos sanitarios Restricciones Inmovilización obligatoria Emergencia sanitaria Fiscalización Libertad de tránsito
Variable dependiente Rentabilidad	Molina (2017), “define la rentabilidad como la relación entre ingresos y costos, generada por los activos circulantes y fijos de la empresa utilizados en el proceso productivo” (p.225).	Medidas de apoyo Costos Ingresos	Subsidios Prórroga de licencias y autorizaciones Costos fijos Costos variables Tarifa de pasaje Cantidad de usuarios Calidad de servicio Margen bruto Margen neto Rendimiento sobre los activos Rendimiento sobre las ventas

CAPÍTULO III

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1.Ámbito de estudio

La investigación tiene como ámbito de estudio la provincia de Abancay, departamento de Apurímac. La ciudad de Abancay se ubica al sur este de los andes centrales del Perú, entre los paralelos 13° 37' 48", Latitud sur y 72° 52' 48" Longitud Oeste. Está situada a 2.377 msnm en la vertiente oriental de los Andes. Su superficie territorial es de 3447.13 Km² que corresponde al 16.50% del territorio regional (Municipalidad Provincial de Abancay, 2021).

La provincia de Abancay es capital del Departamento de Apurímac y constituida por nueve distritos: Abancay, Curahuasi, Huanipaca, San Pedro de Cachora, Tamburco, Lambrama, Circa, Chacoche, Pichirhua. Los límites de la ciudad de Abancay son:

Por el norte: Provincias de Anta y la Convencion del Cusco

Por el Sur: Provincia de Antabamba

Por el Este: Provincias de Grau y Cotabambas

Por el Oeste: Provincias de Andahuaylas y Aymaráes

Figura 3
Mapa de la provincia de Abancay



Nota. Plan de Desarrollo Concertado de Abancay

3.2. Nivel de investigación

El nivel de investigación fue descriptivo, se pretendió identificar las principales propiedades, características y comportamiento de los fenómenos de estudio, es decir, se recolectaron los datos correspondientes para reportar la información sobre las dimensiones y variables y dar respuesta a las interrogantes de investigación (Hernández y Mendoza, 2018).

El presente estudio, será de enfoque cuantitativo pues a partir de la recolección de datos se prueban las hipótesis, y estas se apoyan en el análisis estadístico para generalizar los resultados de la muestra (Hernández et al., 2014).

3.3. Tipo de investigación

La investigación fue de tipo básica, tuvo como principal objetivo incrementar el conocimiento existente acerca de la variable de estudio, basándose en teorías y principios científicos, sin considerar fines prácticos ni inmediatos. Este tipo de investigación cimienta las bases de las investigaciones aplicadas posteriores (Carrasco, 2019).

3.4. Diseño de la investigación

El presente estudio de investigación es no experimental, debido a que las variables no se manipularan intencionalmente y no poseen grupo de control, ni mucho menos experimental. Solo se analizaron y estudiaron los hechos y fenómenos de la realidad después de su ocurrencia (Carrasco, 2019).

3.5. Unidad de análisis

La unidad de análisis de la investigación es cada uno de los transportistas de los comités o rutas de transporte urbano público de la ciudad de Abancay.

3.6. Población y muestra

3.6.1. Población

La población de estudio es aquella que está conformada por características homogéneas, es decir tienen las mismas especificaciones o características (Hernández et al., 2014), y para la presente investigación la población está conformado por 165 transportistas de las rutas o comités de servicio de transporte urbano de la ciudad de Abancay.

Tabla 2
Población de estudio

Ruta	Transportistas
Ruta 1	18
Ruta 2	10
Ruta 3	12
Ruta 4	13
Ruta 5	14
Ruta 6	15
Ruta 7	12
Total	165

Nota. Plan de Desarrollo Urbano de Abancay (2012)

3.6.2. Muestra

La muestra es una parte de la investigación, también denominada como un subgrupo que es elegida de manera probabilística y no probabilística (Hernández et al., 2014). En este estudio se utilizará el método no probabilístico, considerando un muestreo por conveniencia, es decir, se basa en el criterio del investigador ante la naturaleza de la investigación y contexto de estudio.

La muestra estuvo conformada por los 67 transportistas de cinco de las rutas o líneas de transporte urbano público de la ciudad de Abancay, esto tomando en cuenta que durante la pandemia por el Covid 19, fueron solo cinco las rutas que funcionaron permanentemente.

Tabla 3*Distribución de la muestra de investigación*

Ruta	Transportistas
Ruta 1	18
Ruta 2	10
Ruta 3	12
Ruta 4	13
Ruta 5	14
Total	67

3.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.7.1. Técnicas

El estudio empleó como técnica una encuesta, que permitió recopilar información sobre el comportamiento de las variables desde la perspectiva de los transportistas de los comités o rutas de transporte urbano de Abancay que formaron parte de la muestra de estudio. Asimismo, se hizo uso de la técnica de análisis documental para recopilar información acerca de los costos e ingresos de cada ruta o comité.

3.7.2. Instrumentos

Como instrumento se aplicará un cuestionario, que este compuesto por un conjunto de afirmaciones o preguntas estandarizadas y que además ayuden a responder los problemas, objetivos e hipótesis de la presente investigación. Adicionalmente, se empleó las fichas de análisis documental para recopilar los datos de costos e ingresos.

3.8. Procesamiento y análisis de datos

La presente investigación realizará un análisis estadístico descriptivo, utilizando el programa SPSS-25 y Microsoft Excel, de donde se obtendrá las tablas y figuras respectivas para cada ítem; y de ello resultaran las conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1.Contexto situacional

El transporte Público Inter Urbano en la ciudad de Abancay se divide en “Combis” y “Taxis”, de la siguiente forma:

- **Trasporte Público mediante vehículos de tipo de tipo M2 denominados combis:** En la ciudad de Abancay circulan 7 rutas de transporte público Urbano de los cuales 5 de ellos reconocidos y 02 de ellos en prueba cada vez haciendo improvisaciones en las rutas de circulación, es así que se muestra en el siguiente cuadro las empresas que circulan en la ciudad de Abancay (Arcibia Tapia & Condori Olivera, 2017).

Tabla 4*Rutas de transporte público urbano en Abancay*

Ruta	Ejes	Tiempo	Cantidad de vehículos
Ruta 1	Av. Marcahuasi –Av. Condebamba Av. Eduardo arenas - Jr. Arequipa. Av. Venezuela - Av. Panamericana	45 min	22-28
Ruta 2	Av.tanmbueco- Av. Manuel prado N y S Av nunez- Jr. Arequipa. Calle Gamarra - Av. Venezuela – Calle Arguedas.	45 min	25-30
Ruta 3	Av. Garcilazo de la Vega– Av. Tamburco. Jr. Arica- Av Micaela Bastidas- Av Panamaav Perú. •Av. Dizas Arenas- Jr .Puno Circunvalacion- - Ciudad De Dios.	30 min	18-20
Ruta 4	•Av. Nueva Rioja – Av. Garcilazo de la Vegaplaza Tamburco Av. Nunez- Jr. Lima- Av. Marino – Circunvalacion. Av. Pachacutecz-Abancayav Martinelli-Av. Illanya.	40 min	14-16
Ruta 5	Av. Venezuela Parroquia de Guadalupe Av. Panamericana.- Peaje	30 min	15-17
Ruta 6	Av. Garcilazo de la Vega.- Av. Tamburco-Av Manuel Prado Norte y Sur. Av. Elias-Av.Enrique Lanch - Jr. Lima Calle Chalhuanca - Av. Venezuela – Panamericana.	50 min	22-25
Ruta 7	Plaza Tamburco - Av. Tamburco- Av Manuel Prado Norte y Sur Av. Elias-Av. Eduardo Arenas - Jr. Arequipa Jr Chalhuanca – Av.28 de abril– Av. Abancay-28 de julio- Av. Martinelli – Av. Jorge Chavez	45 min	28-30

Nota. Plan de Desarrollo Urbano de Abancay (2012)

4.2.Resultados del procesamiento de información

Tabla 5

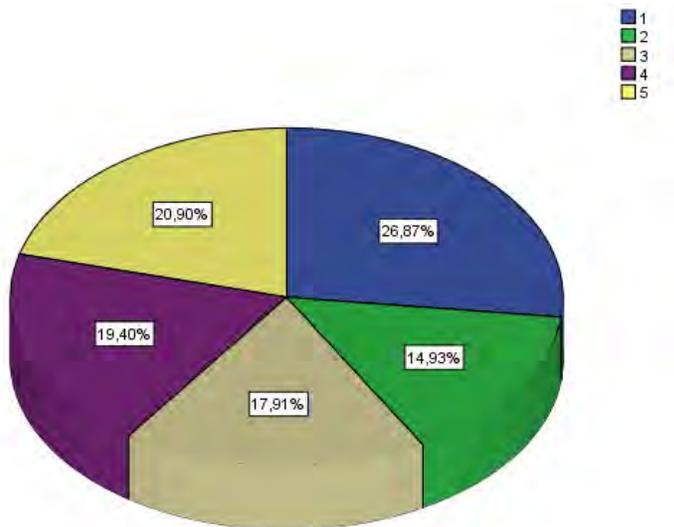
Transportistas por comité de transporte urbano Abancay, 2021

Comités	Frecuencia	Porcentaje
1	18	26,9
2	10	14,9
3	12	17,9
4	13	19,4
5	14	20,9
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 4

Transportistas por comité de transporte urbano Abancay, 2021



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

En la tabla y figura anterior, se aprecia la distribución de los transportistas por comité o línea de transporte de Abancay. El Comité 1 cuenta con 18 transportistas (26.9%), el Comité 2 con 10 transportistas (14.93%), el Comité 3 cuenta con 12 transportistas (17.9%); el Comité 4 agrupa a 13 transportistas (19.4%) y el Comité 5 engloba 14 transportistas (20.9%). Es decir, la línea o comité 1 presenta el mayor número de transportistas, mientras que, el comité 2 es el que menor número de transportistas agrupa.

Tabla 6*Número de vueltas diarios en promedio en ruta por comité/línea, 2021*

	Media	Máximo	Mínimo	Moda
1	6	6	6	6
2	6	6	6	6
Línea 3	7	7	7	7
4	7	7	7	7
5	4	4	4	4

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Las tablas previas exponen que, los vehículos del Comité 1 dan, en promedio, 6 vueltas en su ruta al igual que los del Comité 2, los vehículos de las empresas del Comité 3 dan 7 vueltas en promedio al igual que los del Comité 4 y los vehículos del Comité 5 dan 4 vueltas en su ruta en promedio. Esto demuestra que los vehículos pertenecientes al comité 3 y 4 son los que mayor número de vueltas realizan en su ruta, mientras que los del comité 5 son los que menor número de vueltas registran, lo cual condiciona sus costos variables e ingresos.

4.2.1. Medidas preventivas y de apoyo Covid 19

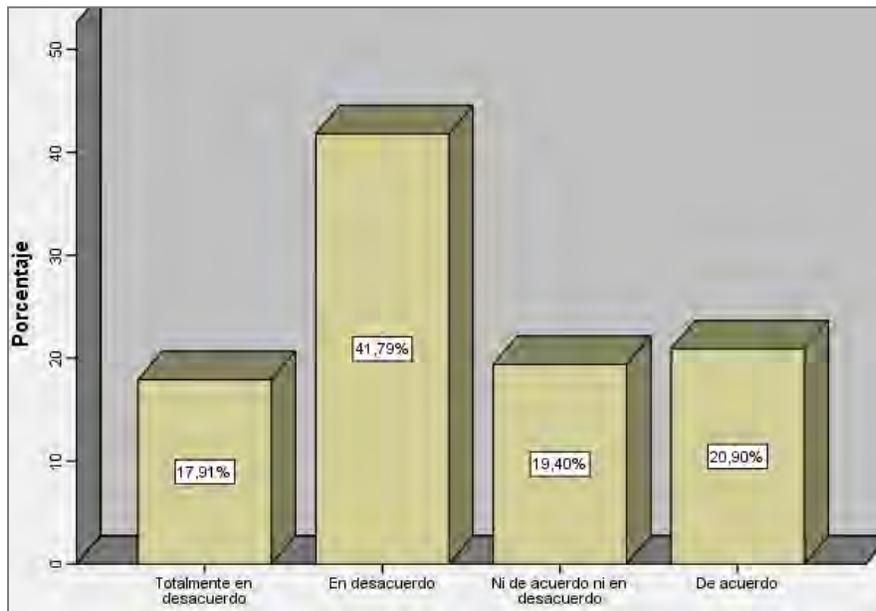
Tabla 7*La reducción de aforo en el transporte público evitó el incremento de contagios por covid-19*

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	12	17,9
En desacuerdo	28	41,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	13	19,4
De acuerdo	14	20,9
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 5

La reducción de aforo en el transporte público evitó el incremento de contagios por covid-19



Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla y figura anterior dan a conocer que el 41.79% de transportistas de servicio público urbano manifiesta estar en desacuerdo respecto a si la reducción de aforo en el transporte público evitó el incremento de contagios por Covid 19, seguido del 20.90% que alegó estar de acuerdo, 19.40% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con la afirmación y el 17.91% manifiesta estar totalmente en desacuerdo.

Esto evidencia que, según la percepción de los transportistas (59.7%), la reducción del aforo en los transportes públicos no fue una medida que contribuyó a la reducción o prevención de incremento de los contagios por Covid 19, ello considerando la existencia de otros puntos o focos de contaminación ajenos a los servicios de transporte en los que las personas se reunían exponiéndose al contagio.

Tabla 8

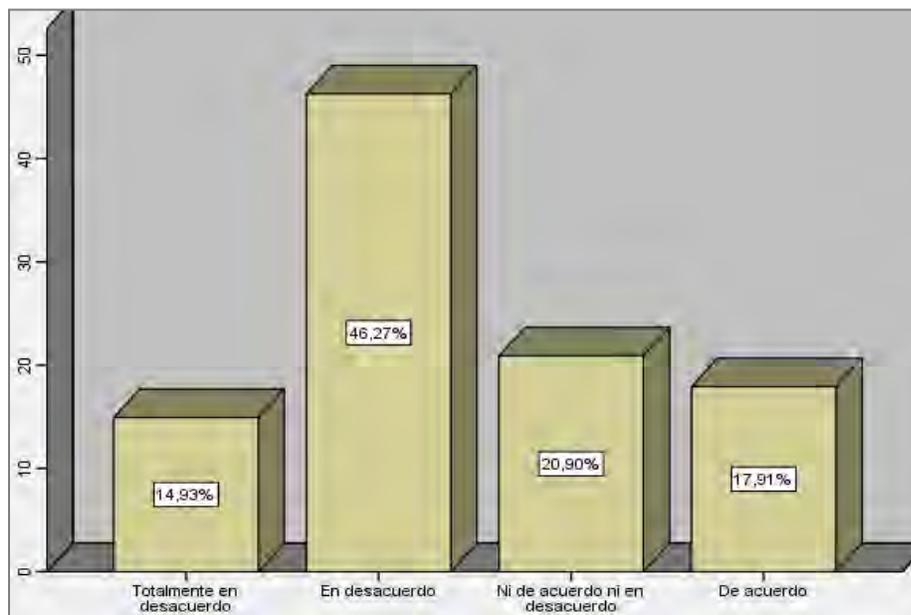
Los protocolos sanitarios implementados en el servicio de transporte fueron suficientes para prevenir los contagios

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	10	14,9
En desacuerdo	31	46,3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	14	20,9
De acuerdo	12	17,9
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 6

Los protocolos sanitarios implementados en el servicio de transporte fueron suficientes para prevenir los contagios



Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla y figura precedentes exponen que el 46.27% de los transportistas están en desacuerdo respecto a si los protocolos sanitarios implementados en el servicio de transporte fueron suficientes para prevenir los contagios, el 20.90% expone no estar ni de acuerdo ni en desacuerdo, seguido del 17.91% que muestran estar de acuerdo y el 14.93% que ratifica estar totalmente en desacuerdo.

Lo mencionado demuestra que, para los transportistas (61.2%), los protocolos sanitarios implementados en el servicio de transporte no fueron suficientes para la prevención de contagios, esto como consecuencia de la inadecuada aplicación de estos protocolos y los riesgos de contagio no cubiertos por los protocolos de sanidad en el servicio de transporte.

Tabla 9

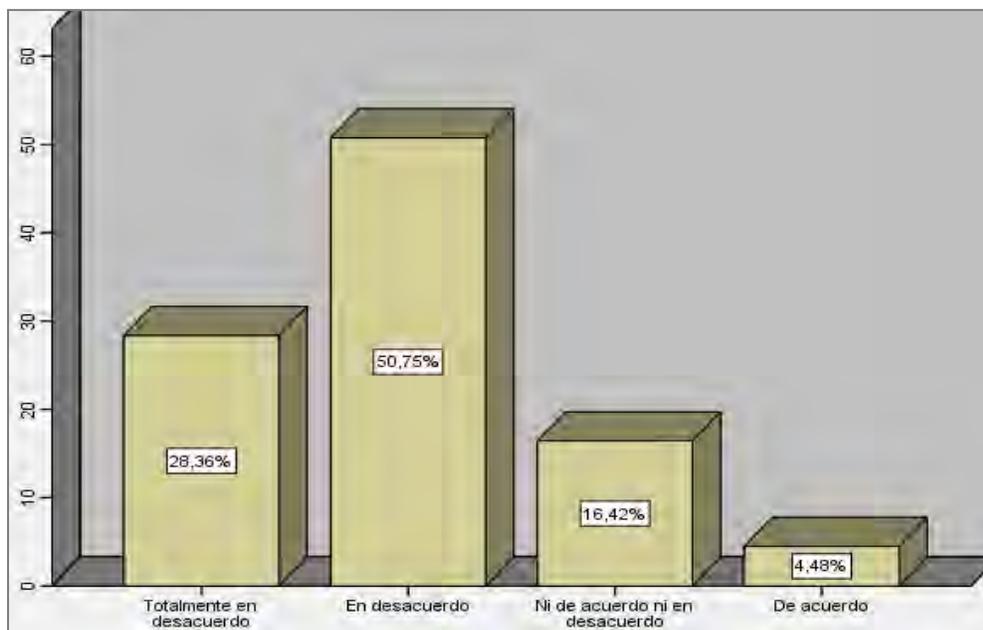
Las restricciones al servicio de transporte por el covid-19 fueron necesarias

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	19	28,4
En desacuerdo	34	50,7
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	11	16,4
De acuerdo	3	4,5
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 7

Las restricciones al servicio de transporte por el covid-19 fueron necesarias



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

En tabla y figura anterior, respecto a si las restricciones al servicio de transporte por el Covid 19 fueron necesarias, se presenta que el 50.75% de los transportistas está en desacuerdo, el

28.36% expresa estar totalmente en desacuerdo, el 16.42% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 4.48% registra estar de acuerdo con la afirmación.

Esto pone en relevancia que los transportistas (79.11%) consideran que las restricciones impuestas al servicio de transporte frente a la pandemia por el Covid 19 no fueron necesarias, alegando que los contagios se siguieron multiplicando a causa de otros escenarios y situaciones en la que el riesgo de contagio era mayor.

Tabla 10

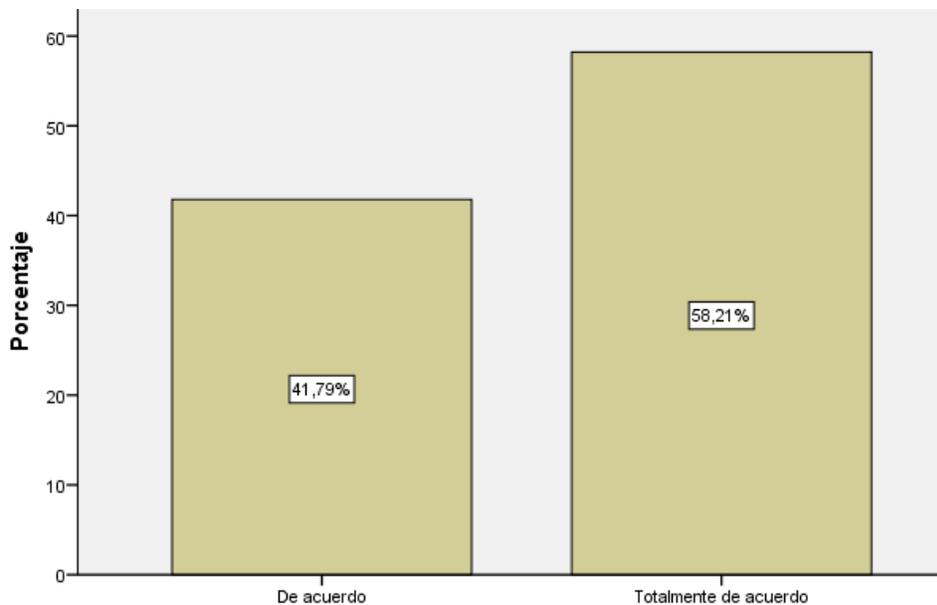
La inmovilización obligatoria por estado de emergencia conllevó a que el servicio de transporte tuviera pérdidas económicas significantes

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	28	41,8
Totalmente de acuerdo	39	58,2

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 8

La inmovilización obligatoria por estado de emergencia conllevó a que el servicio de transporte tuviera pérdidas económicas significantes



Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

Según la tabla y figura anterior, el 58.21% de transportistas de los comités de transporte urbano público de Abancay está totalmente de acuerdo respecto a que la inmovilización obligatoria por estado de emergencia conllevó a que el servicio de transporte tuviera pérdidas económicas significantes y el 41,79% estuvo de acuerdo. A partir de sus respuestas, se infiere que la medida de inmovilización para frenar los contagios por covid-19 impactó fuertemente en el sector transporte, ocasionando que tuvieran pérdidas económicas, dado que en este periodo el aforo máximo permitido fue del 50% de pasajeros por unidad vehicular.

Tabla 11

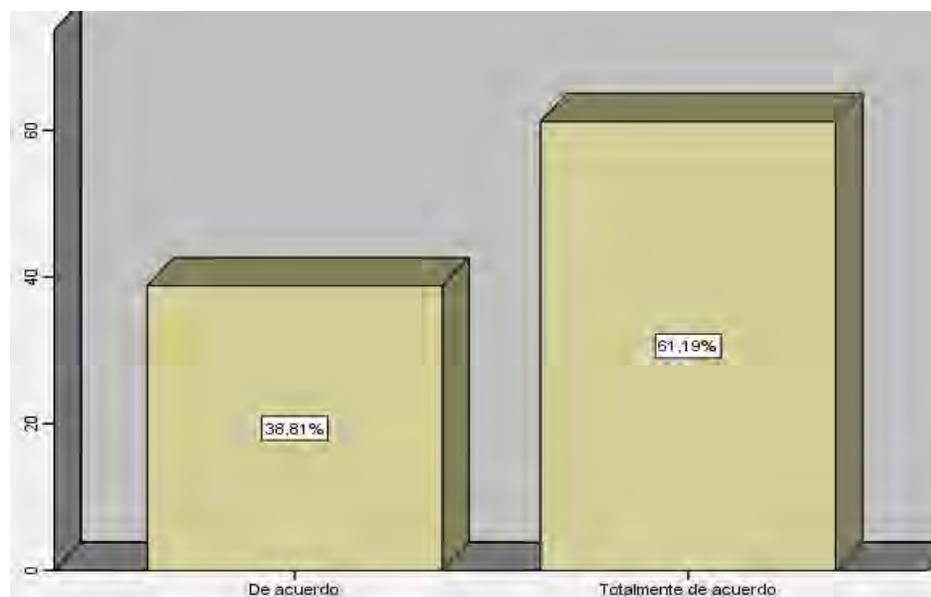
La emergencia sanitaria ha perjudicado la economía de los transportistas

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	26	38,8
Totalmente de acuerdo	41	61,2
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 9

La emergencia sanitaria ha perjudicado la economía de los transportistas



Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

Según la tabla y figura anterior, los resultados demuestran que de entre todos los transportistas encuestados, el 61,19% estuvo totalmente de acuerdo respecto a que la emergencia sanitaria ha perjudicado la economía de los transportistas y el 38,81% estuvo de acuerdo. Estos valores demuestran que para los transportistas la emergencia sanitaria a causa del covid-19 los ha perjudicado económicamente, conllevando a que tengan menos ingresos que antes de la pandemia.

Tabla 12

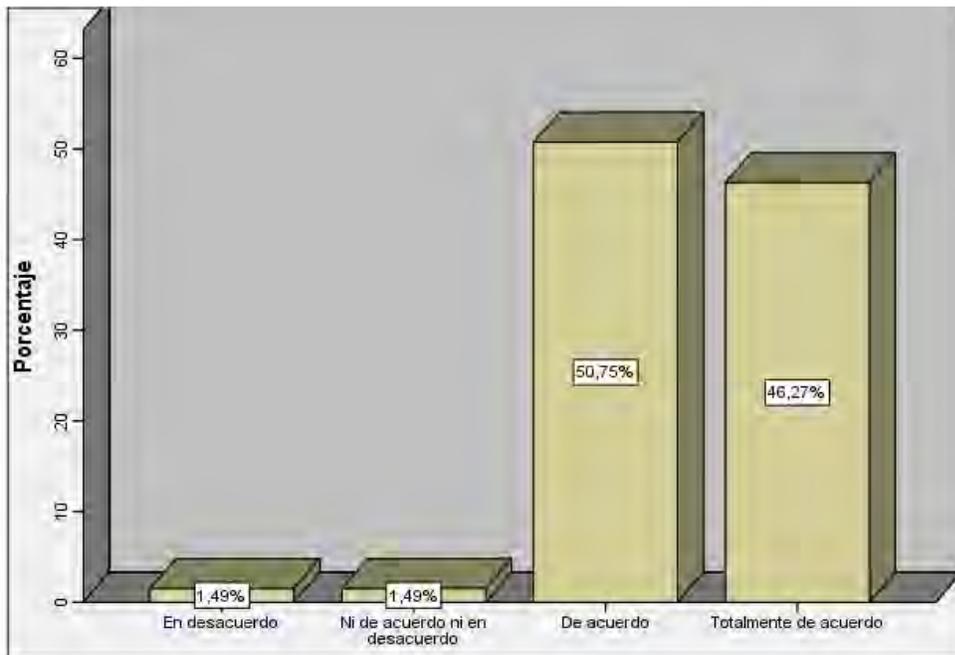
La constante fiscalización impidió el funcionamiento del servicio de transporte

	Frecuencia	Porcentaje
En desacuerdo	1	1,5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	1,5
De acuerdo	34	50,7
Totalmente de acuerdo	31	46,3
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 10

La constante fiscalización impidió el funcionamiento del servicio de transporte



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Según la tabla y figura anterior, los resultados demuestran que el 50,75% estuvo de acuerdo respecto a que la constante fiscalización impidió el funcionamiento del servicio de transporte, el 46,27% estuvo totalmente de acuerdo; pero dos grupos representados por el 1,49% no opinaron y estuvieron en desacuerdo. De acuerdo a los porcentajes, casi todos los transportistas encuestados están de acuerdo que el funcionamiento de la fiscalización entorpeció las actividades del servicio de transporte, debido a que en la ruta interprovincial al menos se efectuaban 2 a 3 fiscalizaciones, que implicaba la revisión exhaustiva de los pasajeros y que estos cumplan con las medidas de seguridad, caso contrario el transportista era el responsable y asumía los cargos por incumplimiento de los pasajeros.

Tabla 13

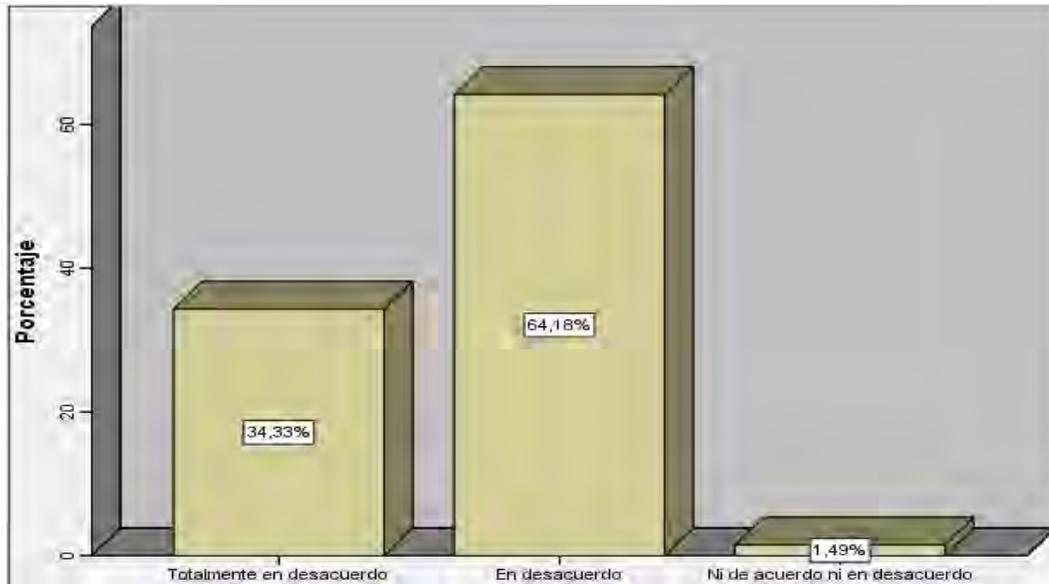
La libertad de tránsito ha posibilitado el incremento de los beneficios económicos del servicio de transporte

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	23	34,3
En desacuerdo	43	64,2
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	1,5
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 11

La libertad de tránsito ha posibilitado el incremento de los beneficios económicos del servicio de transporte



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Según la tabla y figura anterior, los resultados demuestran que el 64,18% estuvo en desacuerdo en relación a que la libertad de tránsito ha posibilitado el incremento de los beneficios económicos del servicio de transporte, el 34,33% estaba totalmente en desacuerdo y el 1,49% no estuvieron ni de acuerdo ni en desacuerdo. Los valores indican que, a pesar de la libertad de tránsito, no incrementaron los beneficios económicos de los transportistas. Y en medida, se debe a la utilización de bicicletas y unidades vehiculares como medio de transporte durante la etapa de libertad de tránsito, dado que las personas preferían unidades de transporte no públicas por temor al contagio.

Tabla 14

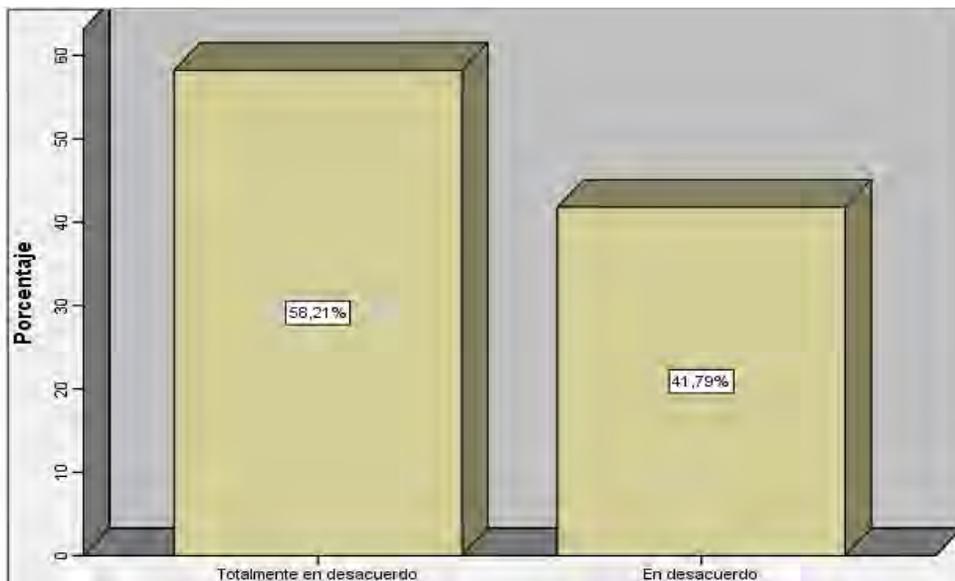
Las medidas de apoyo como los subsidios del estado llegaron a beneficiar económicamente a los transportistas

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	39	58,2
En desacuerdo	28	41,8
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 12

Las medidas de apoyo como los subsidios del estado llegaron a beneficiar económicamente a los transportistas



Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

Según la tabla y figura anterior, los resultados revelan que el 58,21% estuvo totalmente en desacuerdo acerca de que las medidas de apoyo como los subsidios del estado llegaron a beneficiar económicamente a los transportistas y el 41,79% estuvo en desacuerdo. Entonces, el total de los transportistas encuestados considera que el subsidio del estado no alcanzó al sector transporte, por ende, no percibieron ayuda económica por parte del gobierno.

Tabla 15

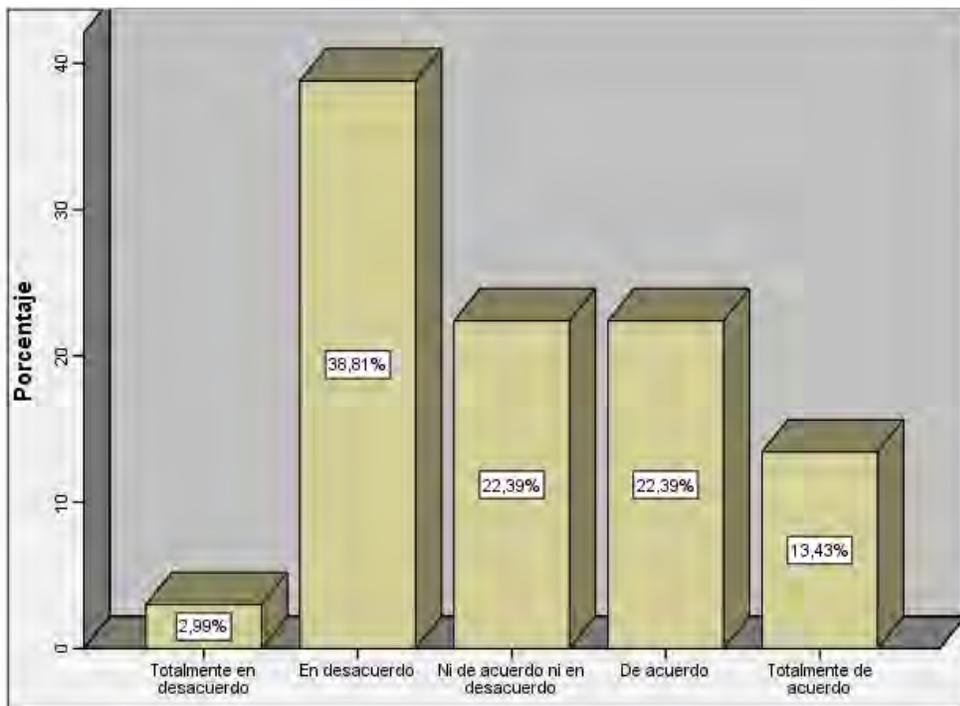
Las prórrogas de vigencia de licencias y autorizaciones de conducción fueron beneficiosas para los transportistas

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	2	3,0
En desacuerdo	26	38,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	15	22,4
De acuerdo	15	22,4
Totalmente de acuerdo	9	13,4
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 13

Las prórrogas de vigencia de licencias y autorizaciones de conducción fueron beneficiosas para los transportistas



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Según la tabla y figura anterior, los resultados demuestran que el 38,81% estuvo en desacuerdo respecto a que las prórrogas de vigencia de licencias y autorizaciones fueron beneficiosas para los transportistas, por otro lado, dos grupos representados por el 22,39%

estuvieron de acuerdo y no opinaron, en cambio el 13,43% estuvo totalmente de acuerdo y solo el 2,99% estuvo totalmente en desacuerdo. De acuerdo a los valores porcentuales, un grupo representativo no encontró beneficiosas las prórrogas de vigencia de licencias y autorizaciones, para otro grupo no fue relevante y para algunos si fue necesario y beneficioso.

Tabla 22

Aporte monetario diario por transportista a cada comité de transporte público urbano (S/)

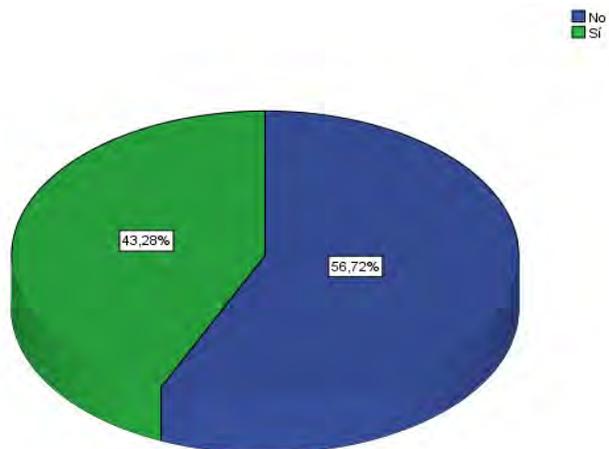
Medida	Resultado (S/)
Media	9,87
Mediana	10,00
Moda	10
Mínimo	3
Máximo	25
Suma	661

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a los datos presentados por los transportistas, los ingresos diarios económicos de 67 transportistas son de equivalentes a S/ 661.00, siendo el ingreso máximo de S/ 25.00 y el mínimo de S/ 3.00. Por otro lado, el promedio de ingreso es de S/9,87 aunque con frecuencia la ganancia diaria fue de S/ 10.00 por unidad vehicular.

Figura 14

Pagos futuros a realizar por cada transportista de los comités de transporte público urbano



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a la gráfica, el 56.72% tiene pagos futuros que realizar, en cambio en 43,28% no tiene que hacer pago alguno. Y si los ingresos por el servicio de transporte son bajos, el primer grupo no podrá pagar a tiempo y conllevará a un resquebrajamiento de la cadena de valor.

4.2.2. Rentabilidad de los comités de transporte público urbano de Abancay

4.2.2.1. Costos fijos

Tabla 16

Remuneración al conductor por día (S/)

	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Media	52,09	51,79	-1%
Mediana	50,00	50,00	0%
Moda	50	50	0%
Mínimo	50	50	0%
Máximo	60	60	0%
Suma	3490	3470	-1%

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo con los datos presentados por los transportistas, antes de la pandemia, la remuneración diaria a los 67 conductores de las unidades vehiculares fue en total a S/ 3,490.00, siendo el pago máximo de S/ 60.00 y el mínimo de S/ 50.00, asimismo, el promedio de remuneración al conductor fue de S/ 52.09. Mientras que, durante la pandemia, el monto total de remuneraciones diarias a los conductores fue de S/ 3470 y el promedio de remuneración diaria a los conductores fue de S/ 51.79, evidenciando una reducción del 1% respecto a la remuneración antes de pandemia; sin embargo, en relación a la mediana de las remuneraciones no se registró ningún efecto.

Esto pone en evidencia que, durante la pandemia, los conductores de los vehículos de transporte público urbano de Abancay registraron una leve reducción en sus remuneraciones, sin embargo, esta no resulta sustancial, la reducción fue de menos de S/ 0.30.

Tabla 17
Remuneración al cobrador por día (S/)

	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Media	24,70	24,70	0%
Mediana	30,00	30,00	0%
Moda	30	30	0%
Mínimo	0	0	0%
Máximo	35	35	0%
Suma	1655	1655	0%

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo con los datos presentados por los transportistas, antes de la pandemia, la remuneración diaria de los cobradores de las 67 unidades vehiculares fue equivalente a S/ 1655.00,

siendo el pago máximo de S/ 35.00 y el mínimo de S/ 0.00. Por otro lado, el promedio de remuneración diaria al cobrador fue de S/ 24.70. De igual manera, durante la pandemia estas cifras se mantuvieron, evidenciando que la remuneración de los cobradores no se vio afectada por la crisis sanitaria ocurrida, es decir, la pandemia no generó un impacto en la remuneración de los cobradores.

Tabla 18
Costos de alimentación por día (S/)

	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Media	21,52	19,16	-11%
Mediana	24,00	24,00	0%
Moda	24	24	0%
Mínimo	15	0	-100%
Máximo	24	28	17%
Suma	1442	1284	-11%

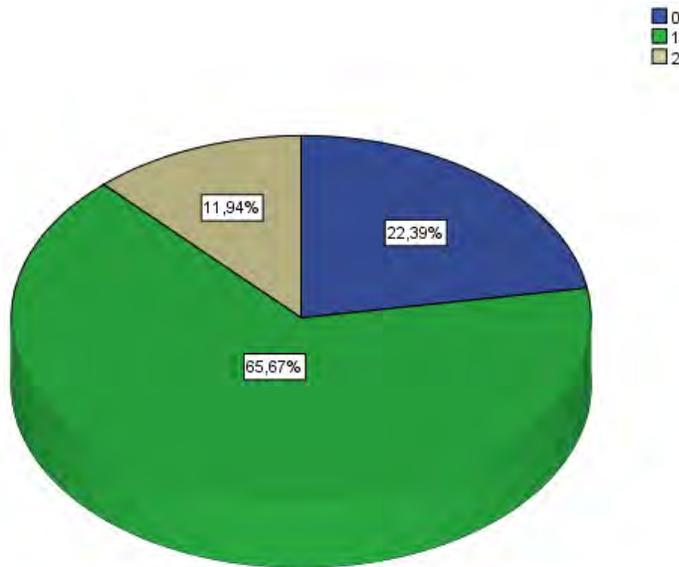
Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a los datos presentados por los transportistas, antes de la pandemia, los gastos por alimentación diaria de los conductores y cobradores de las 67 unidades vehiculares fue equivalente a S/ 1284.00, siendo el pago máximo de S/ 28.00 y el mínimo de S/ 0.00. Por otro lado, el promedio de gasto es de S/ 19.16. Durante la pandemia, el costo promedio de alimentación por día fue de S/ 19.16, siendo el monto máximo por este concepto S/ 28.00 y el mínimo S/ 0.00; es decir, el costo promedio de alimentación por día se redujo durante la pandemia en 11%, que en soles es S/ 2.36. Adicionalmente, el monto mínimo se redujo de S/ 15.00 a S/ 0.00, lo cual significa que algunos comités de transporte público ya no asignaron un monto destinado a la alimentación diaria de sus trabajadores.

Tabla 19*Cantidad de chequeos médicos anuales de los conductores y cobradores*

Cantidad de chequeos médicos	Frecuencia	Porcentaje
0	15	22,4
1	44	65,7
2	8	11,9
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 15*Cantidad de chequeos médicos anuales de los conductores y cobradores*

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo con la tabla y figura anterior, el 65.7% de los trabajadores (conductores y cobradores) de los comités de servicio de transporte urbano de Abancay recibió al menos 1 chequeo médico anual, el 22,39% no recibió ningún chequeo y solo el 11,94% recibió hasta 2 chequeos en el año. Estos resultados demuestran que los costos de chequeo médico no fueron

sustanciales en los costos operativos de los comités de transporte urbano, considerando la poca frecuencia de su realización

Tabla 20

Costo unitario chequeos médicos de los conductores y cobradores (S)

Medida	Resultado (S/)
Media	166,42
Mediana	250,00
Moda	0 ^a
Mínimo	0
Máximo	350
Suma	11150

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo con los datos presentados por los transportistas, los gastos por prevención sanitaria, es decir por chequeos médicos de los conductores y cobradores de las 67 unidades vehiculares fue equivalente a S/ 11 150.00, siendo el pago máximo de S/ 350.00 y el mínimo de S/ 0.00. Por otro lado, el promedio de gasto fue de S/ 166.42 y la mediana fue de S/ 250.00.

Tabla 21

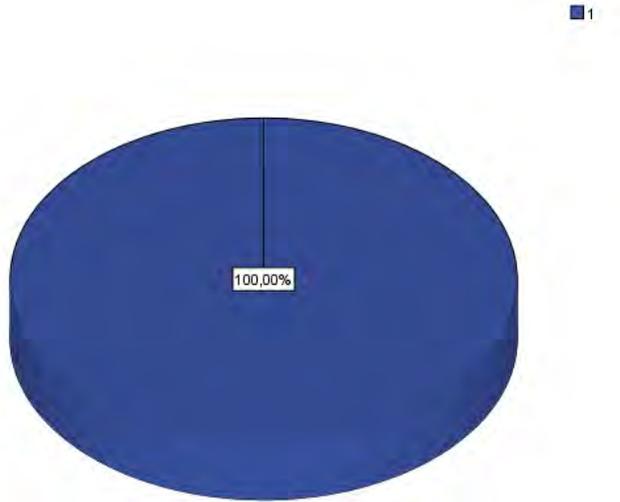
Cantidad de veces de acondicionamiento del vehículo anual

Cantidad de veces de acondicionamiento	Frecuencia	Porcentaje
1	67	100,0

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 16

Cantidad de veces de acondicionamiento del vehículo anual



Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a la tabla y figura anterior, el 100% de las unidades vehiculares fueron acondicionadas de acuerdo a los requerimientos del Gobierno para frenar los contagios en ambientes públicos, la tabla revela que el acondicionamiento se efectuó en un solo momento.

Tabla 22

Gasto por acondicionamiento de vehículo por medidas sanitarias (S/)

Medida	Resultado (S/)
Media	309,55
Mediana	300,00
Moda	250
Mínimo	170
Máximo	500
Suma	20740

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a los datos presentados por los transportistas, los gastos por prevención sanitaria, es decir por acondicionamiento vehicular de las 67 unidades fueron equivalentes a S/ 20 740.00, siendo el costo máximo de S/ 500.00 y el mínimo de S/ 170.00. Por otro lado, el promedio de gasto fue de S/ 309.55 y la mediana del gasto fue S/ 250.00. Estos resultados muestran los gastos adicionales en los que tuvieron que incurrir los comités de transporte urbano debido a las medidas sanitarias preventivas establecidas por la pandemia por el Covid 19.

Tabla 23

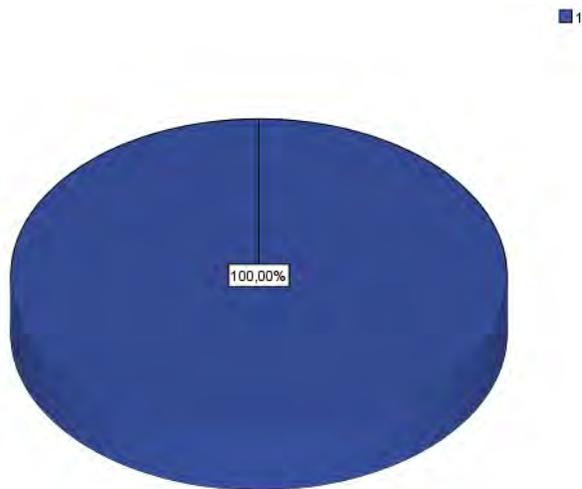
Cantidad de Kits de primeros auxilios que poseen los transportistas

Cantidad de Kits	Frecuencia	Porcentaje
1	67	100,0

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 17

Cantidad de Kits de primeros auxilios que poseen los transportistas



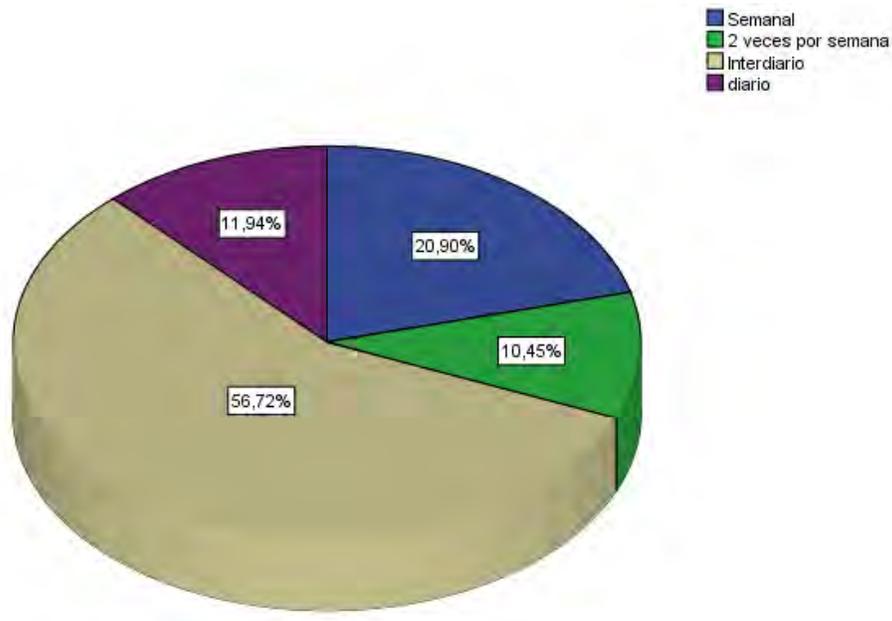
Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a la tabla y figura anterior, el 100% de las unidades vehiculares contaba con un kit de desinfección como lo solicita el Gobierno para frenar los contagios en ambientes públicos.

Tabla 24*Frecuencia de compra de kits de primeros auxilios*

Frecuencia de compra	Frecuencia	Porcentaje
Semanal	14	20,9
2 veces por semana	7	10,4
Interdiario	38	56,7
Diario	8	11,9
Total	67	100,0

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 18*Frecuencia de compra de kits de primeros auxilios*

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a la tabla y figura anterior, el 56,72% empleó interdiariamente el kit de primeros auxilios, el 20,90% de manera semanal, el 11,94% de manera diaria, mientras que el 10,45% cada 2 veces por semana. Por tanto, los intervalos de tiempo de compra de kits de primeros auxilios fueron cortos lo cual hace más efectiva la protección contra el covid-19 y enfermedades o accidentes en general, pero también implican mayores costos para los comités.

Tabla 25
Gastos de kits de primeros auxilios (S/)

Medida	Resultado (S/)
Media	17,01
Mediana	10,00
Moda	10
Mínimo	10
Máximo	50
Suma	1140

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a los datos presentados por los transportistas, los gastos por prevención sanitaria, es decir por la adquisición del kit de primeros auxilios para las 67 unidades fue equivalente a S/ 1 140.00, siendo el costo máximo de S/ 50.00 y el mínimo de S/ 10.00. Por otro lado, el promedio de gasto fue de S/ 17.01 y la mediana de los gastos de kit de primeros auxilios fue de S/ 10.00.

Tabla 26
Gastos de indumentaria del conductor (S/)

Medida	Resultado (S/)
Media	0,75
Mediana	0,00
Moda	0
Mínimo	0
Máximo	2
Suma	50

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a los datos presentados por los transportistas, los gastos por prevención sanitaria, es decir por la adquisición de indumentaria de los conductores de las 67 unidades fue equivalente a S/ 50.00, siendo el costo máximo de S/ 2.00 y el mínimo de S/ 0.00. Por otro lado, el promedio de gasto fue de S/ 0.75. Estos gastos fueron adicionales, generados por las medidas de prevención de la pandemia por el Covid 19, por lo tanto, afectaron la totalidad de gastos operativos de los comités.

Tabla 27
Gastos de indumentaria del cobrador (S/)

Medida	Resultado (S/)
Media	10,34
Mediana	2,00
Moda	0
Mínimo	0
Máximo	35
Suma	693

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

De acuerdo a los datos presentados por los transportistas, los gastos por prevención sanitaria, es decir por la adquisición de indumentaria de los cobradores de las 67 unidades fue equivalente a S/ 693.00, siendo el costo máximo de S/ 35.00 y el mínimo de S/ 0.00. Por otro lado, el promedio de gasto es de S/ 10.34 por cobrador, el gasto implica adquisición de mascarillas, batas y guantes.

Tabla 28*Costos fijos de los transportistas de comités de transporte urbano (S/)*

	Antes de pandemia		Durante pandemia		Variación
Media	S/	2,866.72	S/	2,748.62	-4%
Moda	S/	2,704.00	S/	2,600.00	-4%
Mínimo	S/	1,600.00	S/	1,300.00	-19%
Máximo	S/	2,834.00	S/	2,704.00	-5%

Nota. Elaboración propia, obtenido de los estados financieros de los comités de transporte urbano

La tabla precedente muestra que, durante el Covid 19, los costos fijos de las empresas de transporte de Abancay se redujeron respecto al periodo prepandemia, dentro de ello, se considera como costo fijo las retribuciones de conductores y cobradores porque este es un monto fijo que no varía en función a la producción, asimismo, se consideran los costos de acondicionamiento del vehículo, chequeos médicos de los conductores y cobradores y su indumentaria de seguridad. Se registró que antes de pandemia los costos fijos fueron en promedio S/ 2,866.72 y durante la pandemia cayeron a S/ 2,748.62, reduciéndose en 4% ello debido a que durante la pandemia las retribuciones a conductores y cobradores se mantuvieron constantes y en muchos casos se redujeron, asimismo, ya no se cubrían en su totalidad los costos de alimentación tanto por la reducción de horas de trabajo, por lo que, pese al incremento de los costos por acondicionamiento del vehículo ante las medidas preventivas, los costos fijos se contrajeron.

4.2.2.2. Costos variables

Tabla 29

Gasto diario en combustible por vehículo (S/)

Medida	Antes de pandemia (S/)	Durante de pandemia (S/)	Variación
Media	101.51	107,99	6%
Mediana	106.7	110,00	3%
Moda	117	120	2.5%
Mínimo	65.8	68.53	2.1%
Máximo	122.2	125.84	3.2%
Suma	6800.9	7235	6%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla anterior presenta los gastos de combustible diarios que registran los vehículos de los comités de transporte público urbano de Abancay, se expone que los gastos de combustible durante pandemia ascendieron, en promedio, a S/ 108.00 al día; el gasto máximo registrado por este concepto es S/ 130.00 y el gasto mínimo es de S/ 70.00; mientras que, antes de pandemia el promedio de gasto diario en combustible fue de S/ 101.51, es decir, se generó un incremento del 6% debido al alza de precios de combustible, adicionalmente, se evidencia que la mediana del gasto en combustible se incrementó es 3%. Este gasto está en función al número de vueltas en la ruta que realiza el vehículo durante el día y, por lo tanto, a los kilómetros recorridos por este; se destaca también que este es uno de los costos operativos principales de las empresas de transporte, por lo tanto, fue de suma relevancia en la totalidad de gastos operativos.

Tabla 30
Convenio con grifos

Convenio	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Sí	43	0	-100%
No	24	67	179%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla previa refieren que, antes de pandemia, 43 transportistas de los comités de transporte público urbano de Abancay contaban con convenios con grifos, mientras que, durante la pandemia el 100% de los transportistas no contaban con convenios con grifos para la venta de combustible, estacionamiento o lavado de los vehículos; es decir, la totalidad de estos costos son pagados al contado, sin ningún tipo de descuento o promoción, por lo que los transportistas no pueden reducir costos en el consumo y uso de los servicios mencionados.

Tabla 31
Frecuencia de lavado de vehículos

Frecuencia	Antes de pandemia		Durante pandemia	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Diario	17	25%	67	100%
Interdiario	26	39%	0	0%
Semanal	24	36%	0	0%
Total	67	100%	67	100%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

En la tabla previa, se muestra que durante pandemia el 100% de los transportistas de los comités manifiestan que el lavado de los vehículos se realiza diariamente, es decir, se incurre en este gasto todos los días para mantener el ambiente del vehículo limpio y brindar un mejor servicio

a los usuarios; mientras que, durante la pandemia, el 25% realizaba el lavado diariamente, el 39% de manera inter diaria y el 36% semanalmente. Estos resultados demuestran que debido a la pandemia por Covid 19 se incrementó la frecuencia de lavado de los vehículos y consecuentemente el costo de estos.

Tabla 32
Gastos por cada lavado de vehículos (S/)

Medida	Antes de pandemia	Durante la pandemia	Variación
Media	4,07	4,07	0%
Mediana	0,00	0,00	0%
Moda	0	0	0%
Mínimo	0	0	0%
Máximo	15	15	0%
Suma	273	273	0%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla anterior da a conocer que el gasto promedio de lavado de vehículo fue de S/ 4.00, el monto máximo que se paga por este servicio fue de S/ 15.00 y el costo mínimo fue S/ 0.00 considerando que sea el propio dueño del vehículo el que realice el lavado de este. Aunando a lo expuesto en la tabla precedente a esta, se deduce que el monto promedio de S/ 4.00 se realiza diariamente para cada vehículo de las empresas transportistas, representando un gasto frecuente para estas; asimismo, se percibe que estos gastos no variaron durante la pandemia.

Tabla 33
Frecuencia de cambio de aceite y filtros

Frecuencia	Antes de pandemia		Durante pandemia	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Mensual	67	100%	67	100%
Total	67	100%	67	100%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla anterior expone que el 100% de los transportistas de los comités de transporte público urbano realizaban el cambio de aceite y filtros de los vehículos de manera mensual tanto antes de la pandemia como durante esta, considerando la necesidad de cada vehículo, el resguardo de la seguridad de los conductores, cobradores, usuarios y transeúntes.

Tabla 34
Gastos de cambio de aceite y filtros (S)

Medida	Antes de pandemia	Durante la pandemia	Variación
Media	159,63	159,63	0%
Mediana	160,00	160,00	0%
Moda	150	150	0%
Mínimo	140	140	0%
Máximo	180	180	0%
Suma	10695	10695	0%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla anterior expone que el costo unitario del cambio de aceite y filtros de los vehículos de transporte público urbano fue, en promedio, S/ 160.00, el monto máximo de costo por este servicio es de S/ 180.00 y el costo mínimo S/ 140.00. Integrando estos resultados con los de la tabla que antecede, se tiene que los transportistas de los comités de transporte público urbano

realizaban un gasto de S/ 160.00 mensuales por vehículo para el cambio de aceite y filtros tanto antes de la pandemia como durante esta, es decir, no hubo variación.

Tabla 35
Frecuencia revisión técnica

Frecuencia	Antes de pandemia		Durante pandemia	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Semestral	67	100%	67	100%
Total	67	100%	67	100%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla previa da a conocer que el 100% de los transportistas de los comités de transporte público afirman que la revisión técnica de los vehículos se realizaba semestralmente, considerando que este lapso es el prudente y conveniente para identificar fallas en el vehículo y evitar accidentes que pongan en riesgo la integridad del conductor, cobrador, usuario y transeúnte tanto antes de la pandemia como durante esta, sin registrar variación.

Tabla 36
Gastos de revisión técnica (S/)

Medida	Antes de pandemia	Durante la pandemia	Variación
Media	100,00	100,00	0%
Mediana	100,00	100,00	0%
Moda	100	100	0%
Mínimo	100	100	0%
Máximo	100	100	0%
Suma	6700	6700	0%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

En la anterior tabla, se expone que el costo unitario de la revisión técnica de los vehículos de las empresas de transporte de Abancay fue de S/ 100.00 en promedio. Este servicio registró un costo máximo de S/100.00 al igual que mínimo, sin mostrar variación entre el antes de la pandemia y durante esta, lo cual implica que los empresarios pagan ese monto exacto para la revisión técnica de todos los vehículos sin distinción.

Tabla 37
Frecuencia de cambio de llantas

Frecuencia	Antes de pandemia		Durante pandemia	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Anual	67	100%	67	100%
Total	67	100%	67	100%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

En la tabla precedente, se expone que el 100% de los transportistas de los comités de transporte público de Abancay manifiestan que el cambio de llantas de los vehículos se realizaba de manera anual tanto antes de pandemia como durante pandemia, a excepción de casos en los que se registre un accidente o suceso fortuito que altere el buen estado de las llantas en un tiempo menor al establecido.

Tabla 38
Gastos de cambio de llantas (S/)

Medida	Antes de pandemia	Durante la pandemia	Variación
Media	1094,78	1094,78	0%
Mediana	1100,00	1100,00	0%
Moda	1000	1000	0%
Mínimo	800	800	0%
Máximo	1400	1400	0%
Suma	73350	73350	0%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla previa muestra que el costo unitario del cambio de llantas de los vehículos de transporte público urbano fue de S/ 1095.00 en promedio, el costo máximo por este concepto fue de S/ 1400.00 y el costo mínimo fue S/ 800.00 sin registrar variación antes de pandemia y durante pandemia. Asociando a la tabla antecedente, se registra que los empresarios de transporte público urbano gastaban el monto promedio mencionada de manera anual por cada vehículo que poseen.

Tabla 39
Frecuencia regulación de frenos y pastillas

Frecuencia	Antes de pandemia		Durante pandemia	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Mensual	67	100%	67	100%
Total	67	100%	67	100%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla anterior muestra que los transportistas de los comités de transporte público urbano de Abancay señalaban que antes y durante la pandemia la regulación de frenos y pastillas de los

vehículos se realizaron mensualmente, tomando en cuenta que el sistema de frenos es un sistema de seguridad fundamental de los vehículos y su revisión frecuente previene los accidentes de tránsito.

Tabla 40
Gastos de regulación de frenos y pastillas (S/)

Medida	Antes de pandemia	Durante la pandemia	Variación
Media	164,85	164,85	0%
Mediana	155,00	155,00	0%
Moda	150	150	0%
Mínimo	140	140	0%
Máximo	250	250	0%
Suma	11045	11045	0%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

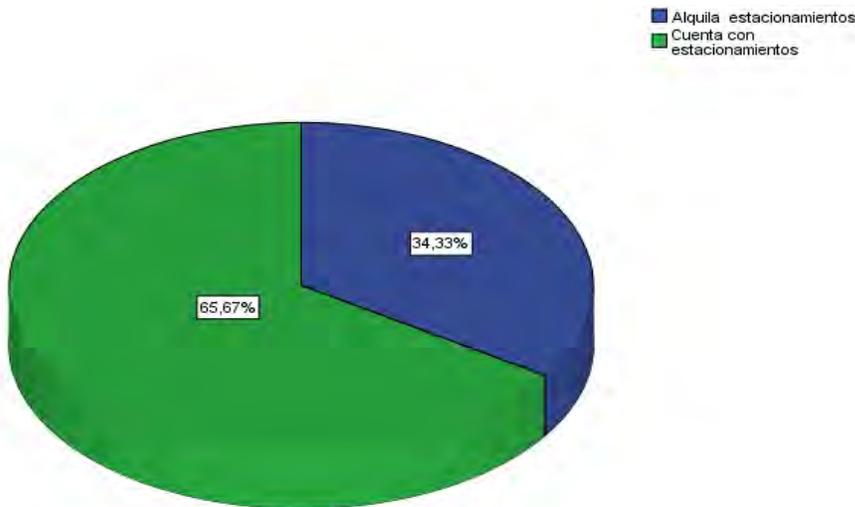
La tabla previa expone que el costo unitario de la regulación de frenos y pastillas en los vehículos fue, en promedio, S/ 165.00, este servicio evidenció como coste máximo S/ 250.00 y como mínimo S/ 140.00 antes de pandemia y durante pandemia. Aunado a los expuesto líneas atrás, los transportistas incurren en este costo de manera mensual por cada vehículo de su pertenencia.

Tabla 41
Pernoctación de vehículos

	Antes de pandemia		Durante pandemia	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Alquila estacionamientos	23	34,3	23	34,3
Cuenta con estacionamientos	44	65,7	44	65,7
Total	67	100%	67	100%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 19
Pernoctación de vehículos



La tabla y figura previas exponen que el 65.67% de los transportistas de los comités de transporte público urbano de Abancay contaban con estacionamientos propios para uso de sus vehículos por lo que no tangibilizan ningún costo por este concepto, mientras que, el 34.33% alquila estacionamientos para sus vehículos, representando un costo diario y relevante para la empresa. Es decir, la mayoría de las empresas no requiere alquilar estacionamientos, por lo tanto, no incurren en gastos de estacionamiento.

Tabla 42
Gastos de estacionamiento y pernoctación (S/)

Medida	Antes de pandemia	Durante la pandemia	Variación
Media	4,7391	4,7391	0%
Mediana	5,0000	5,0000	0%
Moda	5,00	5,00	0%
Mínimo	3,00	3,00	0%
Máximo	6,00	6,00	0%
Suma	109,00	109,00	0%

Nota. Obtenido de los datos recolectados de la encuesta aplicada a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla anterior muestra que el costo del estacionamiento para los vehículos fue, en promedio, S/ 5.00, el costo máximo que registra este servicio, de acuerdo con lo mencionado por los empresarios transportistas, fue S/ 6.00 y el costo mínimo fue S/ 3.00 antes y durante pandemia. Se destaca que los empresarios incurren en este costo de manera diaria y por cada vehículo de su pertenencia.

Tabla 43
Costos variables de los transportistas de comités de transporte urbano (S/)

	Antes de pandemia		Durante pandemia	
Media	S/	3,393.33	S/	3,176.33
Moda	S/	3,540.00	S/	3,323.00
Mínimo	S/	2,208.33	S/	1,958.33
Máximo	S/	4,186.33	S/	3,969.33
Suma	S/	202,873.17	S/	188,334.17

Nota. Elaboración propia, obtenido de los estados financieros de los comités de transporte urbano

La tabla anterior muestra que los costos variables de las empresas de transporte de Abancay, durante pandemia, se redujeron en comparación al periodo prepandemia, es así que antes de pandemia los costos variables ascendieron a S/ 202,873.17 y durante la pandemia llegaron a S/ 188,334.17. Ello tiene como causa la reducción de costos de mantenimiento como el cambio de aceite y cambio de llantas que reportaron ser menores durante pandemia, probablemente a causa de la menor necesidad de mantenimiento de estos vehículos ante la menor intensidad de uso como consecuencia de las menores cantidades de horas recorridas por los toques de queda.

Tabla 44

Total de costos operativos de los transportistas de comités de transporte urbano (S)

	Antes de pandemia		Durante pandemia	
Media	S/	6,184.39	S/	5,924.95
Moda	S/	6,244.00	S/	5,923.00
Mínimo	S/	3,808.33	S/	3,258.33
Máximo	S/	7,020.33	S/	6,673.33
Suma	S/	389,874.08	S/	372,491.60

Nota. Elaboración propia, obtenido de los estados financieros de los comités de transporte urbano

La tabla precedente muestra que los costos operativos totales de las empresas de transporte público interurbano de Abancay registraron un descenso por el Covid 19, pasando de S/ 389,874.08, antes de pandemia, a S/ 372,491.60 durante pandemia. Ello principalmente debido a la reducción de costos fijos y variables como consecuencia de la nueva normalidad que implicaba una reducción de aforo, menores horas de trabajo y, consecuentemente, menor mantenimiento y menores salarios.

4.2.2.3. Ingresos

Tabla 45
Tarifario de pasajes

Tarifario	Antes de pandemia	Durante pandemia
General	S/0.70	S/ 1.00
Medio	S/0.50	S/ 1.00

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla precedente demuestra que la tarifa del pasaje interurbano en el servicio de transporte público registró un incremento durante la pandemia, pasando de s/ 0.70 antes de la pandemia a S/ 1.00 en épocas de crisis sanitaria, esto debido a que ante la reducción de aforo de los servicios de transporte se intentó compensar la reducción de usuarios con el incremento del pasaje, para menguar la alteración en el nivel de ingresos de las empresas.

Tabla 46
Cantidad de usuarios diarios

Comité	Antes de pandemia	Durante pandemia
Comité 1	94	43
Comité 2	89	43
Comité 3	70	37
Comité 4	71	34
Comité 5	25	15
Total	349	172

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla anterior muestra que la cantidad de usuarios de las empresas de transporte se redujeron a causa de la pandemia. Antes de pandemia, los usuarios totales era 349, 94 correspondientes al Comité 1, 89 al Comité 2, 70 al Comité 3, 71 al Comité 4 y 25 al Comité 5.

Mientras que, durante la pandemia, la cantidad de usuarios en total fue de 172, 43 pertenecientes al Comité 1, 43 al Comité 2, 37 al Comité 3, 34 al Comité 4 y 15 al Comité 5. Esto se explica por la reducción de aforo implementado a los servicios de transporte público urbano, así como el establecimiento de toques de queda y demás restricciones impuestas por la crisis sanitaria.

Tabla 47

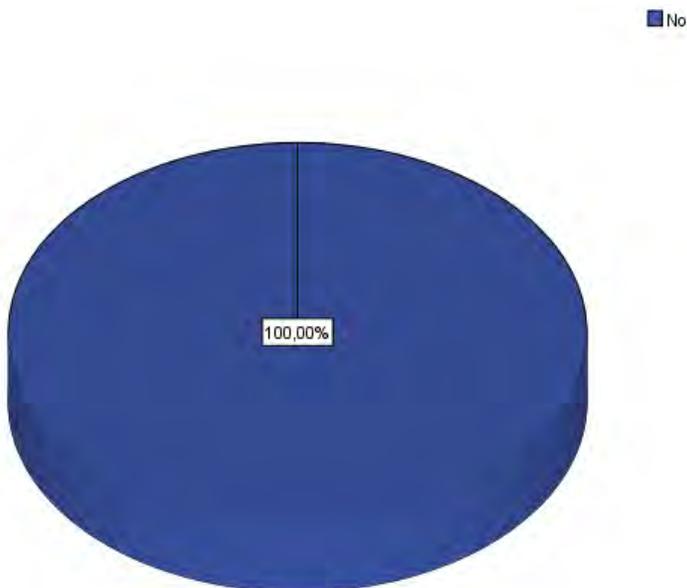
Subsidio del gobierno a los transportistas de comités de transporte urbano

Subsidio	Frecuencia	Porcentaje
No	67	100,0
Sí	0	0
Total	67	100

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 20

Subsidio del gobierno a los transportistas de comités de transporte urbano



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

La tabla y figura previas dan a conocer que el 100% de los transportistas de los comités de transporte público urbano no recibieron ningún concepto por subsidio ante la pandemia por el

Covid 19, en consecuencia, tuvieron que enfrentar la reducción de ingresos provenientes de la limitación del aforo y demás medidas de prevención implementadas en el contexto sin ningún soporte o apoyo económico de terceros.

Tabla 48

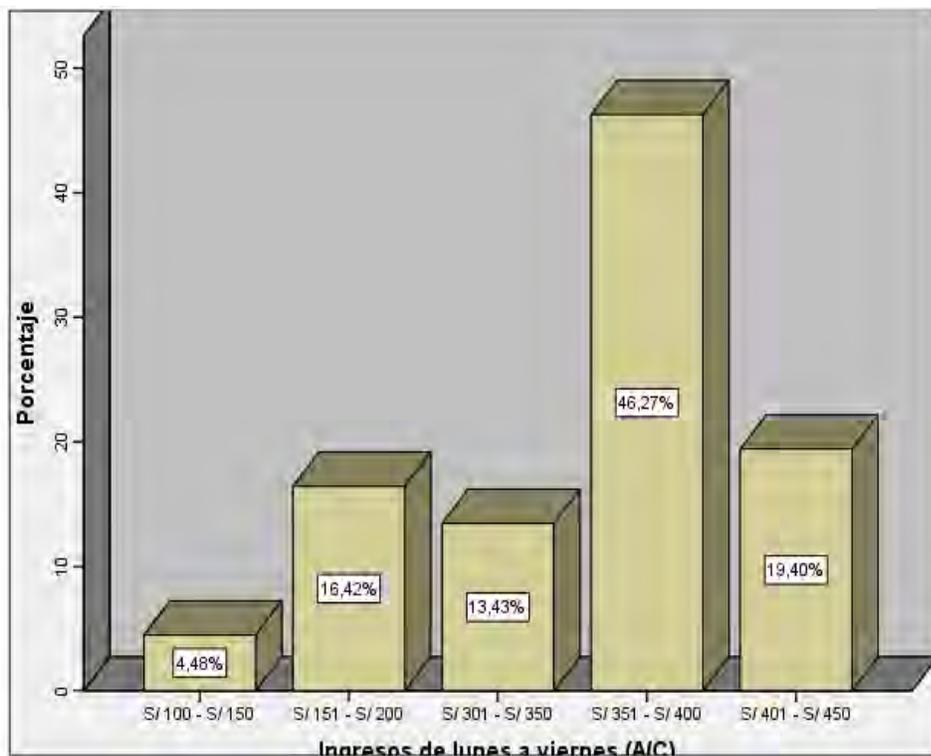
Ingreso diario de los transportistas de los comités de lunes a viernes

Ingresos de lunes a viernes	Antes de pandemia		Durante pandemia	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
S/ 100 - S/ 150	3	4,5	2	3,0
S/ 151 - S/ 200	11	16,4	12	17,9
S/ 201 - S/ 250	0	0	19	28,4
S/ 251 - S/ 300	0	0	34	50,7
S/ 301 - S/ 350	9	13,4	0	0
S/ 351 - S/ 400	31	46,3	0	0
S/ 401 - S/ 450	13	19,4	0	0
Total	67	100,0	67	100,0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 21

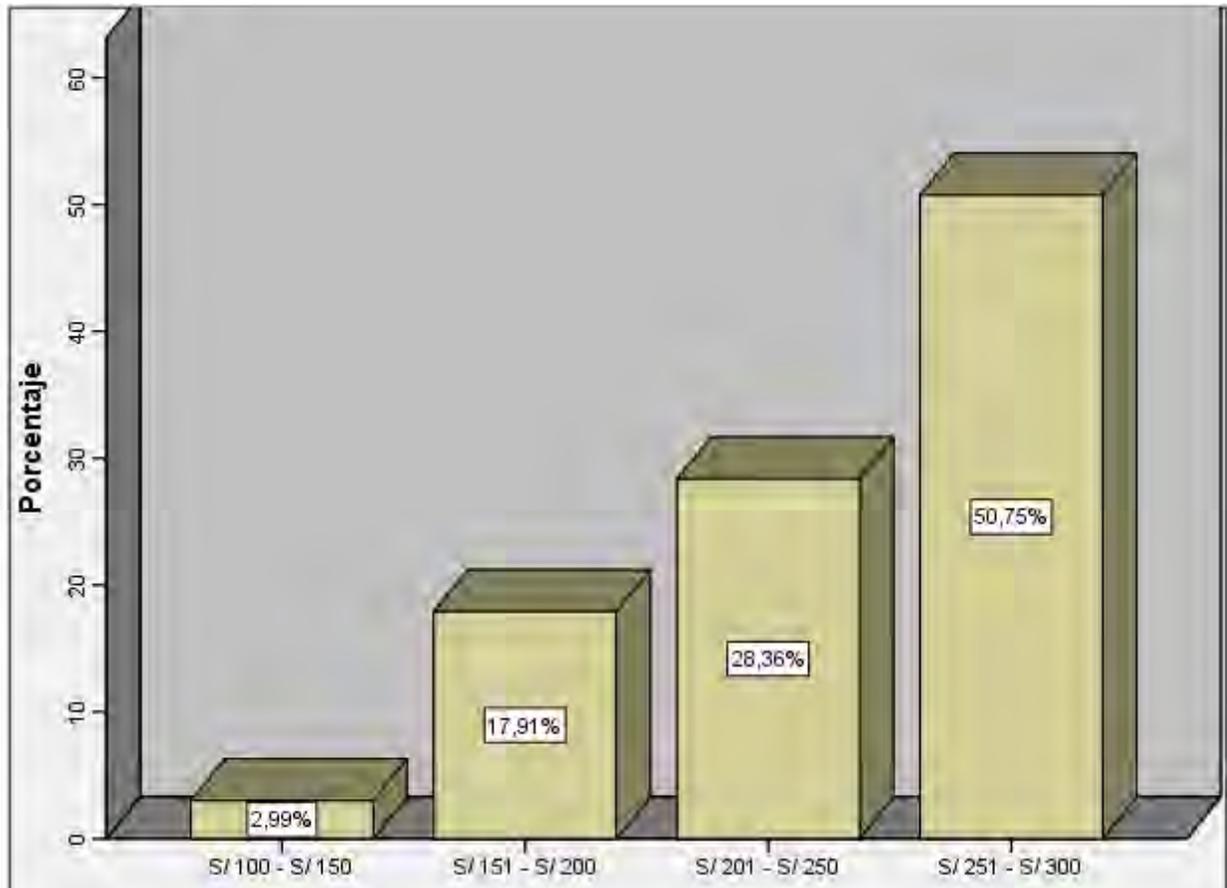
Ingreso diario de los transportistas de los comités de lunes a viernes- antes de pandemia



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 22

Ingreso diario de los transportistas de los comités de lunes a viernes- durante de pandemia



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

En la anterior tabla y anteriores figuras, se muestra el ingreso diario de lunes a viernes de las los transportistas de los comités de transporte urbano por vehículo antes y durante de la pandemia por el Covid 19. Antes de la pandemia, el 46,27% de transportistas manifiesta que los ingresos estuvieron entre S/ 351.00 y S/ 400.00, seguido del 19.40% con ingresos entre S/ 401.00 y S/ 450.00, 16.42% entre S/ 151.00 y S/ 200.00, 13.43% entre S/ 301.00 y S/ 350.00 y los ingresos del 4.48% de empresarios estuvieron entre S/ 100.00 y S/ 150.00. Mientras que, durante la pandemia, el 50.75% registraron ingresos entre S/ 251.00 y S/ 300.00, seguido del 28.36% con ingresos entre S/ 201.00 y S/ 250.00, los ingresos del 17.91% estuvieron entre S/ 151.00 y S/ 200.00 y el 2.99% tuvo ingresos entre S/ 100.00 y S/ 150.00.

Esto demuestra que, antes de la pandemia, la mayoría (65.67%) de los empresarios tenía ingresos diarios entre lunes y viernes superiores a los S/ 300.00 por vehículo; por el contrario, durante la pandemia, el 100% de empresarios registraron ingresos inferiores a S/ 300.00 por vehículo; es decir, hubo una reducción sustancial en el nivel de ingresos de los empresarios transportistas durante la pandemia, como consecuencia de las medidas de restricción y prevención impuestas en el servicio de transporte público de la ciudad.

Tabla 49

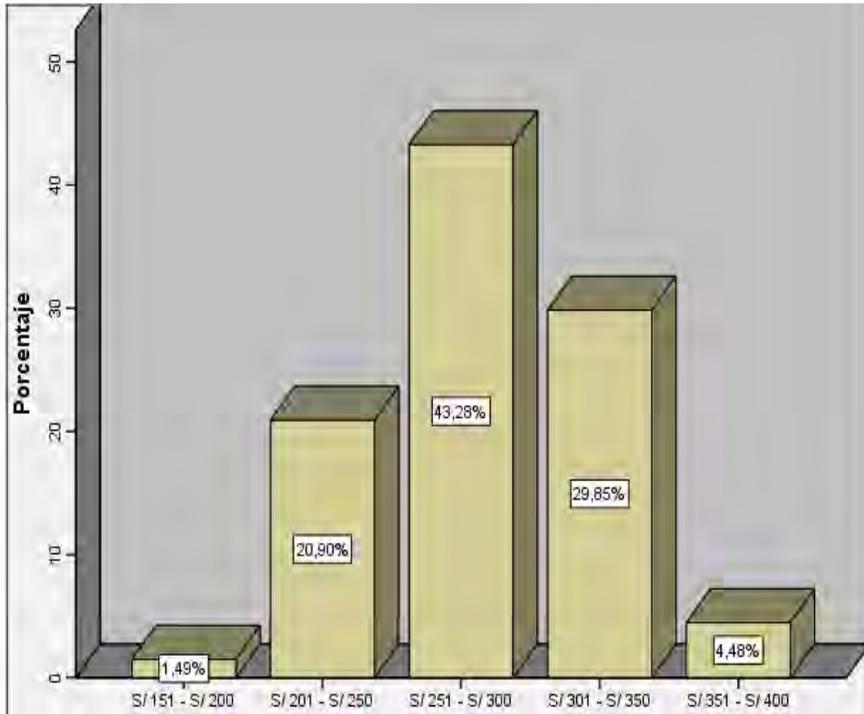
Ingresos diario de los transportistas de los comités de sábado y domingo

Ingresos sábado y domingo	Antes de pandemia		Durante pandemia	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
S/ 100 - S/ 150	0	0	3	4,5
S/ 151 - S/ 200	1	1,5	23	34,3
S/ 201 - S/ 250	14	20,9	24	35,8
S/ 251 - S/ 300	29	43,3	17	25,4
S/ 301 - S/ 350	20	29,9	67	100,0
S/ 351 - S/ 400	3	4,5	0	0
Total	67	100,0	0	0

Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 23

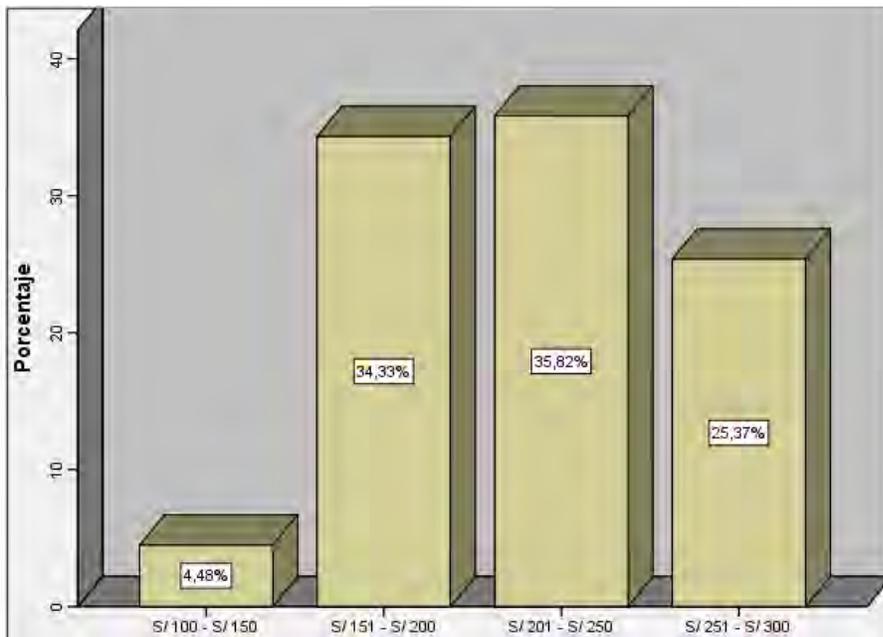
Ingresos diario de los transportistas de los comités de sábado y domingo - antes de pandemia



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

Figura 24

Ingresos diario de los transportistas de los comités de sábado y domingo - durante pandemia



Nota. Obtenido de las encuestas realizadas a los transportistas de los comités de transporte urbano

En la tabla y figuras anteriores se expone el ingreso diario de sábados y domingos de los transportistas de los comités de transporte público urbano por vehículo antes y durante la pandemia por el Covid 19. Antes de la pandemia, el 43.28% registraba ingresos entre S/ 251.00 y S/ 300.00, seguido por el 29.85% con ingresos entre S/ 301.00 y S/ 350.00, el 20.90% con ingresos entre S/ 201.00 y S/ 250.00, el 4.48% con ingresos entre S/ 351.00 y S/ 400.00 y el 1.49% tuvo ingresos entre S/ 151.00 y S/ 200.00. Por el contrario, durante la pandemia, el 35.82% registró ingresos entre S/ 201.00 y S/ 250.00, seguido del 34.33% con ingresos entre S/ 151 y S/ 200, el 25.37% con ingresos entre S/ 251.00 y S/ 300.00 y el 4.48% tuvo ingresos entre S/ 100.00 y S/ 150.00.

Lo expuesto pone en evidencia que, antes de la pandemia, la mayoría de los empresarios de transporte público urbano de Abancay (76.61%) tenían ingresos superiores a S/ 251.00 diarios entre sábado y domingo por vehículo; sin embargo, durante la pandemia, el grueso de los empresarios (74.63%) tuvo ingresos diarios menores a S/ 251 por vehículo. Por lo tanto, es posible afirmar que los ingresos diarios de sábados y domingos de los empresarios se redujo durante la pandemia, como consecuencia de los diversos factores que generó dicha coyuntura.

Con base en lo expuesto acerca de la variación de los costos e ingresos de los comités de transporte público urbano de Abancay, se procede a realizar el análisis del impacto de la pandemia por Covid 19 en la rentabilidad de los comités de transporte público urbano de la ciudad de Abancay para dar respuesta al problema general planteado en la investigación.

4.2.3. Impacto del COVID 19 en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay

Tabla 50
Estado de pérdidas y ganancias - Comité 1, 2019-2021

Estado de pérdidas y ganancias del Comité 1		
	Antes de pandemia (2019)	Durante pandemia (2021)
Ingreso bruto (ventas)	S/ 10,264.80	S/ 6,708.00
Costo de ventas	S/ 5,345.67	S/ 5,347.33
Mano de obra	S/ 2,080.00	S/ 2,080.00
Combustible	S/ 2,600.00	S/ 2,600.00
Alimentación	S/ 624.00	S/ 624.00
SOAT	S/ 41.67	S/ 43.33
Utilidad bruta	S/ 4,919.13	S/ 1,360.67
Mantenimiento	S/ 471.67	S/ 420.00
Prevención	S/ 1.67	S/ 183.75
Garaje	S/ -	S/ -
Utilidad operativa	S/ 4,445.79	S/ 756.92
Depreciación	S/ 250.00	S/ 250.00
Interés	S/ 88.13	S/ 21.00
Utilidad neta	S/ 4,107.66	S/ 485.92

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 1

La tabla anterior muestra que el Comité 1 reportó una cantidad de usuarios promedio de 14664 mensuales antes de pandemia, con una tarifa de pasaje de S/ 0.70; mientras que, durante la pandemia, la cantidad de usuarios se redujo a 6708 mensuales, con una tarifa de pasaje de S/ 1.00 (Ver anexo 4), lo cual afectó el nivel de ventas del Comité 1, registrando una contracción de S/ 10,264.80 antes de pandemia a S/ 6,708.00 durante la pandemia por el Covid 19. Por su parte, los costos de venta se incrementaron en S/ 5,347.33, considerando que se incrementó la prima del SOAT, no se afectaron las remuneraciones de los conductores y cobradores, el combustible ni el costo de alimentación del personal; por otro lado, los costos de prevención se vieron incrementados durante la pandemia debido a la necesidad de acondicionar los vehículos acorde a las medidas de

prevención y bioseguridad impuestas por las autoridades públicas, el costo de prevención antes de la pandemia fue de S/ 1.67 y durante la pandemia S/ 183.75.

Frente a ello, la utilidad bruta, operativa y neta se redujeron en el periodo de pandemia, la utilidad bruta antes de la pandemia fue S/ 4,919.13 y durante la pandemia alcanzó los S/ 1360.67 la utilidad operativa fue S/ 4,445.79 antes de la pandemia y S/ 756.92 durante la pandemia, en cuanto a la utilidad neta del Comité 1 antes de pandemia fue S/ 4,107.66, mientras que, durante pandemia fue de 485.92.

Tabla 51
Rentabilidad del Comité 1

	Fórmula	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Margen operativo	Utilidad operativa/Ventas	43.31%	11.28%	31.83%
Margen bruto	Utilidad bruta/Ventas	47.92%	20.28%	27.63%
Margen neto	Utilidad neta/Ventas	40.01%	7.24%	32.77%

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 1

La tabla anterior muestra la rentabilidad del Comité 1 antes y durante la pandemia, medida mediante el margen operativo, margen bruto y margen neto que refiere la relación entre la utilidad operativa, bruta, neta y los ingresos por ventas. El margen operativo registró una reducción, antes de la pandemia fue del 43.31% y durante la pandemia 11.28%, ello significa que las ventas totales menos los costos operativos representaron ese porcentaje de los ingresos totales por las ventas, respectivamente. De la misma manera, el margen bruto pasó de ser 47.92% a 20.28%. Finalmente, el margen neto pasó de ser 40.01% antes de pandemia a 7.24% durante la pandemia, es decir, el rendimiento de las ventas se contrajo radicalmente. En síntesis, estos resultados evidencian que la

rentabilidad del Comité 1 se redujo drásticamente durante la pandemia, debido a factores como la reducción de ingresos y aumentos de costos.

Tabla 52
Estado de pérdidas y ganancias - Comité 2, 2019-2021

Estado de pérdidas y ganancias del Comité 2		
	Antes de pandemia (2019)	Durante pandemia (2021)
Ingreso bruto (Ventas)	S/ 9,391.20	S/ 6,708.00
Costo de ventas	S/ 5,761.67	S/ 5,243.33
Mano de obra	S/ 2,080.00	S/ 2,080.00
Combustible	S/ 3,120.00	S/ 2,600.00
Alimentación	S/ 520.00	S/ 520.00
SOAT	S/ 41.67	S/ 43.33
Utilidad bruta	S/ 3,629.53	S/ 1,464.67
Mantenimiento	S/ 446.67	S/ 421.67
Prevención	S/ 2.50	S/ 170.33
Garaje	S/ -	S/ -
Utilidad operativa	S/ 3,180.36	S/ 872.67
Depreciación	S/ 250.00	S/ 250.00
Interés	S/ 60.16	S/ 29.70
Utilidad neta	S/ 2,870.20	S/ 592.97

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 2

La tabla previa muestra el Estado de Resultados y Ganancias del Comité 2 antes y durante la pandemia, se registra que las empresas del Comité manejaban un promedio de 13416 usuarios mensuales antes de pandemia, mientras que, durante la pandemia este número se redujo a 6708, la tarifa de pasaje pasó de S/ 0.70 a S/ 1.00 (Ver anexo 4), lo cual afectó el nivel de ventas del Comité 2, exponiendo una contracción de S/ 9,391 antes de pandemia a S/ 6,708 durante la pandemia por el Covid 19. Por su parte, los costos de venta se redujeron de S/ 5,761.67 a S/ 5,243.33, explicado principalmente por el uso de menor cantidad de combustible durante la pandemia, como consecuencia de la reducción de horas de trabajo ante los toques de queda existentes en la región

y ello repercutió en una reducción de su costo total, sin embargo, no se afectaron las remuneraciones de los conductores y cobradores. Los costos de prevención fueron los que mayor incremento reportaron, debido a la necesidad de acondicionar los vehículos acordes a las medidas de prevención y bioseguridad impuestas por las autoridades públicas, el costo de prevención antes de la pandemia fue de S/ 2.50 y durante la pandemia S/ 170.33. Frente a ello, la utilidad bruta, operativa y neta disminuyeron en el periodo de pandemia, la utilidad neta del Comité 1 antes de pandemia fue S/ 2,870.20, mientras que, durante pandemia, fue S/ 592.97.

Tabla 53
Rentabilidad del Comité 2

	Fórmula	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Margen operativo	Utilidad operativa/Ventas	33.87%	13%	20.87%
Margen bruto	Utilidad bruta/Ventas	38.64%	21.83%	16.81%
Margen neto	Utilidad neta/Ventas	30.56%	8.84%	21.72%

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 2

La tabla anterior muestra la rentabilidad del Comité 2 antes y durante la pandemia, medida mediante el margen operativo, margen bruto y margen neto. El margen operativo registró una reducción, antes de la pandemia fue del 33.87% y durante la pandemia 13%. De la misma manera, el margen bruto pasó de ser 38.64% a 21.83%. Finalmente, el margen neto pasó de ser 30.56% antes de pandemia a ser 8.84% durante la pandemia. En síntesis, estos resultados evidencian que la rentabilidad del Comité 2 se redujo durante la pandemia, debido a factores como la reducción de ingresos y aumento de costos.

Tabla 54*Estado de pérdidas y ganancias - Comité 3, 2019-2021*

Estado de pérdidas y ganancias del Comité 3		
	Antes de pandemia (2019)	Durante pandemia (2021)
Ingreso bruto (Ventas)	S/ 8,918.00	S/ 6,734.00
Costo de ventas	S/ 5,605.67	S/ 5,347.33
Mano de obra	S/ 2,080.00	S/ 2,080.00
Combustible	S/ 2,860.00	S/ 2,600.00
Alimentación	S/ 624.00	S/ 624.00
SOAT	S/ 41.67	S/ 43.33
Utilidad bruta	S/ 3,312.33	S/ 1,386.67
Mantenimiento	S/ 446.67	S/ 430.00
Prevención	S/ 1.67	S/ 260.33
Garaje	S/ -	S/ -
Utilidad operativa	S/ 2,863.99	S/ 696.34
Depreciación	S/ 250.00	S/ 250.00
Interés	S/ 63.07	S/ 16.50
Utilidad neta	S/ 2,550.92	S/ 429.84

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 3

La precedente tabla expone el Estado de Resultados y Ganancias del Comité 3 antes y durante la pandemia, se registra que las empresas del Comité 3 recibían a 12740 usuarios mensuales antes de pandemia, mientras que, durante la pandemia este número se redujo a 6734, la tarifa de pasaje se incrementó de S/ 0.70 a S/ 1.00 (Ver anexo 4), lo cual afectó el nivel de ventas del Comité 2, debido a que el incremento de la tarifa del servicio no compensó las pérdidas generadas por la reducción de usuarios. Los ingresos mostraron una contracción de S/ 8,918 antes de pandemia a S/ 6,734 durante la pandemia por el Covid 19. Por su parte, los costos de venta se redujeron de S/ 5,605.67 a S/ 5,347.33, explicado fundamentalmente por el requerimiento de menor cantidad de combustible durante la pandemia por la reducción de horas de trabajo ante los toques de queda existentes en la región y ello repercutió en una reducción de su costo total, sin embargo, no se afectaron las remuneraciones de los conductores y cobradores.

Los costos de prevención fueron los que mayor incremento reportaron, debido a la necesidad de acondicionar los vehículos según las medidas de prevención y bioseguridad impuestas por las autoridades públicas, el costo de prevención antes de la pandemia fue de S/ 1.67 y durante la pandemia S/ 260.33. Frente a ello, la utilidad bruta, operativa y neta se redujeron en el periodo de pandemia, la utilidad neta del Comité 3 antes de pandemia fue S/ 2,550.92, mientras que, durante pandemia, fue S/ 429.84.

Tabla 55
Rentabilidad del Comité 3

	Fórmula	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Margen operativo	Utilidad operativa/Ventas	32.11%	10.34%	21.77%
Margen bruto	Utilidad bruta/Ventas	37.14%	20.59%	18.5%
Margen neto	Utilidad neta/Ventas	28.6%	0.06%	23.44%

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 3

La tabla anterior muestra la rentabilidad del Comité 3 antes y durante la pandemia, medida mediante el margen operativo, margen bruto y margen neto. El margen operativo registró una reducción, antes de la pandemia fue del 32.11% y durante la pandemia 10.34. De la misma manera, el margen bruto pasó de ser 37.14% a 20.59%, es decir, la utilidad bruta representa el 37.14% y 20.59% respectivamente de las ventas totales. Finalmente, el margen neto pasó de ser 28.6% antes de pandemia a ser 0.06% durante la pandemia. En síntesis, estos resultados evidencian que la rentabilidad del Comité 3 se redujo durante la pandemia, debido a factores como la reducción de ingresos y aumento de costos.

Tabla 56*Estado de pérdidas y ganancias - Comité 4, 2019-2021*

Estado de pérdidas y ganancias del Comité 4		
	Antes de pandemia (2019)	Durante pandemia (2021)
Ingreso bruto (Ventas)	S/ 9,045.40	S/ 6,188.00
Costo de ventas	S/ 5,995.67	S/ 4,983.33
Mano de obra	S/ 2,210.00	S/ 2,080.00
Combustible	S/ 3,120.00	S/ 2,340.00
Alimentación	S/ 624.00	S/ 520.00
SOAT	S/ 41.67	S/ 43.33
Utilidad bruta	S/ 3,049.73	S/ 1,204.67
Mantenimiento	S/ 438.33	S/ 410.00
Prevención	S/ 2.08	S/ 155.42
Garaje	S/ -	S/ -
Utilidad operativa	S/ 2,609.32	S/ 639.25
Depreciación	S/ 250.00	S/ 250.00
Interés	S/ 47.54	S/ 12.2
Utilidad neta	S/ 2,311.78	S/ 377.05

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 4

La precedente tabla expone el Estado de Resultados y Ganancias del Comité 4 antes y durante la pandemia, se registra que las empresas del Comité 4 recibían a 12922 usuarios mensuales antes de pandemia, mientras que, durante la pandemia este número se redujo a 6188, la tarifa de pasaje se incrementó de S/ 0.70 a S/ 1.00 (Ver anexo 4), lo cual afectó el nivel de ventas del Comité 4, debido a que el incremento de la tarifa del servicio no compensó las pérdidas generadas por la reducción de usuarios. Los ingresos mostraron una contracción de S/ 9,045 antes de pandemia a S/ 6,188 durante la pandemia por el Covid 19.

Por su parte, los costos de venta se redujeron de S/ 5,995.67 a S/ 4,983.33, explicado por el requerimiento de menor cantidad de combustible durante la pandemia por la reducción de horas de trabajo ante los toques de queda existentes en la región y ello repercutió en una reducción de su costo total, asimismo se afectaron las remuneraciones de los conductores y cobradores. Los costos

de prevención fueron los que mayor incremento reportaron, debido a la necesidad de acondicionar los vehículos según las medidas de prevención y bioseguridad impuestas por las autoridades públicas, el costo de prevención antes de la pandemia fue de S/ 2.08 y durante la pandemia S/ 155.42. Frente a ello, la utilidad bruta, operativa y neta se redujeron en el periodo de pandemia, la utilidad neta del Comité 4 antes de pandemia fue S/ 2,311.78, mientras que, durante pandemia, fue S/ 377.05.

Tabla 57
Rentabilidad del Comité 4

	Fórmula	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Margen operativo	Utilidad operativa/Ventas	28.85%	10.33%	18.52%
Margen bruto	Utilidad bruta/Ventas	33.71%	19.48%	14.23%
Margen neto	Utilidad neta/Ventas	25.56%	6.1%	19.46%

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 4

La tabla anterior muestra la rentabilidad del Comité 4 antes y durante la pandemia, medida mediante el margen operativo, margen bruto y margen neto. El margen operativo registró una reducción, antes de la pandemia fue del 28.85% y durante la pandemia 10.33%, ello significa que la utilidad operativa representa el 28.85% y 10.33% de los ingresos totales por las ventas, respectivamente. De la misma manera, el margen bruto pasó de ser 33.71% a 19.48%, es decir, la utilidad bruta representa el 33.71% y 19.48% respectivamente de las ventas totales. Finalmente, el margen neto pasó de ser 25.56% antes de pandemia a ser 6.1% durante la pandemia. En síntesis, estos resultados evidencian que la rentabilidad del Comité 4 se redujo durante la pandemia, debido a factores como la reducción de ingresos y aumento de costos.

Tabla 58*Estado de pérdidas y ganancias - Comité 5, 2019-2021*

Estado de pérdidas y ganancias del Comité 5			
	Antes de pandemia (2019)	Durante pandemia (2021)	
Ventas	S/ 5,200.00	S/ 4,680.00	
Costo de ventas	S/ 3,721.67	S/ 3,423.33	
Mano de obra	S/ 1,300.00	S/ 1,300.00	
Combustible	S/ 2,080.00	S/ 2,080.00	
Alimentación	S/ 300.00	S/ -	
SOAT	S/ 41.67	S/ 43.33	
Utilidad bruta	S/ 1,478.33	S/ 1,256.67	
Mantenimiento	S/ 381.67	S/ 391.67	
Prevención	S/ 2.08	S/ 103.75	
Garaje	S/ -	S/ -	
Utilidad operativa	S/ 1,094.58	S/ 761.25	
Depreciación	S/ 250.00	S/ 250.00	
Interés	S/ 14.06	S/ 21.34	
Utilidad neta	S/ 830.52	S/ 489.91	

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 5

La precedente tabla expone el Estado de Resultados y Ganancias del Comité 5 antes y durante la pandemia, se registra que las empresas del Comité 5 recibían a 2600 usuarios mensuales antes de pandemia, mientras que, durante la pandemia este número se redujo a 1560, la tarifa de pasaje se incrementó de S/ 1.0 a S/ 2.00 (Ver anexo 4), lo cual afectó el nivel de ventas del Comité 5, debido a que el incremento de la tarifa del servicio no compensó las pérdidas generadas por la reducción de usuarios. Los ingresos mostraron una contracción de S/ 5,200 antes de pandemia a S/ 4,680 durante la pandemia por el Covid 19.

Por su parte, los costos de venta se redujeron de S/ 3,721.00 a S/ 3,423.33, explicado por el requerimiento de menor cantidad de combustible durante la pandemia por la reducción de horas de trabajo ante los toques de queda existentes en la región y ello repercutió en una reducción de su costo total, asimismo se afectaron las remuneraciones de los conductores y cobradores. Los costos

de prevención fueron los que mayor incremento reportaron, debido a la necesidad de acondicionar los vehículos según las medidas de prevención y bioseguridad impuestas por las autoridades públicas, el costo de prevención antes de la pandemia fue de S/ 2.08 y durante la pandemia S/ 103.75. Frente a ello, la utilidad bruta, operativa y neta se redujeron en el periodo de pandemia, la utilidad neta del Comité 4 antes de pandemia fue S/ 830.52 mientras que, durante pandemia, fue S/ 489.91.

Tabla 59
Rentabilidad del Comité 5

	Fórmula	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Margen operativo	Utilidad operativa/Ventas	21.05%	16.27%	4.78%
Margen bruto	Utilidad bruta/Ventas	28.43%	26.85%	1.58%
Margen neto	Utilidad neta/Ventas	15.97%	10.47%	5.5%

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 del Comité 5

La tabla anterior muestra la rentabilidad del Comité 5 antes y durante la pandemia, medida mediante el margen operativo, margen bruto y margen neto. El margen operativo registró una reducción, antes de la pandemia fue del 21.05% y durante la pandemia 16.27%, ello significa que la utilidad operativa representa el 21.02% y 16.27% de los ingresos totales por las ventas, respectivamente. De la misma manera, el margen bruto pasó de ser 28.43% a 26.85%, es decir, la utilidad bruta representa el 28.43% y 26.85% respectivamente de las ventas totales. Finalmente, el margen neto pasó de ser 15.97% antes de pandemia a ser 10.47% durante la pandemia. En síntesis, estos resultados evidencian que la rentabilidad del Comité 5 se redujo durante la pandemia, debido a factores como la reducción de ingresos y aumento de costos.

Tabla 60
Estado de pérdidas y ganancias general, 2019-2021

Estado de pérdidas y ganancias general de los comités de transporte urbano Abancay		
	Antes de pandemia (2019)	Durante pandemia (2021)
Ventas	S/ 42,819.40	S/ 31,018.00
Costo de ventas	S/ 26,430.35	S/ 24,344.65
Mano de obra	S/ 9,750.00	S/ 9,620.00
Combustible	S/ 13,780.00	S/ 12,220.00
Alimentación	S/ 2,692.00	S/ 2,288.00
SOAT	S/ 208.35	S/ 216.65
Utilidad bruta	S/ 16,389.05	S/ 6,673.35
Mantenimiento	S/ 2,185.01	S/ 2,073.34
Prevención	S/ 10.00	S/ 873.58
Garaje	S/ 0.00	S/ 0.00
Utilidad operativa	S/ 14,194.04	S/ 3,726.43
Depreciación	S/ 1,250.00	S/ 1,250.00
Interés	S/ 272.96	S/ 100.74
Utilidad neta	S/ 12,671.08	S/ 2,375.69

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 de los Comités de transporte urbano

La precedente tabla expone el Estado de Resultados y Ganancias general de todos los comités de servicio de transporte público urbano de Abancay antes y durante la pandemia, se registra que las ventas antes de pandemia fueron de S/ 42,819.40 y durante pandemia fueron S/ 31,018.00 mostrando una reducción. Por su parte, los costos de venta se redujeron de S/ 26,430.35 a S/ 24,344.65, explicado por el requerimiento de menor cantidad de combustible durante la pandemia por la reducción de horas de trabajo ante los toques de queda existentes en la región. El costo de prevención antes de la pandemia fue de S/ 10.00 y durante pandemia fue de S/ 873.58. Frente a ello, la utilidad bruta, operativa y neta se redujeron en el periodo de pandemia, la utilidad neta antes de pandemia fue S/ 12,671.08, mientras que, durante pandemia, fue S/ 2,375.69.

Tabla 61*Balance general de los comités de transporte urbano de Abancay*

	Antes de pandemia		Durante pandemia	
ACTIVOS				
ACTIVO CORRIENTE				
Caja y bancos			S/	-
Cuentas por cobrar			S/	-
Existencias	S/	4,736.17	S/	5,414.98
Otros activos corrientes				
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	S/	4,736.17	S/	5,414.98
ACTIVOS NO CORRIENTES				
Inversiones financieras			S/	-
Terrenos			S/	-
Inmuebles, maquinaria y equipo	S/	15,000.00	S/	15,000.00
Intangibles	S/	7,854.00	S/	7,854.00
Otros activos no corrientes				
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	S/	22,854.00	S/	22,854.00
TOTAL ACTIVOS	S/	27,590.17	S/	28,268.98
PASIVOS				
PASIVO CORRIENTE				
Cuentas por pagar comerciales	S/	15,000.00	S/	15,000.00
Sobregiros y préstamos bancarios				
Parte corriente de deudas a largo plazo				
Otros pasivos corrientes				
TOTAL PASIVO CORRIENTE	S/	15,000.00	S/	15,000.00
PASIVO NO CORRIENTE				
Deuda a largo plazo				
Otros pasivos no corrientes				
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	S/	-	S/	-
TOTAL PASIVOS	S/	15,000.00	S/	15,000.00
PATRIMONIO				
Acciones comunes	S/	12,590.17	S/	13,268.98
Utilidades retenidas			S/	-
Otras cuentas del patrimonio				
TOTAL PATRIMONIO NETO	S/	12,590.17	S/	13,268.98

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 de los Comités de transporte urbano

En la tabla previa, se expone que el total de activos de los comités de transporte urbano de la ciudad de Abancay antes de pandemia fue de S/ 27,590.17 y durante pandemia fue de S/

28,268.98, por su parte, los pasivos antes de pandemia fueron de S/ 15,000.00 y durante pandemia S/ 15,000.00, es decir, no se registró variación. En tanto que, el patrimonio neto antes de pandemia resultó ser S/ 12,590.17 y durante pandemia fue S/ 13,268.98, mostrando un incremento.

Tabla 62

Rentabilidad general de los Comités de transporte público urbano

	Antes de pandemia	Durante pandemia	Variación
Margen operativo	33.15%	12.01%	21.14%
Margen bruto	38.27%	21.51%	16.76%
Margen neto	29.59%	7.66%	21.93%

Nota. Elaboración propia con base en los estados financieros 2019 y 2021 de los Comités de transporte urbano

La tabla previa expone que, en general, la rentabilidad de las empresas de transporte público interurbano de Abancay manifestó una reducción a causa del Covid 19, mostrando que el margen operativo de las empresas era, en promedio, 33.15% antes de pandemia, mientras que, durante pandemia fue 12.01%. Del mismo modo, el margen bruto se contrajo de 38.27% a 21.51%, en promedio y el margen neto pasó de ser 29.59% antes de pandemia a 7.66% durante pandemia, reduciéndose en 21.14%, 16.76% y 21.93%, respectivamente. Esto da evidencia de la drástica caída en cuanto a rentabilidad que experimentaron las empresas de transporte.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

De manera general, el impacto del Covid-19 se reflejó en una disminución de la rentabilidad de las empresas que ofrecen servicios de transporte interurbano en Abancay. Se observó que el margen operativo promedio de estas empresas disminuyó del 33.15% antes de la pandemia al 12.01% durante la misma. Asimismo, el margen bruto promedio se redujo del 38.27% al 21.51%, mientras que el margen neto disminuyó del 29.59% al 7.66% durante la pandemia, lo que representa una disminución en 21.14%, 16.76% y 21.93%, respectivamente, ratificando así la hipótesis planteada en la investigación. Este hallazgo va acorde a la teoría del ciclo económico que explica que la economía se mueve en ciclos (Blanchard y Amighini, 2019)., es así que, la pandemia ha sido un evento disruptivo que ha causado una disminución en el ciclo económico y ha causado una recesión económica global, lo que ha llevado a una reducción en la producción y una caída en los ingresos de las empresas, esto ha resultado en una disminución en la rentabilidad de las empresas.

Estos resultados van enmarcados en la teoría de la rentabilidad que expone que la rentabilidad se refiere a la proporción entre los ingresos y costos que resultan del aprovechamiento de los activos de una empresa en sus actividades productivas; por lo tanto, al evidenciar los efectos de la pandemia por el Covid 19 tanto con los costos como en los ingresos del servicio de transporte público urbano, es coherente el resultado de un impacto en la rentabilidad de los transportistas de los comités de transporte público en Abancay (Andrade, 2016, como se citó en Abanto, 2020).

Adicionalmente, se refiere que el margen neto de los transportistas de los comités de transporte público en Abancay durante la pandemia se redujo respecto al periodo prepandemia, este hallazgo responde al postulado teórico que alega que el margen se incrementa cuando el precio aumenta,

los gastos se reducen o se aplican ambas medidas, y esto afecta la relación entre el beneficio neto y el nivel de ventas, según lo explicado por Amat (2008); es así que en el caso del presente estudio ocurrió la situación inversa: si bien el precio del servicio aumentó la cantidad de servicio consumida se redujo y los gastos se incrementaron, propiciando la reducción del margen de utilidad neta.

Es de mencionar además que, según la teoría de la demanda del servicio de transporte, se sustenta que los factores que determinan la demanda de transporte son el precio, la calidad de servicio, ingreso de los usuarios y velocidad de transporte Mendieta (2014); sin embargo, en el presente caso, estos no fueron los factores que determinaron la reducción de la demanda, sino que se ocasionó por un shock externo y medidas establecidas ajenas al funcionamiento habitual del mercado como lo son las medidas de inmovilización social y medidas de prevención sanitaria establecidas por la pandemia por el Covid 19.

Al respecto, estudios empíricos como el de Arapa y Quispe (2018) encontraron una reducción de la rentabilidad de la empresa "Señor de Huerto S.A" del distrito de Sicuani, debido a la informalidad laboral de los conductores y cobradores; este resultado se vincula con lo hallado en la presente investigación porque demuestra que el factor trabajo es relevante en la determinación de la rentabilidad de empresas de transporte, por lo que las medidas implementadas durante la pandemia, al afectar las condiciones de trabajo, inciden en la rentabilidad de las empresas de transporte público urbano.

Asimismo, Huerta (2019) alega que el 60% de micro y pequeñas empresas del sector servicio, rubro transportes señalan que su rentabilidad fue económica, dentro de ello, el 55% elabora su balance de ratios financieros, el 75% invierte en su empresa y el 50% dicen que sí reducen los

costos de transporte; lo cual ratifica que los costos e ingresos son relevantes dentro de la rentabilidad de una empresa. Complementando, Murriagui (2016) encontró que la rentabilidad del servicio de transporte público es justificada en las horas pico, demostrando que la cantidad de usuarios y la tarifa del servicio son de suma importancia para este rubro.

Otros de los resultados demostraron que los costos operativos tuvieron una contracción durante pandemia, pasando de S/ 6,184.39 antes de pandemia a S/ 5,924.95 durante la pandemia. Dentro de ello, los costos fijos antes de pandemia fueron S/ 2,886.72 y durante pandemia se redujeron a S/ 2,748.62, considerando que la remuneración de conductores y cobradores se redujo y mantuvo constante, respectivamente y los costos de acondicionamiento se incrementaron, pero no se alcanzaron los montos totales registrados antes de pandemia. Los costos variables también mostraron una contracción, antes de la pandemia, en promedio, los costos eran de S/ 3,393.33 y durante la pandemia fueron de S/ 3,176.33 debido a la reducción de costos de mantenimiento como el cambio de llantas y aceite porque se usó menos intensamente las unidades vehiculares por las menores horas de circulación de estos.

Al respecto, enmarcado en la teoría del mercado de transporte, Rivera (2018) explica que en el ámbito del transporte, el costo que representa para la sociedad se determina por el valor monetario de todos los recursos utilizados para llevar a cabo el traslado de personas o bienes de un lugar a otro. Dentro de ello, se figura la teoría de costos de producción que se clasifica en costos fijos y variables y determinar los costos operativos del servicio en cuestión; en el presente estudio, se verificó que los costos fijos registraron leves variaciones durante la pandemia ante la necesidad de acondicionar los vehículos y adquirir insumos para mantener la salubridad y resguardo en estos, adicionalmente, se registró que dentro de los principales costos variables que se incrementaron

estuvo el costo de combustible que es materia prima fundamental para la dotación del servicio de transporte.

Comparando con estudios empíricos, se encontró que Castro y Ccala (2019) ratificaron que los costos de operación de las Empresas de Servicio de Transporte Público de Cusco 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). Por su parte, Ruiz y Villacreses (2015) mencionan que el costo operativo por kilómetro de un autobús fluctúa de acuerdo con las condiciones, año, marca y forma de conducción; por lo tanto, se demuestra que las condiciones de un vehículo inciden en los costos operativos de este, respaldando la variación de estos costos ante la pandemia por el Covid 19.

Por otra parte, se encontró que los ingresos del servicio de transporte público se redujeron drásticamente por el Covid 19, el Comité 1 registró ingresos de S/ 10,264.80 antes de la pandemia y de S/ 6,708.00 durante la pandemia, el Comité 2 pasó de S/ 9,391.20 a S/ 6,708.00; el Comité 3 pasó de S/ 8,918.00 a S/ 6,734.00; el Comité 4 de S/ 9,045.00 a S/ 6,188.00 y el Comité 5 de S/ 5,200.00 a S/ 4,680.00. Antes de la pandemia, la tarifa general de los pasajes fue de S/ 0.70 y la tarifa media fue de S/ 0.50, mientras que, durante la pandemia, la tarifa general fue de S/ 1.00 y la media fue de S/ 1.00; mostrando un incremento del costo del pasaje. La cantidad de usuarios se redujo considerablemente por la reducción del aforo permitido ante la pandemia por el Covid 19, pasando de 349 a 172, en los 5 comités, y ningún transportista recibió subsidio.

Durante la pandemia, la rentabilidad de varios Comités (1, 2, 3, 4 y 5) se vio afectada negativamente. Los márgenes operativos, brutos y netos de cada Comité disminuyeron en comparación con los valores antes de la pandemia. Esto se debió principalmente a la reducción de

ingresos y al aumento de costos relacionados con la implementación de medidas de prevención. Los márgenes operativos, brutos y netos de cada comité se redujeron durante la pandemia en comparación con los valores anteriores a la pandemia. Esto indica que la disminución de ingresos, posiblemente debido a una menor cantidad de usuarios y cambios en las tarifas de pasaje, junto con el aumento de los costos de prevención y bioseguridad, afectarán la capacidad de estos comités para generar beneficios.

La encuesta también sacó a la luz el nivel de informalidad en la que operan estas Empresas de Transporte Público Urbano, puesto que no llevan un control correcto de ingresos y egresos que les permita conocer el estado real de sus márgenes brutos; esta informalidad los expone a multas procedentes de diferentes entidades supervisoras lo cual a su vez impacta en sus ganancias mensuales.

Estos resultados se avalan con la teoría expuesta acerca de la oferta y demanda (Varian, 2010), considerando que la pandemia ha provocado cambios importantes en la oferta y la demanda del servicio de transporte urbano en la ciudad de Abancay, lo que ha tenido un impacto significativo en los precios y la producción, es así que la demanda se contrajo ante el menor uso del transporte público por parte de los usuarios debido a las restricciones de movilización y al temor de contagio, asimismo, la oferta se vio afectada debido a las medidas sanitarias establecidas que implicaron la reducción del aforo de los vehículos de transporte público.

Al respecto, estudios empíricos como el de Dioses (2018) demostró que el financiamiento influye positivamente en la rentabilidad de la empresa de servicios “Empresa de Transportes y Servicios Don Luis S.R.L.”, por lo tanto, con este resultado es posible complementar lo expuesto en esta

investigación, los transportistas de Abancay no recibieron subsidios ni apoyo para financiar sus actividades durante la pandemia, lo cual generó que se repercutiera en la rentabilidad.

Con base en lo expuesto, se percibe que los hallazgos de la investigación concuerdan con los postulados de la teoría económica respecto a las variaciones de oferta y demanda por shocks externos y la teoría de la rentabilidad. Asimismo, se verifica que la mayoría de investigaciones relacionadas previas obtuvieron resultados convergentes a los obtenidos en la presente investigación, demostrando así que la pandemia por el Covid 19 generó un impacto en la rentabilidad de los transportistas de los comités de transporte público urbano en la ciudad de Abancay debido a su efecto en los ingresos y costos operativos del servicio.

CONCLUSIONES

Primera. Los resultados de la encuesta a transportistas en Abancay muestran que la mayoría no considera efectivas las medidas de prevención y reducción de aforo en el transporte público para prevenir contagios de COVID-19, con un fuerte impacto económico en el sector. A pesar de los costos adicionales por medidas de prevención, los costos fijos se redujeron debido a la estabilidad de las retribuciones de conductores y la disminución de los costos de alimentación. Además, la tarifa del pasaje aumentó durante la pandemia para compensar la reducción de usuarios, que disminuyó significativamente.

Segunda. La pandemia por el COVID 19 impactó negativa y heterogéneamente en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay, el margen operativo de las empresas se redujo en 23.47%, el margen bruto registró una contracción de 19.09% y el margen neto disminuyó en 24.28%, por lo tanto, la rentabilidad en función a las utilidades demostró un retroceso por la pandemia debido a la contracción de la demanda y limitaciones en la oferta del servicio que se reflejaron en variaciones en los ingresos y costos operativos.

Tercera. La pandemia por el COVID 19 afectó los costos operativos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay, generando una contracción en estos, el promedio de costos operativos antes de pandemia fue de S/ 6,184.39 en promedio, mientras que, durante pandemia, la cifra cayó a S/ 6,924.95, ello debido a la contracción en los costos fijos y variables, los primeros registraron una reducción de S/ 7,912.70 durante la pandemia por Covid 19, asimismo, los costos variables disminuyeron en S/ 14,539.00. Ello se explica principalmente en la reducción de gastos de mantenimiento y remuneraciones por la menor intensidad de uso de los vehículos y menores horas de trabajo requeridas.

Cuarta. La pandemia por el COVID 19 afectó significativamente los ingresos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay, los ingresos de la mayor parte de las empresas de transporte (46.3%) en días particulares fueron en promedio entre S/ 351 y S/ 400 diarios antes de pandemia, mientras que, durante la pandemia, el grueso de las empresas (50.75%) reportaron ingresos de entre S/ 251 y S/ 300 diarios. Por su parte, en los días sábados y domingos, las empresas (43.28%) tenían ingresos entre S/ 251 y S/ 300 antes de pandemia y, durante la pandemia, las cifras se redujeron a entre S/ 201 y S/ 250 diarios (35.82%).

RECOMENDACIONES

Primera. Recomendamos a las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay, manejar un registro financiero más preciso y tecnificado, para ahorrar recursos, de manera que tengan toda la información de sus estados financieros consignadas y puedan evaluar la reducción o eliminación de costos innecesarios, del mismo modo, se debe realizar estudios óptimos de rendimiento de las inversiones para no generar retornos negativos que perjudiquen a la empresa, finalmente, se debe brindar un mejor servicio al cliente con lo que se podrá incrementar las tarifas sin generar disconformidad absoluta en los usuarios.

Segunda. Recomendamos a las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay realizar un estudio del mercado de proveedores de los recursos que emplean para el mantenimiento preventivo, acondicionamiento del vehículo, entre otros, de manera que se pueda negociar y obtener precios más competitivos; de igual manera, se sugiere sistematiza y tecnificar los procesos para lograr reducir el uso de recursos, con lo que se reducirán los costos en que se incurren. Asimismo, se sugiere a la comunidad académica profundizar en el estudio de los costos de empresas de transporte, de manera que se determine los factores condicionantes de estos ampliando el conocimiento al respecto.

Tercera. Se sugiere a las empresas de servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay mejorar el servicio otorgado a los usuarios, a través de la mejora de acondicionamiento de los vehículos, limpieza, salubridad, respeto a las normas de prevención sanitaria y confortabilidad de estos, así como capacitar al personal (conductores y cobradores) para que otorguen un adecuado trato al usuario, mostrando confiabilidad, respeto, higiene y profesionalidad,

todo ello con la finalidad de incrementar la disposición del usuario a pagar tarifas superiores sin alterar la cantidad demandada que podría afectar los ingresos de las empresa.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Álvarez, A. (2007). Terminología y Morfología del Mercado. *Revista Asturiana de Economía*(39), 201-214. Obtenido de <file:///C:/Users/HP/Downloads/Dialnet-TerminologiaYMorfologiaDelMercado-4010834.pdf>
- Amat, O. (2008). *Análisis de Estados Financieros: Fundamentos y Aplicaciones*. España: Ediciones Gestión 2000. Obtenido de file:///C:/Users/pc-3/Downloads/Amat_Salas_Oriol_Analisis_De_Estados_Fin.pdf
- Arapa, X., & Quispe, S. (2018). La informalidad del regimen laboral y la rentabilidad de la empresa de servicio de transporte urbano de pasajeros "Señor de Huerto S.A" del distrito de Sicuani -Cusco, periodo 2017. (*Tesis Pregrado*). Universidad Andina del Cusco, Cusco.
- Arcibia Tapia, A., & Condori Olivera, G. (2017). *Análisis del Tráfico en el Sistema de Transporte Público en el Centro Urbano de la Ciudad de Abancay*. Abancay: Universidad Tecnológica de los Andes. Obtenido de <file:///C:/Users/pc-3/Downloads/dlscib.com-pdf-tesis-analisis-del-trafico-en-el-sistema-de-transporte-publico-en-el-centro-urbano-de-la-ciudad-de-abancay.pdf>
- Banco Central de Reserva del Perú. (2021). *BCRPData* . Obtenido de <http://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/anuales/resultados/PM04915AA/html>
- Banco Mundial. (2021). *Perspectivas económicas mundiales: América Latina y el Caribe*. Washington D.C. Obtenido de <http://pubdocs.worldbank.org/en/411411599838740469/Global-Economic-Prospects-January-2021-Regional-Overview-LAC-SP.pdf>

- Blanchard, O., & Amighini, A. (2019). *Macroeconomía*. Pearson Educación.
- Briceño, A. (2017). La diferencia entre ingresos netos e ingresos brutos en un negocio. Estados Unidos. Obtenido de <https://pyme.lavoztx.com/la-diferencia-entre-ingresos-netos-e-ingresos-brutos-en-un-negocio-11083.html>
- Carrasco, S. (2019). *Metodología de la investigación*. Lima: San Marcos.
- Cavallo, E., & Serebrisky, T. (2016). *Ahorrar para desarrollarse: como América Latina y el Caribe puede ahorrar más y mejor*. Washington: Bid. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ahorrar-para-desarrollarse-C%C3%B3mo-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-puede-ahorrar-m%C3%A1s-y-mejor.pdf>
- Castro, D., & Ccala, J. (2019). 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. (*Tesis Pregrado*). Universidad Nacional de San Antonio de Abad del Cusco, Cusco.
- Choy, E. (2012). El dilema de los costos en las empresas de servicios. *QUIPUKAMAYOC*, 1-8. Obtenido de <https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/quipukamayoc/2012/V20n35-I/pdf/a02v35n1.pdf>
- Díaz, G., Quintana, M., & Fierro, D. (2021). La competitividad como factor de crecimiento para las organizaciones. *INNOVA Research Journal*, 145-161. doi:<https://doi.org/10.33890/innova.v6.n1.2021.1465>
- Díaz, A. (2018). Indicadores de impacto en la investigación científica. *Revista Científica de FAREAM - Estelí*, 1(25), 60-66. doi:<http://dx.doi.org/10.5377/farem.v0i25.5683>

- Díaz, I., Rondán, F., & Díez, E. (2020). *Gestión de precios*. Madrid: ESIC Editorial.
- Dioses, E. (2018). El financiamiento y su influencia en la rentabilidad de las micro y pequeñas empresas del sector servicios del Perú: caso empresa de transportes y servicios don luis s.r.l.chimbote, 2013-2017. (*Tesis Pregrado*). Universidad Católica los Ángeles Chimbote, Chimbote.
- El Peruano. (2020). *D.S. N° 011-2020-MTC*. Diario Oficial el Peruano. Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-modifica-el-reglamento-nacional-de-admin-decreto-supremo-n-011-2020-mtc-1866391-2/>
- El Peruano. (2020). *Decreto de Urgencia N° 079-2020*. Lima: Diario Oficial el Peruano. Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-de-urgencia-que-otorga-subsidio-economico-a-los-pres-decreto-de-urgencia-n-079-2020-1869586-1/>
- Ferrer, R. (2016). *Cálculo del coste de producción*. Barcelona: Editorial ACCID. Obtenido de <https://accid.org/es/producto/calculo-del-coste-de-produccion-con-ejercicios-practicos-resueltos-resolucion-icac-14-4-2015/>
- FMI. (2020). *Actualización de las Perspectivas de la Economía Mundial Junio 2020*. Washington D.C.: Fondo Monetario Internacional. Obtenido de <file:///C:/Users/pc-3/Downloads/WEOSPA202006.PDF>
- Gamarra Santisteban , B., & Delgado Ccompi , J. L. (2016). *Calidad del Servicio de Transporte Público Urbano en la Ciudad del Cusco 2014*. Cusco: Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/328018414.pdf>

Gil, S. (13 de Julio de 2015). *Ingreso*. Obtenido de Economipedia.com:
<https://economipedia.com/definiciones/ingreso.html>

Gobierno Regional de Apurímac. (2016). *Plan de Desarrollo Regional Concertado Apurímac 2017-2021*. Apurímac. Obtenido de
<https://www.regionapurimac.gob.pe/2013/transparencia/wp-content/uploads/2017/01/Plan-de-Desarrollo-Regional-Concertado-Apurimac2017-2021.pdf>

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill Education.

Huerta, Y. (2019). Caracterización del financiamiento y la rentabilidad en las micro y pequeñas empresas del sector servicio, rubro transportes – huaraz 2018. (*Tesis Pregrado*). Universidad Católica los Ángeles Chimbote, Huaraz.

Ibold, S., Medimorec, N., Wagner, A., & Peruzzo, J. (2020). *COVID-19 y la Movilidad Sostenible Observaciones y Documentación*. Transformative Urban Mobility Initiative. Obtenido de
https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/2020_07_TUMI_COVID-19-ESP-and-Sustainable-Mobility.pdf

IPE. (16 de julio de 2020). *Instituto Peruano de Economía*. Obtenido de
<https://www.ipe.org.pe/portal/boletin-ipe-como-ha-afectado-el-covid-19-al-transporte-urbano/>

Keeley, B. (2018). *Esenciales OCDE Desigualdad de ingresos La brecha entre ricos y pobres*. Madrid: OCDE.

Krugman, P., & Wells, R. (2015). *Microeconomía*. España: Reverté S.A.

López, M. (2018). *Gestión de costos y precios*. México: Patria educacion. Obtenido de <https://books.google.com.pe/books?id=cUJqDwAAQBAJ&pg=PA19&dq=costos+directos&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjO5ZDvzbr6AhUhq5UCHQ5GB38Q6AF6BAgCEAI#v=onepage&q=costos%20directos&f=false>

López, M. (2018). *Gestión de Costos y precios*. México: Patria educacion. Obtenido de https://books.google.com.pe/books?id=cUJqDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=costos&hl=es&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=costos&f=false

MEF. (2020). *Ingresos*. Lima: Ministerio de Economía y Finanzas.

Mendieta, J. (2014). *La teoría de la demanda de Transporte Urbano*. Bogotá: Universidad de los Andes.

Molina, O. (2017). Rentabilidad de la producción agrícola desde la perspectiva de los costos reales: municipios Pueblo Llano y Rangel del estado Mérida, Venezuela. *Visión gerencial*, 217-232.

Morales, F. (21 de Mayo de 2020). *Tarifa*. Obtenido de Economipedia.com: <https://economipedia.com/definiciones/tarifa.html>

Municipalidad Provincial de Abancay. (2012). Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Abancay 2012-2021. Abancay: Municipalidad Provincial de Abancay. Obtenido de http://sigrid.cenepred.gob.pe/docs/PARA%20PUBLICAR/OTROS/Plan%20_desarrollo_urbano_Abancay_Apurimac_2012.pdf

Municipalidad Provincial de Abancay. (2021). Plan de Desarrollo Concertado Abancay al 2021.

Abancay: Municipalidad Provincial de Abancay. Obtenido de <https://www.muniabancay.gob.pe/5464-2/>

Municipalidad Provincial de Abancay. (2019). *Plan Estratégico Institucional al 2019*. Abancay.

Obtenido de https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/11851/PLAN_11851_2016_PEI_MPA.PDF

Murriagui, M. (2016). Expansión urbana y demanda de transporte público de buses: caso de estudio parroquias de cumbayá, tumbaco y puebo. (*Tesis Pregrado*). Pontificia Univerisdad Católica del Ecuador, Quito.

OIT. (2020). *El COVID-19 y el Mundo del Trabajo: Repercusiones y Respuestas*. Ginebra:

Organización Internacional del Trabajo. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_739158.pdf

OLADE. (2020). *Impactos de la pandemia del COVID -19 sobre la demanda de transporte público*

a partir del uso de Big Data. Quito: Organización Latinoamericana de Energía. Obtenido de http://www.olade.org/wp-content/uploads/2020/08/Datos_estad%C3%ADsticos_Demanda-de-Transporte-de-Transporte-P%C3%ABablico.pdf

(2020). *Ordenanza Municipal Abancay*. Abancay. Obtenido de

<http://www.muniabancay.gob.pe/wp-content/uploads/2021/01/ORDENANZA-MUNICIPAL-N-04-2021-CM-MPA.pdf>

Organización Panamericana de la Salud [OPS]. (11 de Marzo de 2020). *La OMS caracteriza a COVID-19 como una pandemia.* Obtenido de

https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=15756:who-characterizes-covid-19-as-a-pandemic&Itemid=0&lang=es#gsc.tab=0https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=15756:who-characterizes-covid-19-as-a-pand

Páez, G. (30 de Setiembre de 2020). *Tipos de transporte.* Obtenido de Economipedia.om:
<https://economipedia.com/definiciones/tipos-de-transporte.html>

Pedrosa, S. (19 de Octubre de 2015). *Pago.* Obtenido de Economipedia.com:
<https://economipedia.com/definiciones/pago.html>

Pindyck, R., & Rubinfeld, D. (2018). *Microeconomía 9ª Edición*. España: Pearson.

Ramírez, R., & Ampudia, D. (2018). Factores de Competitividad Empresarial en el Sector Comercial. *Revista Electrónica de Ciencia y Tecnología del Instituto Universitario de Tecnología de Maracaibo*, 16-32. Obtenido de
<https://repositorio.cuc.edu.co/bitstream/handle/11323/2249/Post%20print%20Factores%20de%20Competitividad%20Empresarial%20en%20el%20Sector%20Comercial.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Real Academia Española. (24 de Mazo de 2021). *Vehículo.* Obtenido de Dle.rae.es:
<https://dle.rae.es/veh%C3%ADculo>

Rincón, C., & Villareal, F. (2017). *Costos: Decisiones empresariales.* Colombia: Eco ediciones.
Obtenido de
<https://books.google.com.pe/books?id=06IwDgAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=cost>

os&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjXhduA-
_b5AhVJHrkGHR4jCcwQ6AF6BAgGEAI#v=onepage&q=costos&f=false

Rivera, I. (2014). *Principios de microeconomía: Un enfoque de sentido común*. Lima: Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Rivera, I. (2018). *Principios de macroeconomía: enfoque de sentido común*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Rodríguez, J., & Rodríguez, M. (2017). Pensamiento Estratégico como Perspectiva para la Gerencia en las Organizaciones del siglo XXI. *Revista Electrónica de Ciencia y Tecnología del Instituto Universitario de Tecnología de Maracaibo*, 90-109. Obtenido de :<http://www.recitiutm.iutm.edu.ve/index.php/recitiutm/article/view/39/pdf>

Ruiz, V., & Villacreses, H. (2015). impacto del Covid en los ingresos del sector de transporte público urbano impacto del Covid en los ingresos del sector de transporte público urbano. (*Tesis Pregrado*). Universidad Politécnica Salesiana sede Cuenca, Ecuador.

Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). *Economía del transporte*. España: Antoni Bosch.

Sánchez, A., & De la Fuente, V. (2020). COVID-19: cuarentena, aislamiento, distanciamiento social y confinamiento, ¿son lo mismo? *Anales de pediatría*, 73-74.

Stumpo, G. (2020). *Sectores y Empresas Frente al COVID-19: Emergencia y Reactivación*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Obtenido de https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/ppt_covid_empresas_y_sectores_gs_v3.pdf

Torres, A. (21 de marzo de 2021). *La República*. Obtenido de <https://larepublica.pe/economia/2021/03/21/transporte-interprovincial-y-de-carga-se-normaliza-tras-5-dias-de-paro/>

Universidad San Ignacio de Loyola. (2008). *Estudio de Ingresos, Costos y Gastos del Proyecto*. Lima: USIL. Obtenido de http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/2446/6/2008_USIL_Capitulo-5_Estudio-de-ingresos-costos-y-gastos-del-proyecto.pdf

Valencia, S., & Rincón, C. (2017). *Contabilidad de costos: Con aproximación a las NIC-NIIF*. Colombia: Ecoe ediciones. Obtenido de https://books.google.com.pe/books?id=4q5JDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=costos&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjXhduA-_b5AhVJHrkGHR4jCcwQ6AF6BAgCEAI#v=onepage&q=costos&f=false

Varian, H. (2010). *Microeconomía Intermedia*. Barcelona: Antoni Bosch, editor.

Westreicher, G. (13 de Febrero de 2020). *Servicio público*. Obtenido de Economipedia.com: <https://economipedia.com/definiciones/servicio-publico.html>

Westreicher, G. (20 de Setiembre de 2020). *Teoría de la empresa*. Obtenido de Economipedia.com: <https://economipedia.com/definiciones/teoria-de-la-empresa.html>

World Bank. (2021). *Global Economic Prospects*. Washington D.C.: World Bank Group. Obtenido de file:///C:/Users/pc-3/Downloads/9781464816123.pdf

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	POBLACIÓN Y MUESTRA	METODOLOGÍA
Problema general	Objetivo general	Hipótesis General	Covid-19	Población: 165 transportistas de las rutas o comités de servicio de transporte urbano de la ciudad de Abancay. Muestra: No probabilístico, 67 transportistas de cinco de las rutas o líneas de transporte urbano público de la ciudad de Abancay.	Tipo: Básica Diseño: No experimental Técnica: Encuesta Análisis documental Instrumentos: Cuestionario Ficha de análisis documental
¿Cuál es el impacto del COVID 19 en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay?	Analizar cuál es el impacto del COVID 19 en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay.	La pandemia por el COVID 19 tiene un impacto negativo en la rentabilidad del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay debido al efecto negativo propiciado en los ingresos y costos operativos del servicio.			
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis General			
¿Cuál es el impacto del COVID 19 en los costos operativos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay?	Determinar el impacto del COVID 19 en los costos operativos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay.	La pandemia por el COVID 19 afecta negativamente los costos operativos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay debido al incremento de cantidad insumos necesarios y acondicionamiento de los vehículos por las medidas sanitarias preventivas establecidas.	Rentabilidad		
P.E.3 ¿Cuál es el impacto del COVID 19 en los ingresos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay?	Determinar el impacto del COVID 19 en los ingresos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay.	La pandemia por el COVID 19 afecta negativamente los ingresos del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Abancay debido a la			

		contracción de la demanda y frecuencia de uso del servicio.			
--	--	---	--	--	--

Anexo 2. Matriz de operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Covid-19	La COVID-19 es la enfermedad causada por el nuevo coronavirus conocido como SARS-CoV-2. Es una enfermedad infecciosa que afecta el sistema respiratorio (Organización Mundial de la Salud, 2020)	Se analiza las medidas empleadas para contrarrestar el Covid-19 y sus efectos directos.	Medidas preventivas	Reducción de aforo en espacios cerrados Protocolos sanitarios Restricciones Inmovilización obligatoria Emergencia sanitaria Fiscalización Libertad de tránsito
			Medidas de apoyo	Subsidios Prórroga de licencias y autorizaciones
Rentabilidad	Molina (2017) “la rentabilidad es la relación entre ingresos y costos, generada por los activos circulantes y fijos de la empresa utilizados en el proceso productivo” (p. 225)	La rentabilidad se analiza mediante los ratios de utilidad e inversión	Costos	Costos fijos Costos variables
			Ingresos	Tarifa de pasaje Cantidad de usuarios Calidad de servicio Margen bruto Margen neto Rendimiento sobre los activos Rendimiento sobre las ventas

Anexo 3. Matriz de instrumento

ENCUESTA A LOS TRANSPORTISTAS ACERCA DE COVID-19

N ^o	Ítems	Escala				
		Total mente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni en desacuerdo, ni de acuerdo	De acuerdo	Total mente de acuerdo
1	¿Considera que la reducción de aforo en el transporte público evitó el incremento de contagios por covid-19?					
2	¿Considera que los protocolos sanitarios implementados en el servicio de transporte fueron suficientes para prevenir los contagios?					
3	¿Considera que las restricciones al servicio de transporte por el covid-19 fueron necesarias?					
4	¿Considera que la inmovilización obligatoria por estado de emergencia conllevó a que el servicio de transporte tuviera pérdidas económicas significantes?					
5	¿Considera que la emergencia sanitaria ha perjudicado la economía de los transportistas?					
6	¿Considera que la constante fiscalización impidió el funcionamiento del servicio de transporte?					
7	¿Considera que la libertad de tránsito ha posibilitado el incremento de los beneficios económicos del servicio de transporte?					
8	¿Considera que las medidas de apoyo como los subsidios del estado llegaron a beneficiar económicamente a los transportistas?					
9	¿Considera que las prórrogas de vigencia de licencias y autorizaciones fueron beneficiosos para los transportistas?					

¿Cuál fue el monto percibido por su empresa por concepto de subsidio?

_____ soles.

¿Cuál es el monto promedio de los costos operativos en que incurre su empresa?

	Antes de la pandemia (S/)	Durante la pandemia (S/)
Costos fijos		
Gastos de mano de obra		
Gastos de legalización		
Gastos administrativos		
Gastos prevención sanitaria		
Costos variables		
Gastos en combustible		
Gastos en mantenimiento preventivo		
Gastos en mantenimiento correctivo		
Depreciación		

¿Cuál es la tarifa del servicio que ofrece?

	Antes de la pandemia	Durante la pandemia
Tarifa (S/)		

¿Cuál es el número promedio de usuarios de su empresa por día?

	Antes de la pandemia	Durante la pandemia
Cantidad de usuarios al día		

¿Cuál considera usted que es la variación de la calidad de servicio de transporte ofrecido frente a la pandemia por Covid-19?

Mejóro

Se mantuvo

Empeoró

¿Conoce usted los siguientes indicadores de utilidad de su empresa?

Sí No

Margen bruto

Margen neto

Margen operacional

¿Su empresa cuenta con cobros futuros a realizar?

Sí

No

¿Cuál considera usted que fue el comportamiento de los siguientes indicadores antes y durante la pandemia por Covid-19?

Enunciados	Antes de pandemia			Durante la pandemia		
	Incremento (indique un porcentaje)	Se mantuvo	Disminuyó (indique un porcentaje)	Incremento (indique un porcentaje)	Se mantuvo	Disminuyó (indique un porcentaje)
El margen bruto (ganancias) en el servicio de transporte:						
El margen operacional (o negocio lucrativo) en el servicio de transporte:						
El margen neto (rentabilidad) en el servicio de transporte:						
La inversión en recursos por parte del servicio de transporte:						
El uso eficiente de los activos (vehículos) permiten que las ganancias del servicio de transporte:						
El beneficio de la empresa por servicio brindado:						

Anexos 4. Flujo de caja de los comités

Flujo de caja mensual - Comité 1 - Antes de pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 4,487	S/ 8,975	S/ 13,462	S/ 17,950	S/ 22,437	S/ 26,925	S/ 31,412	S/ 35,900	S/ 40,387	S/ 44,875	S/ 49,362	S/ 53,850
Ingresos	S/ 10,265											
Tarifa de pasaje	S/ 0.70											
Cantidad de usuarios	14664	14664	14664	14664	14664	14664	14664	14664	14664	14664	14664	14664
Egresos	S/ 5,777											
Gastos operativos	S/ 2,704											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 2,080											
Conductor	S/ 1,300											
Cobrador	S/ 780											
<i>Alimentación</i>	S/ 624											
Prevención sanitaria	S/ 2											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ -											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ -											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 2											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ -											
<i>Indumentaria del personal</i>	S/ -											

Combustible	S/ 2,600											
Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 472											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 175											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 100											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 150											
<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 4,487											

Flujo de caja mensual - Comité 1 - Durante pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 800	S/ 1,601	S/ 2,401	S/ 3,201	S/ 4,001	S/ 4,802	S/ 5,602	S/ 6,402	S/ 7,202	S/ 8,003	S/ 800	S/ 1,601
Ingresos	S/ 6,708											
Tarifa de pasaje	S/ 1											
Cantidad de usuarios	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708
Egresos	S/ 5,908											
Gastos operativos	S/ 2,704											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 2,080											
Conductor	S/ 1,300											
Cobrador	S/ 780											
<i>Alimentación</i>	S/ 624											
Prevención sanitaria	S/ 184											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ -											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ 29											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 2											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ 150											
<i>Indumentaria del personal</i>	S/ 3											
Combustible	S/ 2,600											

Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 420											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 140											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 83											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 150											
<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 800											

Flujo de caja mensual - Comité 2 - Antes de pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 3,222	S/ 6,444	S/ 9,666	S/ 12,888	S/ 16,110	S/ 19,332	S/ 22,554	S/ 25,776	S/ 28,998	S/ 32,220	S/ 35,442	S/ 38,664
Ingresos	S/ 9,391											
Tarifa de pasaje	S/ 0.70											
Cantidad de usuarios	13416	13416	13416	13416	13416	13416	13416	13416	13416	13416	13416	13416
Egresos	S/ 6,169											
Gastos operativos	S/ 2,600											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 2,080											
Conductor	S/ 1,300											
Cobrador	S/ 780											
<i>Alimentación</i>	S/ 520											
Prevención sanitaria	S/ 3											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ -											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ -											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 3											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ -											
<i>Indumentaria del personal</i>	S/ -											
Combustible	S/ 3,120											

Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 447											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 150											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 100											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 150											
<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 3,222											

Flujo de caja mensual - Comité 2 - Durante pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 916	S/ 1,832	S/ 2,748	S/ 3,664	S/ 4,580	S/ 5,496	S/ 6,412	S/ 7,328	S/ 8,244	S/ 9,160	S/ 10,076	S/ 10,992
Ingresos	S/ 6,708											
Tarifa de pasaje	S/ 1											
Cantidad de usuarios	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708	6708
Egresos	S/ 5,792											
Gastos operativos	S/ 2,600											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 2,080											
Conductor	S/ 1,300											

Cobrador	S/ 780											
<i>Alimentación</i>	S/ 520											
Prevención sanitaria	S/ 170											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ 13											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ 25											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 3											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ 130											
<i>Indumentaria del personal</i>	S/ 0											
Combustible	S/ 2,600											
Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 422											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 150											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 75											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 150											
<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 916											

Flujo de caja mensual - Comité 3 - Antes de pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 2,906	S/ 5,811	S/ 8,717	S/ 11,623	S/ 14,528	S/ 17,434	S/ 20,340	S/ 23,245	S/ 26,151	S/ 29,057	S/ 31,962	S/ 34,868
Ingresos	S/ 8,918											
Tarifa de pasaje	S/ 0.70											
Cantidad de usuarios	1274 0	1274 0	1274 0	12740	12740	12740	12740	12740	12740	12740	12740	12740
Egresos	S/ 6,012											
Gastos operativos	S/ 2,704											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 2,080											
Conductor	S/ 1,300											
Cobrador	S/ 780											
<i>Alimentación</i>	S/ 624											
Prevención sanitaria	S/ 2											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ -											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ -											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 2											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ -											
<i>Indumentaria del personal</i>	S/ -											
Combustible	S/ 2,860											

Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 447											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 150											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 100											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 150											
<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 2,906											

Flujo de caja mensual - Comité 3 - Durante pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 740	S/ 1,479	S/ 2,219	S/ 2,959	S/ 3,698	S/ 4,438	S/ 5,178	S/ 5,917	S/ 6,657	S/ 7,397	S/ 8,136	S/ 8,876
Ingresos	S/ 6,734											
Tarifa de pasaje	S/ 1											
Cantidad de usuarios	6734	6734	6734	6734	6734	6734	6734	6734	6734	6734	6734	6734
Egresos	S/ 5,994											
Gastos operativos	S/ 2,704											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 2,080											

Conductor	S/ 1,300											
Cobrador	S/ 780											
<i>Alimentación</i>	S/ 624											
Prevención sanitaria	S/ 260											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ 13											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ 21											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 2											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ 225											
<i>Indumentaria del personal</i>	S/ 0											
Combustible	S/ 2,600											
Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 430											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 150											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 83											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 150											
<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 740											

Flujo de caja mensual - Comité 4 - Antes de pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 2,651	S/ 5,302	S/ 7,953	S/ 10,604	S/ 13,255	S/ 15,906	S/ 18,557	S/ 21,208	S/ 23,859	S/ 26,510	S/ 29,161	S/ 31,812
Ingresos	S/ 9,045											
Tarifa de pasaje	S/ 0.70											
Cantidad de usuarios	1292 2	1292 2	1292 2	12922	12922	12922	12922	12922	12922	12922	12922	12922
Egresos	S/ 6,394											
Gastos operativos	S/ 2,834											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 2,210											
Conductor	S/ 1,300											
Cobrador	S/ 910											
<i>Alimentación</i>	S/ 624											
Prevención sanitaria	S/ 2											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ -											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ -											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 2											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ -											
<i>Indumentaria del personal</i>	S/ -											
Combustible	S/ 3,120											

Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 438											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 150											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 92											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 150											
<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 2,651											

Flujo de caja mensual - Comité 4 - Durante pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 683	S/ 1,365	S/ 2,048	S/ 2,730	S/ 3,413	S/ 4,096	S/ 4,778	S/ 5,461	S/ 6,143	S/ 6,826	S/ 7,508	S/ 8,191
Ingresos	S/ 6,188											
Tarifa de pasaje	S/ 1											
Cantidad de usuarios	6188	6188	6188	6188	6188	6188	6188	6188	6188	6188	6188	6188
Egresos	S/ 5,505											
Gastos operativos	S/ 2,600											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 2,080											

Conductor	S/ 1,300											
Cobrador	S/ 780											
<i>Alimentación</i>	S/ 520											
Prevención sanitaria	S/ 155											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ 13											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ 21											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 2											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ 120											
<i>Indumentaria del personal</i>	S/ -											
Combustible	S/ 2,340											
Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 410											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 130											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 83											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 150											
<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 683											

Flujo de caja mensual - Comité 5 - Antes de pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 1,136	S/ 2,273	S/ 3,409	S/ 4,545	S/ 5,681	S/ 6,818	S/ 7,954	S/ 9,090	S/ 10,226	S/ 11,363	S/ 12,499	S/ 13,635
Ingresos	S/ 5,200											
Tarifa de pasaje	S/ 2											
Cantidad de usuarios	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600
Egresos	S/ 4,064											
Gastos operativos	S/ 1,600											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 1,300											
Conductor	S/ 1,300											
Cobrador	S/ -											
<i>Alimentación</i>	S/ 300											
Prevención sanitaria	S/ 2											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ -											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ -											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 2											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ -											

<i>Indumentaria del personal</i>	S/ -											
Combustible	S/ 2,080											
Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 382											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 120											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 75											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 140											
<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 1,136											

Flujo de caja mensual - Comité 5 - Durante pandemia

	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Saldo	S/ 805	S/ 1,609	S/ 2,414	S/ 3,218	S/ 4,023	S/ 4,828	S/ 5,632	S/ 6,437	S/ 7,241	S/ 8,046	S/ 8,850	S/ 9,655
Ingresos	S/ 4,680											
Tarifa de pasaje	S/ 3											
Cantidad de usuarios	1560	1560	1560	1560	1560	1560	1560	1560	1560	1560	1560	1560
Egresos	S/ 3,875											

Gastos operativos	S/ 1,300											
<i>Remuneraciones</i>	S/ 1,300											
Conductor	S/ 1,300											
Cobrador	S/ -											
<i>Alimentación</i>	S/ -											
Prevención sanitaria	S/ 104											
<i>Chaqueo médico</i>	S/ -											
<i>Acondicionamiento del vehículo</i>	S/ 17											
<i>Kit de primeros auxilios</i>	S/ 2											
<i>Kit de desinfección</i>	S/ 85											
<i>Indumentaria del personal</i>	S/ -											
Combustible	S/ 2,080											
Estacionamiento	S/ -											
Mantenimiento preventivo	S/ 392											
<i>Lavado del vehículo</i>	S/ -											
<i>Cambio de aceite y filtros</i>	S/ 120											
<i>Revisión técnica</i>	S/ 17											
<i>Cambio de llantas</i>	S/ 75											
<i>Regulación de frenos y pastillas</i>	S/ 150											

<i>Batería</i>	S/ 30											
Flujo de caja económico	S/ 805											

Anexo 5. Índice de Sharpe

Índice de Sharpe = (Rentabilidad esperada de la cartera - Tasa libre de riesgo) / Desviación estándar de la cartera

Donde:

La rentabilidad esperada de la cartera es el rendimiento que se espera que genere la cartera en un período determinado.

La tasa libre de riesgo es la tasa de interés sin riesgo, generalmente se utiliza la tasa de los bonos del tesoro de EE. UU.

La desviación estándar de la cartera mide la volatilidad de los rendimientos de la cartera.

Anexo 6. Ingresos y costos

Ingresos

El ingreso que recibe el empresario es el precio multiplicado por la cantidad de producto, es decir el ingreso presenta una relación directa con el precio y la cantidad, si suben estos, el ingreso sube (Varian, 2010).

Donde:

IT: Ingreso total

p: Precio

q: Cantidad

Las empresas de transporte tienen como principal ingreso las tarifas del costo de servicio que cada usuario paga, de esta manera, es evidente que dependen de la cantidad de pasajeros que transporten en cada vuelta o día de trabajo, así como de la tarifa que estos pagan. Algunas empresas emplean tarifas diferenciadas de acuerdo al tramo recorrido, mientras que, otras cobran una tarifa única independientemente de la distancia recorrida.

A. Clasificación de ingresos

Según La Universidad San Ignacio de Loyola (2008), los ingresos pueden ser:

- Ingresos operacionales: Son aquellos que son los del giro del negocio, así como los ingresos generados por la venta de subproductos.

Otros ingresos: ajenos giro del negocio.

- Valor de desecho: Incluye ingresos por recuperación de inversiones. El valor comercial del activo fijo se estima al final de la vida útil del proyecto y se realizan los ajustes fiscales correspondientes.

B. Fuentes de ingreso

- Transacciones de pagos únicos del cliente.
- Ingresos recurrentes de pagos continuos.

C. Factores que influyen en el ingreso

Precio. Define como la cantidad de dinero también cabe la posibilidad de utilizar productos y servicios que el comprador **intercambia** por productos y/o servicios recibidos del vendedor (Diaz et al., 2020). Para Kotler & Armstrong citado por Castro y Ccala (2019), es la cantidad de dinero que se cobra por un producto o servicio. En un sentido más amplio, el precio es la suma de los valores que los consumidores ofrecen a cambio de adquirir o utilizar un producto o servicio.

D. Elementos que inciden en la fijación de precios

Dentro del proceso de fijación del precio de venta de un producto es necesario tener en cuenta tres restricciones fundamentales como: costes, demanda y competencia (Diaz et al., 2020).

Factores generales que determinan las decisiones de precios

Factor general	Elementos concretos
Costes	<ul style="list-style-type: none"> • Estructura de los costes propios (relación costes fijos/ variable) interdependencia entre costes • Identificación diferenciada de tipos de costes • Evolución de los costes prevista • Economías de escala • Costes de los competidores
Mercado Competencia	<ul style="list-style-type: none"> • numero • Tamaño relativo • Formas de competencia • Elasticidad cruzada con productos • Competidores • Barreras de entrada en el mercado • Existencia de un líder de precios • Riesgo de guerras de precios • Competencia prevista/ futura
	<ul style="list-style-type: none"> • Características demográficas (En particular ingresos) • Hábitos de consumo • Uso al que se destina el producto • Grado de segmentación • Grado de aceptación del producto por el consumidor • Fidelidad al producto/marca/establecimiento • Importancia del servicio post-venta • Grado de conocimiento del producto • Dificultad asociada a la evaluación del producto • Valor asignado al producto • Importancia del precio en la decisión • Precio que el mercado está dispuesto a aceptar • Sensibilidad de la demanda ante el precio • Asociación precio/ calidad • Asociación precio/ imagen de marca • Tendencias moda • Imagen del país de origen del producto • Tamaño • Número de empresas
Mercado/ Industria	<ul style="list-style-type: none"> • Ámbito local, regional, nacional, internacional • Poder que detenta cada empresa • Perspectivas de crecimiento • Evolución prevista

Oferta que realiza la empresa	Producto	<ul style="list-style-type: none"> • Tipo de producto • Grado de novedad del producto • Posicionamiento del producto • Grado de diferenciación del producto • Etapa del ciclo de vida • Relación entre los productos
	Precio	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de precios • Prácticas y estructuras de precios más frecuentes • Forma de fijar el precio • Efecto del precio sobre la imagen global • Frecuencia de los cambios de precios • Poder de negociación para establecer el precio final • Condiciones de pago
	Distribución	<ul style="list-style-type: none"> • Incidencia de las redes de distribución sobre el precio • Uso de canales de distribución novedosos
	Circunstancias particulares de la empresa	<ul style="list-style-type: none"> • Objetivo globales • Objetivo de precio • Responsable de toma de decisiones de precios
		<ul style="list-style-type: none"> • Reputación de la empresa/ marca/ producto • Cuota de mercado • Cultura empresarial • Conflictos entre individuos y grupos • Grado de contacto entre la empresa y cliente • Tecnologías predominantes • Tecnologías aplicadas por cada empresa • Proceso técnico • Rapidez de cambio/ evolución prevista
	Tecnología	
	Entorno	<ul style="list-style-type: none"> • Mecanismo de adaptación a los cambios del entorno • Incidencia de regulaciones y políticas gubernamentales
	Información	<ul style="list-style-type: none"> • Información de que disponen los consumidores. • Información de que dispone la empresa acerca de: costes (propios y de la competencia), demanda, competencia, industria, tecnología, resto del entorno • Costes derivados de la obtención de la información. • Realización de estudios de mercado • Información suministrada por la fuerza de ventas

Fuente: Diaz et al. (2020).

Costos

“Es todo desembolso, pasado, presente o futuro, que se involucra al proceso de producción, cuyo valor queda incluido en los productos y contablemente se observa en los inventarios” (Marulanda, 2009, p. 7).

En las empresas del sector transporte, los principales costos son los correspondientes a la mano de obra y combustible, estos costos son operativos porque permiten que la empresa realice sus actividades y brinde el servicio de transporte. Adicionalmente, se requiere de constante mantenimiento de los vehículos, mantenimiento preventivo entre otros costos relacionados.

A. Clasificación de costos

Los costos tienen diversas categorías de clasificación, entre las principales tenemos:

- Costos de producción
- Costos de distribución
- Costo de administración
- Costo financiero
- Según su identificación
- Directos
- Indirectos
- Según su comportamiento
- Costos fijos

- Costos variables
- Costos mixtos.

Anexo 7. Marco legal

A. Decreto supremo N° 011-2020-MTC: Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (2020).

31.1. Como excepción, los transportistas con licencia vigente al 15 de marzo de 2020 que presten servicios de transporte público de pasajeros a nivel regional y nacional, así como las empresas que presten servicios de transporte público de pasajeros. Carga especial de pasajeros, podrán realizar un servicio de transporte especial de trabajadores.

31.3. En relación con la provisión de servicios especiales de transporte a los empleados, los transportistas cubiertos por esta cláusula están obligados a notificar por escrito a la autoridad de transporte autorizada original, deseando aprovechar este estado especial. En la citada comunicación, que tiene el carácter de declaración jurada, hacen constar los datos de la empresa en general (padrón de contribuyentes, nombre de la empresa, ciudad o ciudades en que se prestará el servicio) e indican que cumplen con las condiciones de funcionamiento a las que se aplican las que se refiere el numeral 31.2., Así como los correspondientes protocolos de sanidad industrial emitidos por el Ministerio de Transporte.

31.4. Los transportistas podrán prestar los servicios descritos en esta excepción a partir de la fecha en que se realicen las comunicaciones descritas en el párrafo anterior, siempre que el servicio normal de pasajeros sea en la región y país, o se suspenda el transporte de las personas autorizadas. De acuerdo con las medidas tomadas para prevenir la propagación del virus Corona (Covid-19). Durante este período, las Compañías pueden notificar el retiro o la renuncia al Esquema de Exclusión, según lo consideren conveniente..

B. Decreto supremo N° 016-2020-MTC: Decreto Supremo que establece sanciones por incumplimiento de los lineamientos sectoriales para la prevención del COVID-19 en la prestación del servicio de transporte terrestre, y otras disposiciones

Artículo 31.- Obligaciones del conductor

Son obligaciones del conductor del servicio de transporte terrestre:

(...)

31.11. Usar mascarilla y cubrebocas, en su caso, al momento de conducir un servicio de transporte.

31.12. Operar el vehículo de servicio de transporte, si lo hubiere, de conformidad con lo siguiente:

- a) Solo se permite usuarios sentados, respetando el aforo consignado en la Tarjeta de Identificación Vehicular.
- b) Está prohibido el uso de asientos señalizados.
- c) La unidad vehicular debe contar con cortinas de polietileno para aislar los asientos.
- d) La mascarilla y protector facial es de uso obligatorio.

Artículo 41.- Condiciones generales de operación del transportista

El servicio de transporte se debe brindar dando respeto a la normativa y asumiendo como obligación lo siguiente:

41.1 En cuanto al servicio:

(...)

41.1.11. Proporcionar a los conductores, la tripulación y el personal para recolectar máscaras y cubiertas faciales para el transporte, cuando corresponda, de conformidad con las disposiciones de la Directiva de la Industria COVID-19 sobre los servicios de transporte terrestre aprobados por MTC.

41.1.12 Respetar la capacidad de los vehículos de transporte comercial, transportando pasajeros únicamente con el número máximo de asientos indicado en la tarjeta de identificación del vehículo, no se permiten personas de pie; Marcar los asientos en los vehículos de servicio de transporte que los clientes no pueden usar; e instalación de cortinas de polietileno o cualquier otro material similar que contribuya al aislamiento térmico entre los asientos del automóvil; En lo posible, consistente con lo establecido en los Lineamientos de la Industria para la Prevención del COVID-19 en la Prestación de Servicios de Transporte Terrestre, aprobados por el MTC.

41.1.13 La limpieza y desinfección de los vehículos de servicio, de conformidad con lo establecido en los Lineamientos de la Industria para la Prevención del COVID-19 en la Prestación del Transporte Terrestre, ha sido aprobada por el MTC.

41.1.14 Controlar la temperatura del usuario con termómetro infrarrojo previo al abordaje del vehículo del servicio de transporte, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva de la Industria sobre Prevención del COVID-19 en la Prestación de Servicios de Transporte Terrestre, aprobada por el MTC.

41.1.15 Cumplir con las demás disposiciones descritas en los Lineamientos de la Industria para la Prevención del COVID-19 en la Prestación de Servicios de Transporte Terrestre, aprobados por el MTC.

C. DECRETO DE URGENCIA N° 079-2020: “Decreto de urgencia que otorga subsidio económico a los prestadores del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial”

Artículo 1. Objeto y finalidad

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto aprobar medidas, en materia económica y financiera, orientadas al otorgamiento de un subsidio económico a favor de prestadores del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial, con la finalidad, por un lado, de promover el cumplimiento de las condiciones y procedimientos de los protocolos sanitarios en el marco del proceso de Reanudación de Actividades establecido mediante el Decreto Supremo N° 080-2020-PCM y modificatorias; y por otro lado, establecer un mecanismo que permita disminuir la afectación económica a los prestadores del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial, por el impacto económico y social ocasionado por el COVID-19 (El Peruano, 2020).

Artículo 2. Subsidio económico en favor de los prestadores del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial

2.1 El monto de subsidio se calcula sobre la base de los costos de operación, que están determinados por la cantidad de Km recorridos.

2.3 El subsidio económico previsto en el presente Decreto de Urgencia no incluye los servicios de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial reconocidos en el Reglamento de Promoción de la Inversión Privada.

Artículo 3. Autorización para el otorgamiento de subsidio económico en favor de los prestadores del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial

3.1 Autorízase a las municipalidades provinciales que se consignan en el Anexo que forma parte integrante del presente Decreto de Urgencia, el otorgamiento excepcional de un subsidio económico en especie (combustible) en beneficio de las personas naturales y/o jurídicas autorizadas que brindan el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial dentro de la jurisdicción de las referidas municipalidades provinciales, para garantizar la continuidad del servicio en términos de accesibilidad, seguridad y salud de las personas.

3.2 Se autoriza a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en adelante, la ATU, a otorgar beneficios económicos y monetarios excepcionales en beneficio de empresarios transportistas en la provincia de Lima y Callao, permitiendo que se continúe otorgando este servicio en un estado accesible, de manera de garantizar la seguridad y salud de la población.

Artículo 4. Financiamiento del subsidio económico, supervisión y fiscalización

4.1 El Ministerio de Economía y Finanzas está autorizado para modificar el presupuesto institucional, hasta por un total de S/ 38 336 630,00, en beneficio de las municipalidades y S/ 78 318 533,00, a favor de la ATU.

D. ORDENANZA MUNICIPAL que incluye medidas sanitarias de bioseguridad y control para prevenir el contagio y propagación del COVID-19 durante la prestación del servicio de transporte público a pasajeros en vehículos de las categorías M1 y M2 en la Provincia de Abancay en el marco del Decreto Supremo N° 016-2020-MTC (2020)

Artículo 4.- Medidas de Bioseguridad

Para transportistas autorizados: Deberá contar con al menos 70% de alcohol o al menos 60% de gel desinfectante y, así como otros equipos de protección personal, de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Protocolo Sanitario Sectorial para la Prevención del COVID-19.

Para propietarios y/o conductores: Uso obligatorio de mascarilla adecuada, protector facial y guantes opcionales.

Para el Vehículo:

El aislamiento con material plástico transparente facilita la desinfección de la cabina dividida entre conductor y pasajero.

Los vehículos deberán contar con dispensadores que contengan alcohol al 70% o al menos 60% de gel desinfectante para uso propio de pasajeros y conductores y soluciones desinfectantes según lo especifique el Ministerio de Salud.

Los vehículos deben desinfectarse continuamente, al final del servicio, para evitar la propagación de COVID-19.

Deberá contar con protector facial de manera obligatoria

Para el servicio – pasajero:

Los propietarios y/o conductores de vehículos deben transportar pasajeros, respetando el distanciamiento social obligatorio para evitar la propagación del COVID-19.

Se debe brindar servicio a los pasajeros que utilicen adecuadamente las mascarillas para evitar la propagación del COVID-19.

Debe tener un protector facial obligatorio.