

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES**

**ESCUELA DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**



“INFORME COSO PARA EL CONTROL INTERNO EN LA EFECTIVIDAD DE LA GESTIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS”

(PROVINCIA DE HUAMANGA, 2009 – 2010)

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
CONTADOR PÚBLICO**

**PRESENTADO POR:
JESUSA QUISPE RODRÍGUEZ**

AYACUCHO – PERÚ

2013

Tesis
©150
Qui

A la memoria de mi padre,
Marcelino Quispe, hombre que
guió mis pasos y por todos los
años de su ausencia.

A mi madre y hermanos, quienes, con su
ejemplo y consejos, me inculcaron valores y
principios que han conducido mi vida personal
y profesional.

A mi siempre querida UNIVERSIDAD
NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE
HUAMANGA, en cuyas aulas me he
formado integralmente y de lo cual
estaré en deuda permanente.

ÍNDICE

Dedicatoria	ii
Introducción	vi
Resumen	viii

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

1. Planteamiento del problema	1
2. Formulación del problema	3
2.1. Problema general	3
2.2. Problemas específicos	3
3. Objetivos de la investigación	4
3.1. Objetivo general	4
3.2. Objetivos específicos	4
4. Justificación	5
4.1. Justificación de la investigación	5
4.2. Justificación teórica	5
4.3. Justificación práctica	6

5. Importancia de la investigación	6
6. Hipótesis de la investigación	7
6.1. Hipótesis principal	7
6.2. Hipótesis secundarias	7
7. Variable e indicadores de la investigación	8
7.1. Variable independiente	8
7.2. Variable dependiente	8
8. Metodología de la investigación	8
8.1. Tipo y nivel de la investigación	8
8.2. Métodos de investigación	9
8.3. Diseño de la investigación	9
9. Técnicas e instrumentos de recopilación de datos	9
9.1. Técnicas	9
9.2. Instrumentos	9
9.3. Tratamiento de datos	10
9.4. Forma de análisis de los datos	10
10. Población de la investigación	10
11. Muestra de la investigación	11

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

1. Antecedentes relacionados con la investigación	12
2. Marco histórico	14

2.1.	Modelo COSO	14
2.2.	Efectividad de gestión	15
3.	Bases teóricas	17
3.1.	Modelo COSO	17
3.1.1	Componentes de control interno	18
3.1.2	Evaluación de control interno	20
3.2.	Efectividad de gestión	25
3.2.1	Ratios de gestión	28
3.2.2	Ratios de rentabilidad	29
3.3.	Transporte urbano	30
4.	Marco legal	31
5.	Marco conceptual	32
5.1.	Modelo COSO	32
5.2.	Efectividad de la gestión	33

CAPÍTULO III

PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

1.	Presentación de la encuesta realizada	34
2.	Análisis y correlación de las variables	37
3.	Interpretación de los resultados	50

3.1. Contrastación de hipótesis	71
CONCLUSIONES	83
RECOMENDACIONES	86
BIBLIOGRAFÍA	87
ANEXOS	91
Anexo N° 1: PROPUESTA DEL MODELO COSO PARA EL CONTROL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA PROVINCIA HUAMANGA. CASO: EMPRESA DE TRANSPORTE URBANO "SUCRE" S.R.L. (RUTA: 07)	92
Entorno de control	100
Evaluación de riesgos	111
Actividades de control	113
Información y comunicación	117
Supervisión	126
Anexo N° 2: Matriz de Consistencia	128
Anexo N° 3: Encuesta	129
Anexo N° 4: Interpretación de los ratios	132
Anexo N° 5: Balance general y los estados financieros	136

INTRODUCCIÓN

La investigación titulada *INFORME COSO PARA EL CONTROL INTERNO EN LA EFECTIVIDAD DE LA GESTIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (PROVINCIA DE HUAMANGA 2009 - 2010)* tiene el objetivo de implementar el modelo COSO; se pretende lograr la efectividad de la gestión de las empresas de transporte urbano en la provincia de Huamanga.

Este trabajo parte por la identificación de una deficiente gestión en las empresas de transporte urbano de la provincia de Huamanga. Las cuales se encuentran en las fases o etapas de la gestión empresarial; es decir, en la planeación, organización, personal, dirección, control y representatividad; que guardan una sinergia con las políticas de gestión de las empresas de transporte urbano. Es debido a estas deficiencias que se plantea implementar el modelo Coso, relacionado con las políticas de gestión de las empresas de transporte urbano. Dicha implementación hará que se logren las metas y objetivos de dichas empresas. En base a esta perspectiva, se desarrolla el marco teórico de la variable independiente, Informe Coso, y el de la variable dependiente, efectividad de la gestión; así como la variable interviniente, empresas de transporte de pasajeros de la provincia de Huamanga. A continuación, se han obtenido los resultados de la investigación sobre la base de la presentación y análisis de la encuesta realizada; lo que nos permitió realizar la contrastación con las hipótesis de la investigación; también, la realización de la discusión de los resultados obtenidos, que devino en la presentación de las conclusiones y recomendaciones correspondientes. El trabajo ha permitido concluir en que el modelo COSO efectivizará la gestión de las empresas de transporte urbano de la provincia de Huamanga, sobre la base de la implementación de los

componentes del control interno y sobre la base de una evaluación periódica y continuada de las actividades, funciones, procesos, procedimientos, recursos y todos los elementos de este tipo de empresas.

RESUMEN

Este trabajo se inicia con la identificación de una deficiente gestión en las empresas de transporte urbano de la provincia de Huamanga. Dichas deficiencias se encuentran en las fases o etapas de la gestión empresarial; es decir, en la planeación, organización, dirección y control. Sobre esta problemática, se propone la implementación del modelo COSO para el Control Interno; que permita lograr la efectividad en la gestión; es decir, intervenga en el logro de las metas y objetivos de dichas empresas. Tiene como objetivo la implementación y el funcionamiento del modelo en cuestión para que efectivice la gestión de las empresas de transporte de pasajeros en la provincia de Huamanga. Para el desarrollo de este trabajo, se ha aplicado la metodología, las técnicas e instrumentos necesarios para una adecuada investigación, en el marco del reglamento de grados y títulos de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga. Para llegar a contrastar los objetivos y las hipótesis planteadas, se ha desarrollado el trabajo de investigación en los siguientes capítulos: el capítulo I presenta el planteamiento metodológico de la investigación; el capítulo II, el marco teórico; el capítulo III, la presentación, análisis e interpretación de los resultados, finalmente, se presentan las conclusiones y recomendaciones, la propuesta del modelo Coso para el control interno de las empresas de transporte de pasajeros de la provincia Huamanga; así mismo la bibliografía y los anexos del trabajo de tesis.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

1. Planteamiento del problema

El sistema de transporte urbano en Huamanga, Ayacucho, está constituido por 18 empresas, cada una con una ruta específica dentro de Huamanga y los distritos de San Juan Bautista, Carmen Alto y Jesús de Nazareno, que se encuentran dentro de la misma ciudad. De las 19 empresas, 14 son de sociedades comerciales de responsabilidad limitada (SRL); 2, de sociedades anónimas cerradas (SAC); una, de sociedad anónima abierta (SA) y una es cooperativa. Pero, en el fondo, no son empresas con todas las formalidades del caso; porque son solo dos o tres los socios que lo constituyeron, por lo general un padre y sus hijos, que poco o nada saben de gestión empresarial. Constituidas de esta forma, estas cobran cupos, que le denominan comisiones, a todos los "socios" que entran a sus empresas, ya que tienen rutas definidas por el Municipio Provincial de Huamanga. El cupo oscila entre 10 a 17 nuevos soles por día, por pertenecer a la empresa y utilizar las rutas concedidas, acciones denominadas pasadas, retrasos o faltas que el "controlador general" impone a razón de S/. 1.00, 3.00 y 5.00 por cada una de estas situaciones

que incumplan; del mismo modo, los ingresos captados de los grifos con quienes se firmó contrata para el abastecimiento de combustible; por cada galón comprado, el grifo con quien se hizo la contrata tiene la obligación de pagar a la empresa de transportes la suma de 0.50 céntimos. Los llamados asociados, legalmente, no tienen esta condición formal; por cuanto, en el fondo, son solo comisionistas, es decir alquilan el recorrido de la empresa; no tienen potestades de gestión empresarial y menos potestad de controlar los recursos de la empresa, los ingresos, costos y rentabilidad de la misma. La desorganización es tal que cada empresa solo cuenta legalmente con dos, otras veces una y en el peor de los casos ninguna unidad de transporte urbano; pero siguen funcionando de esa forma mediante el alquiler de las rutas a terceros; sin embargo, informan al municipio de Huamanga que la empresa cuenta entre 15 a 20 unidades, lo que no es realmente. Por su parte, el municipio no tiene los recursos necesarios, ni la decisión política, para llevar a cabo una gestión efectiva que permita ordenar el transporte urbano. Luego, todo esto repercute en la población, que tiene que someterse al abuso en sus diferentes formas; como la falta de unidades para el transporte urbano para cumplir sus actividades cotidianas, cambio de rutas de las unidades vehiculares, sobrecarga de pasajeros, trato inadecuado de choferes y cobradores, abandono de pasajeros cuando surge algún motivo, cobros excesivos de tarifas haciendo un abuso del libre mercado y, lo que es más grave, la ocurrencia de accidentes, donde las empresas no se hacen responsables de nada.

Las empresas de transporte urbano no cuentan con una política de gestión adecuada que les permita tomar decisiones oportunas y óptimas para el mejor aprovechamiento de las inversiones que concretaron; tampoco llevan a cabo un adecuado control de sus recursos, humanos, materiales y financieros.

Una evaluación preliminar de estas empresas ha determinado que no disponen de políticas de gestión adecuada; ya que, al relacionarlos con los lineamientos del modelo COSO, muchos no guardan relación, lo cual hace que las empresas de transporte urbano tengan una gestión deficiente.

También, se ha determinado que la información administrativa, financiera, económica y patrimonial no viene siendo tomada en cuenta para gestionar adecuadamente estas empresas; porque no proviene de fuentes fiables, por el grado de desorganización que existe en ellas. Del mismo modo, para implementar el modelo COSO, se requiere primero instaurar los componentes del control interno que no tienen aplicados: actividades de control, comunicación y supervisión; ya que tanto el ambiente de control como la evaluación de riesgos los tienen aplicando, pero de manera deficiente. Esta falta de efectividad de la gestión hace que estas empresas no logren sus objetivos y metas.

2. Formulación del problema

2.1. Problema general

¿En qué medida las políticas de gestión de las empresas de transporte urbano de Huamanga, en el periodo 2009–2010, están relacionadas con los lineamientos del modelo COSO?

2.2. Problemas específicos

- a. Evaluar las políticas del control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en concordancia a las componentes del control interno del modelo COSO.

- b. Analizar las políticas de evaluación de control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el período 2009–2010 en relación a los lineamientos de evaluación del control interno del modelo COSO.
- c. Establecer el comportamiento de los ratios de gestión y de rentabilidad de las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en relación al modelo COSO.

3. Objetivos de la investigación

3.1. Objetivo general

Determinar si las políticas de gestión que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga, en el periodo 2009–2010, están relacionadas con los lineamientos del modelo COSO.

3.2. Objetivos específicos

- a. Evaluar las políticas del control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en concordancia a las componentes del control interno del modelo COSO.
- b. Analizar políticas de evaluación de control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en relación a los lineamientos de evaluación del control interno del modelo COSO.
- c. Establecer el comportamiento de los ratios de gestión y de rentabilidad de las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en relación al Modelo COSO.

4. Justificación

4.1. Justificación de la investigación

Este trabajo ha permitido plasmar un proceso de investigación científica en relación a los objetivos planteados; en ese sentido, se ha partido del problema, representado por la deficiente gestión de las empresas de transporte urbano de la provincia de Huamanga, para luego proponer la solución a través de la hipótesis, en dicho elemento se plantea la implementación del modelo COSO para el control interno, que contribuirá con la efectividad de la gestión de las empresas de transporte urbano. En forma paralela, se establecieron los objetivos, que vienen a ser los propósitos que busca el trabajo.

Esta investigación será de utilidad para las empresas de transporte urbano de la provincia de Huamanga, porque permitirá evaluar la eficiencia, eficacia y economía de estas empresas.

4.2. Justificación teórica

El modelo COSO contiene los componentes que pueden contribuir con el servicio de transporte urbano, en el logro de sus objetivos, otorgando confiabilidad a los socios del uso adecuado de los recursos, así como proporcionar a los usuarios un servicio seguro y eficiente, ya que el sistema de control interno es el esqueleto de toda organización.

Para controlar las pérdidas por despilfarro, abuso, mala gestión, errores, fraudes o irregularidades, se deben respetar las leyes y reglamentaciones, como también las directivas; y estimular, al mismo tiempo, la adhesión de los integrantes de la

organización a las políticas y objetivos de la misma, que permitirá se obtengan datos financieros y de gestión completos, confiables y presentados en forma oportuna. Para la alta dirección, es primordial lograr los mejores resultados con economía de esfuerzos y recursos, es decir al menor costo posible. Para ello, debe controlarse que sus decisiones se cumplan adecuadamente, en el sentido de que las acciones ejecutadas deben estar direccionadas de acuerdo a las metas y objetivos de la empresa, dentro de un esquema básico que permita la iniciativa y contemple las circunstancias vigentes en cada momento. Por consiguiente, siguiendo los lineamientos indicados, incumbe a la autoridad superior la responsabilidad en cuanto al establecimiento de los lineamientos del modelo COSO, para el control interno de manera eficiente, así como su revisión y actualización periódica.

La efectividad de la gestión es el proceso conducente a lograr todo lo que desea la empresa. Incluye la obtención de la eficiencia de los recursos, economía en las transacciones; logro de metas, objetivos y misión. También, realizar las actividades, funciones, procesos y procedimientos en un contexto de mejor provecho en cada periodo de gestión.

4.3. Justificación práctica

Este trabajo tendrá la justificación práctica de acuerdo a los resultados obtenidos de cada empresa de transporte urbano de la provincia de Huamanga, ya que necesitan tener un control interno basado en el modelo COSO, que cumpla la función de minimizar los riesgos, con lo cual se logrará la efectividad de la gestión.

5. Importancia de la investigación

El presente trabajo de investigación permitió reafirmar, analizar y aplicar los conocimientos adquiridos en el campo académico, científico y social, tomando en consideración que uno de los fines primordiales de nuestra universidad es la investigación.

Así mismo, aporta a que las empresas de transporte urbano de la provincia de Huamanga obtengan una efectividad de la gestión; es decir, mejor prestación de servicios en beneficio de la sociedad. Del mismo modo, permite interiorizar en los profesionales las normas, principios y nuevos paradigmas en las empresas que prestan servicios.

6. Hipótesis de la investigación

6.1. Hipótesis principal

Las políticas de gestión que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009 – 2010 son poco eficientes, dado que presenta una relación baja con los lineamientos del modelo COSO.

6.2. Hipótesis secundarias

- a.** Solo algunas políticas del control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 coinciden con las componentes del control interno del modelo COSO.
- b.** Algunos aspectos de la evaluación de control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 se ajustan a los lineamientos de evaluación del control interno exigidos en el modelo COSO.

- c. Los ratios de gestión y rentabilidad de las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 son bajos, debido a que no aplican eficientemente los lineamientos que exige el modelo COSO.

7. Variables e indicadores de la investigación

7.1. Variable independiente

X): Modelo COSO

Indicadores

X.1. Componentes del control interno

X.2. Evaluación del control interno

7.2. Variable dependiente

Y): Efectividad de Gestión

Indicadores

Y.1. Ratios de gestión

Y.2. Ratios de rentabilidad

8. Metodología de la investigación

8.1. Tipo y nivel de investigación

a. Tipo de investigación

La investigación es aplicada, intenta describir los procesos internos de las empresas de transporte urbano de Huamanga comparando con los aspectos del modelo COSO para el control interno.

b. Nivel de investigación

La investigación es descriptiva correlacional. En base a los cálculos, se describirá el perfil que tienen las empresas transporte urbano de Huamanga y, a la vez, identificar los procesos internos de las empresas, asociadas a los ratios de gestión y ratios de rentabilidad.

8.2. Métodos de investigación

Los métodos empleados son el analítico, comparativo y sintético; puesto que se tienen 38 variables de estudio plasmadas en la encuesta. Para describir los patrones de conducta observados en las empresas, necesitamos hacer uso de estos métodos, así como del método inductivo-deductivo para realizar las inferencias.

8.3. Diseño de la investigación

Es una investigación no experimental, porque se analizaron los fenómenos como ocurrieron naturalmente, sin intervenir en su desarrollo ni en la obtención de los datos.

9. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

9.1. Técnicas

a. Encuesta

Se utilizó la técnica de encuesta para la elaboración de las preguntas apropiadas que permitan estudiar el problema de investigación planteado.

b. Observación

Permitió conocer algunos detalles del tipo de servicio que brindan las empresas de transporte a los usuarios, así como de su composición interna y la forma de administración que tienen.

9.2. Instrumentos

a. Fichas bibliográficas y de anotación

Se revisaron textos y documentos vinculados al tema de investigación.

b. Guía de encuesta

Se sistematizaron preguntas para ser respondidas por los encargados de la administración de las empresas de transporte urbano y conductores. Se emplearon preguntas de tipo cerrada y de respuestas múltiple.

c. Ficha de campo

Se recolectó información sobre la opinión de los pasajeros tomando en cuenta los hechos más significativos de las empresas de transporte de pasajeros.

9.3. Tratamiento de datos

La información obtenida en la encuesta se ordenó, clasificó y graficó en función a los objetivos de la investigación, empleando estadísticas de análisis correlacional.

9.4. Forma de análisis de datos

Los datos obtenidos fueron interpretados según los objetivos de la investigación, generándose el contraste con las hipótesis. Entre las principales técnicas de análisis que se emplearon en la presente investigación tenemos la codificación, tabulación y técnicas estadísticas.

10. Población de la investigación (N)

Estuvo conformada por todas las mediciones y/o calificaciones de los documentos de gestión que serán evaluados en función a los lineamientos del modelo COSO, en cada una de las 18 empresas de transporte urbano de Huamanga que realizan actividades en el periodo 2009–2010.

RELACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO

RUTA	RAZÓN SOCIAL
1	Empresa de Transportes Urbano y Multiservicios "JESÚS DE NAZARET" S.R.L.
2	Cooperativa de Transporte "AYACUCHO LIMITADA 277"
3	Empresa de Transportes Urbano "VIRGEN DEL CARMEN" S.R.L.
4	Empresa de Transportes y Servicios Múltiples "BRUJO DE LOS ANDES" S.A.C.

5	Empresa de Transportes Urbano "CHASQUI EXPRESS" S.R.L.
6	Empresa de Transportes Urbano "WARI CARS" S.R.L.
7	Empresa de Transportes Urbano "SUCRE" S.R.L.
8	Empresa de Transportes Urbano e Interurbano "SAN ANTONIO" S.R.L.
9	Empresa de Transportes y Servicios Múltiples "AYACUCHO" S.R.L.
10	Empresa de Transportes y Servicios Múltiples "UNIÓN" S.R.L.
11	Empresa de Transportes Urbano "SEÑOR DE CALVARIO" S.R.L.
12	Empresa de Transportes de Servicio Urbano "SAN LUIS" S.R.L.
13	Empresa de Transportes Urbano "MARISCAL AVELINO CÁCERES" ETUMAC S.R.L.
14	Empresa de Transportes y Servicios Múltiples "SANTA ROSA" S.R.L.
15	Empresa de Transportes Urbano "CIRO ALEGRÍA" S.R.L.
16	Empresa de Transportes Urbano "SAN CRISTÓBAL" S.R.L.
17	Empresa de Transportes Urbano, Interurbano y Turismo "LOS ÁNGELES DE LA PAZ" S.A.C.
18	Empresa de Transportes Urbano Interprovincial y Turismo de Servicios Múltiples "SOL NACIENTE" S.A.

Fuente: Elaboración propia

11. Muestra de la investigación (n)

Para la selección de las empresas de transporte urbano de estudio, se utilizó el método de muestreo probabilístico mediante las fórmulas del muestreo aleatorio simple, de modo tal que solamente 13 empresas de transporte urbano facilitaron información.

Está conformada por la selección aleatoria de un subconjunto de las mediciones y/o calificaciones de los documentos de gestión y de la parte operativa de las instituciones que serán evaluadas en función a los lineamientos del modelo COSO, en cada una de las 13 empresas de transporte urbano de Huamanga que realizan actividades en el periodo 2009–2010 seleccionadas aleatoriamente.

Los detalles del cálculo se presentan a continuación

$$n = \frac{Z^2 pqN}{Ne^2 + Z^2 pq} = \frac{(1.65^2) * 0.5 * 0.5 * 18}{18 * (0.12^2) + (1.65^2) * 0.5 * 0.5} = 13.03567153 \approx 13$$

Z: *Pr ecisión*

p: *Pr evalencia* de la característica de interés

q: 1-p

N: tamaño de la población

e: error de muestreo

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

1. Antecedentes relacionados con la investigación

Se ha determinado la existencia de varios trabajos relacionados con el modelo COSO.; también, existen trabajos sobre gestión empresarial. Por otro lado, también existen trabajos sobre empresas de transporte urbano. Sin embargo, no existen trabajos que establezcan una suerte de sinergia entre el modelo COSO y su efectividad en la gestión aplicada a las empresas de transporte urbano de la provincia de Huamanga. Los principales son:

- Tesis titulada **“La efectividad del control interno en el buen gobierno de las empresas de transporte urbano”**, para optar el grado de Maestro en Auditoría Contable y Financiera en el año 2007. Lima. Autor: C.P.C. Domingo Hernández Celis. Donde concluye que el entorno de control aporta el ambiente en el que las personas desarrollan sus actividades y cumplen con sus responsabilidades. Dentro de este entorno, el directorio y la gerencia evalúa los riesgos relacionados con el cumplimiento de determinados objetivos. Las actividades de control se establecen para ayudar a asegurar que se pongan en práctica las directrices para hacer frente a dichos riesgos. Mientras tanto, la

información relevante se capta y se comunica por toda la empresa. Todo este proceso es supervisado y modificado según las circunstancias para proporcionar un grado de seguridad razonable en cuanto a la consecución de objetivos operacionales, financieros y normativos. Finalmente, todo se consolida en el buen gobierno y la optimización de las empresas de transporte urbano.¹

- Tesis titulada **“El modelo coso como metodología en la evaluación del control interno de las auditorías de gestión”**, presentada para optar el Título de Especialista en Contaduría, Mención en Auditoría, en el año 2007, en Venezuela. Autor Lic. Anaís Janet Araujo Faneite, quien concluye en que “el marco del control interno postulado a través de la metodología del informe coso, la interrelación de los cinco componentes (ambiente de control, evaluación de riesgos, actividades de control, información y comunicación, y supervisión) genera una sinergia, conformando un sistema que responde dinámicamente a los cambios del entorno. Se fomentan la calidad, las iniciativas y la delegación de poderes; se evitan gastos innecesarios y se generan respuestas ágiles ante circunstancias cambiantes”².
- Tesis: **“La auditoría de gestión en la empresa moderna”**, sistematizada por Juan Héctor Bendezú Iriarte para optar el grado de Maestro en Administración. El autor, en esta tesis, desarrolla el proceso de la auditoría de gestión tratando en primer lugar la evaluación del sistema de control interno, lo que será de suma utilidad para este trabajo de investigación³.

¹HERNÁNDEZ CELIS, Domingo. (2007). Tesis: “La efectividad del control interno en el buen gobierno de las empresas de transporte urbano”.

²ARAUJO FANEITE, Anaís Janet. (2007). Tesis: “El modelo coso como metodología en la evaluación del control interno de las auditorías de gestión”.

³HÉCTOR BENDEZÚ, Juan Tesis: “La auditoría de gestión en la empresa moderna”.

2. Marco histórico

2.1. Modelo COSO

El origen del Control Interno, suele ubicarse en el tiempo con el surgimiento de la partida doble, que fue una de las medidas de control, pero no fue hasta fines del siglo XIX que los hombres de negocios se preocuparon por formar y establecer sistemas adecuados para la protección de sus intereses⁴.

A finales de este siglo, como consecuencia del notable aumento de la producción, los propietarios de los negocios se vieron imposibilitados de continuar atendiendo personalmente los problemas productivos, comerciales y administrativos, viéndose forzados a delegar funciones dentro de la organización conjuntamente con la creación de sistemas y procedimientos que previeran o disminuyeran fraudes o errores, debido a esto comenzó a hacerse sentir la necesidad de llevar a cabo un control sobre la gestión de los negocios, ya que se había prestado más atención a la fase de producción y comercialización que a la fase administrativa u organizativa, reconociéndose la necesidad de crear e implementar sistemas de control como consecuencia del importante crecimiento operado dentro de las entidades⁵.

Desde la primera definición del control interno, establecida por el Instituto Americano de Contadores Públicos Certificados – AICPA en 1949 y las modificaciones incluidas en SAS N° 55 en 1978, este concepto no sufrió cambios importantes hasta 1992. Cuando la Comisión Nacional sobre Información Financiera Fraudulenta en los Estados Unidos, conocida como la “Comisión Treadway”, establecida en 1985 como uno de los múltiples actos legislativos y

⁴ MONTOYA WILLIAMS, Héctor. La contabilidad como base del control interno en las instituciones financieras. 1ª ed. Lima. P. 23.

⁵ YARASCA RAMOS, Pedro Antonio. Fundamentos con un enfoque moderno, fases del proceso de la Auditoría con aplicación de casos prácticos. 2ª ed. Lima. p. 64.

acciones que se derivaron de las investigaciones sobre el caso Watergate, emite el documento denominado Marco Integrado del Control Interno, se desarrolla con mayor amplitud el enfoque moderno del control interno en el documento conocido como el Informe COSO.

Fue publicado en 1992, en EEUU, el "Informe COSO" sobre control interno (COSO: Comité de Organizaciones Patrocinadoras de la Comisión Treadway). Popularmente, es conocido como la Comisión Treadway, en atención a su dirigente, James Treadway. Es una iniciativa conjunta de las cinco organizaciones del sector privado en los Estados Unidos de Norteamérica, que estudió los factores causales que podían conducir a la divulgación financiera fraudulenta, desarrollando así las recomendaciones para las compañías públicas, privadas, auditores independientes, instituciones educativas y otros. Fue fundada y patrocinada por cinco organismos profesionales:

- AICPA – Instituto Americano de Contadores Públicos Certificados
- AAA – Asociación Americana de Contabilidad
- FEI – Ejecutivos de Finanzas Internacionales
- IIA – Instituto de Auditores Internos
- IMA – Instituto de Contadores

En junio de 1994 la Oficina General de Contabilidad del Congreso de los Estados Unidos expresó su apoyo al Informe COSO. Fue a partir de entonces cuando se convirtió en norma de hecho para los controles internos.

2.2. Efectividad de gestión

La filosofía de la gestión es tanto un proceso como un producto de su entorno cultural y debe ser analizado dentro de su marco cultural, las personas tienen necesidades económicas, sociales y políticas innatas que buscan satisfacer a través de esfuerzo organizado. La gestión surge cuando los individuos intentan

satisfacer estas necesidades a través de la acción grupal, facilitando la consecución de objetivos para el individuo y para el grupo. Varias organizaciones como la familia, la tribu, el estado, o la iglesia, han surgido a lo largo de la historia como medios para lograr los objetivos de las personas. Estas crean organizaciones para aumentar sus propias aptitudes especializadas, para protegerse, para enriquecer sus vidas y para satisfacer otras necesidades. Para conseguir estos fines, las organizaciones están compuestas de personas que tienen un propósito común y que se sientan atraídas hacia el grupo como medio para satisfacer sus propias necesidades. Los giros y cambios de la cultura son quienes inducen los cambios en la evolución de la gestión, que es recreativa a su entorno cultural.

El primer punto es, pues, que la gestión cambia porque cambian las necesidades del hombre en el tiempo, ya que el hombre recurre a la gestión para satisfacer sus necesidades económicas, sociales o políticas. Además Wren constata que ello es así en todas las culturas, y que la gestión es transcultural y transtemporal, es decir, inherente a la existencia misma de la especie humana, aunque ello no significa que siempre haya habido una reflexión consciente acerca de la gestión.

El segundo punto es precisamente que, aunque siempre hubo gestión, consustancial a la satisfacción de las necesidades humanas, la reflexión organizada, la disciplina intelectual de la gestión, nace con la revolución industrial hace apenas doscientos cincuenta años⁶.

El tercer punto, es que la gestión se ha ido refinando a través de su evolución como conocimiento organizado, hasta concebirse como el arte de mejor disponer los recursos físicos y humanos hacia los objetivos pretendidos. Un arte donde, por cierto, como especie nos jugamos mucho⁷. A diferencia de las organizaciones

⁶ A. WREN, Daniel. Libro HISTORIA DE LA GESTIÓN. 2005. p.12.

⁷ TERRY George R. Principios de Administración. México. 2005. p. 11.

primitivas, la organización moderna da un alto valor a la racionalidad, la efectividad y la eficiencia. Combinando recursos con personas y evaluando constantemente su desempeño, la organización persigue objetivos que benefician a la sociedad, el cual debe apuntar a construir agrupaciones humanas tan racionales como sea posible y al mismo tiempo producir un mínimo de efectos indeseables y un máximo de satisfacción.

3. Bases teóricas

3.1. Modelo COSO

A partir de la década de los noventa, los nuevos modelos desarrollados en el campo del

control, están definiendo una nueva corriente del pensamiento, con una concepción sobre la organización, involucrando una mayor participación de la dirección, gerentes y personal en general de las organizaciones a nivel mundial. Estos modelos han sido desarrollados con la idea de que representen fuertes soportes del éxito de la organización, siempre que los mismos sean llevados con el criterio y la perspicacia necesaria de parte del profesional⁸.

Se han publicado diversos modelos de Control, así como numerosos lineamientos para un mejor corporativo. Los modelos más conocidos son: el COSO (USA), el COCO (Canadá), el Cadbury (Reino Unido), el Vienot (Francia), el Peters (Holanda), King (Sudáfrica) y MICIL (adaptación del COSO para Latino América).

Los modelos COSO, COCO s y MICIL son los más adoptados en las empresas del continente americano; es por ello que el análisis de los fundamentos teóricos de los

⁸DORTA VELAZQUEZ, José Andrés. Teorías organizativas y los sistemas de control Interno. 2005. (Revista internacional Legis de Contabilidad y Auditoría). España. p. 16.

modelos contemporáneos de control interno que se presenta a continuación centra su atención en los mismos.

Coopers & Lybrand (1997), Define al control interno desde el punto de vista del **modelo COSO** así: “Es un proceso ejecutado por el consejo de directores, la administración y el resto del personal de una entidad, diseñado para proporcionar seguridad razonable con miras a la consecución de objetivos en las siguientes categorías:

- Efectividad y eficiencia de las operaciones
- Confiabilidad de la información financiera
- Cumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables.”

De acuerdo al marco integrado de control interno COSO (Modelo COSO), el control interno consta de cinco categorías o componentes que la administración diseña y aplica para proporcionar una seguridad razonable de que sus razonable de que sus objetivos de control se llevaran a cabo de manera adecuada. Estos componentes son: Ambiente de control, evaluación de los riesgos, Actividades de control, información y comunicación, monitoreo. A continuación se muestra en detalle el significado de cada uno de estos componentes⁹..

3.1.1 Componentes del control interno

Primer componente: Ambiente de Control

Ambiente de control de una empresa, es la actitud general de sus administradores y empleados hacia la importancia del control interno.

Consiste en acciones, políticas y procedimientos que reflejan las actitudes generales de los altos niveles de la administración, directores y propietarios de una

⁹CEPEDA ALONSO, Gustavo. Auditoría y Control Interno. 1996. p. 42.

entidad en cuanto al control interno y su importancia para la organización, tiene gran influencia en la manera como se estructuran las actividades de una empresa, se establecen los objetivos y se valoran los riesgos.

En el ambiente de control se distinguen siete factores a considerar: Integridad y valores éticos; Compromiso por la competencia; Consejo de directores o comité de auditoría; Filosofía y estilo operativo de la gerencia; Estructura organizacional; Asignación de autoridad y responsabilidades y; Políticas y procedimientos de recursos humanos.

Segundo componente: Evaluación de los Riesgos

La evaluación de los riesgos sirve para describir el proceso con que los ejecutivos identifican, analizan y administran los riesgos de negocio que puede enfrentar una empresa y el resultado de ello.

De acuerdo a Whittington, y Pany (2005; 218), los siguientes factores podrían indicar un mayor riesgo a la empresa: "Cambios en el ambiente de operaciones; Personal nuevo; sistemas de información nuevos o reconstruidos; Crecimiento rápido; Tecnología nueva; líneas de productos o actividades nuevas; Reestructuración corporativa; Operaciones en el extranjero".

Tercer Componente: Actividades de Control

Son las políticas y procedimientos que ayudan a asegurar que se están llevando a cabo las directrices administrativas. Se establecen con el propósito de garantizar que las metas de la empresa se alcancen. Las actividades de control consideradas en la estructura conceptual integrada COSO son las siguientes: Revisiones de alto nivel, Procesamiento de la información, Funciones directas o actividades, Controles físicos, Equipos, Indicadores de desempeño, Segregación de responsabilidades.

Cuarto componente: Información y comunicación

La información y la comunicación son elementos esenciales en una estructura de control interno. La información acerca del ambiente de control, la evaluación de los riesgos y los

procedimientos de control y la supervisión son necesarios para que los administradores puedan dirigir las operaciones y garantizar que sean puesto en practica las normativas legales, reglamentarias y de información.

Este componente de control interno, se refiere a los métodos empleados para identificar, reunir, clasificar, registrar e informar acerca de las operaciones de la entidad y para conservar la contabilidad de los activos relacionados.

Quinto componente: Monitoreo

Las actividades de monitoreo se refieren a la evaluación continua o periódica de calidad del desempeño del control interno, con el propósito de determinar qué controles están operando de acuerdo con lo planeado acuerdo con lo planeado y que se modifiquen según los cambios en las condiciones. Mantilla (2005) "Los sistemas de control interno cambian con el tiempo. La manera como se aplican los controles tiene que evolucionar. Debido a que los procedimientos pueden tornarse menos efectivos, o quizás no se desempeñan ampliamente, ello puede ocurrir a causa de la llegada de personal nuevo, la variación de la efectividad del entrenamiento y la supervisión, la reducción de tiempo y recursos u otras presiones adicionales".

3.1.2 Evaluación del control interno: La evaluación de un sistema de control constituye un proceso, si bien los enfoques y técnicas varían, debe mantenerse una disciplina en todo el proceso. El evaluador deberá entender cada una de las actividades de la entidad y cada componente del sistema de control interno objeto de la evaluación. Conviene primero centrarse en el funcionamiento teórico del

sistema; es decir, en su diseño, lo cual implicará conversaciones previas con los empleados de la entidad y la revisión de la documentación existente. La tarea del evaluador es averiguar el funcionamiento real del sistema. Es posible que, con el tiempo, determinados procedimientos diseñados para funcionar de un modo determinado se modifiquen para funcionar de otro modo, o simplemente se dejen de realizar¹⁰.

Por otra parte, se tiene la definición de control interno mostrada en el **modelo COCO** (Criteria of Control) de Canadá, fue publicado tres años más tarde que COSO; éste simplifica los conceptos y el lenguaje para hacer posible una discusión sobre el alcance total del control, con la misma facilidad en cualquier nivel de la organización empleando un lenguaje accesible para todos los empleados¹¹.

Estupiñán, (2006: 09) al respecto expone, "El modelo COCO es producto de una profunda revisión del comité de criterios de control de Canadá sobre el reporte COSO y cuyo propósito que hacer el planteamiento de un modelo mas sencillo y comprensible, ante las dificultades que en la aplicación del COSO enfrentaron inicialmente algunas organizaciones. El resultado es un modelo conciso y dinámica encaminado a mejorar el control, el cual describe y define al control casi de forma idéntico a como lo hace el modelo COSO".

Lazcano, citado por Quevedo y Ramírez (2006) define el control interno desde el punto de vista de este modelo así: "El control incluye aquellos elementos de una organización (recursos, sistemas, procesos, cultura, estructura y metas) que tomadas en conjunto apoyan al personal en el logro de los objetivos de la entidad."

¹⁰YARASCA RAMOS, Pedro Antonio. Fundamentos con un enfoque moderno, fases del proceso de la Auditoría con aplicación de casos prácticos. 2ª ed. Lima. P. 63.

¹¹SHUSTER, José Alberto. CONTROL INTERNO. 1992. p. 2.

El cambio importante que plantea el Modelo Canadiense consiste que en lugar de conceptualizar al proceso de

Control como una pirámide de componentes y elementos interrelacionados, proporciona un marco de referencia a

Marco de referencia través de 20 criterios generales, que el personal en toda la organización

puede usar para diseñar, desarrollar, modificar o evaluar el Control. Los cuales están agrupados en cuanto a: (1) Objetivos; (2) Compromiso; (3) Aptitud y, (4) Evaluación y Aprendizaje.

Tropicalizando un poco la concepción del control interno, se encuentra la definición mostrada en el llamado **modelo MICIL** que surge como una respuesta a la necesidad de establecer un enfoque apropiado a la realidad de Latinoamérica, por esto el Marco Integrado del Control Interno para Latinoamérica procura establecer un marco de referencia para las necesidades y las expectativas de los directores de las empresas privadas, de las instituciones públicas, de las organizaciones de la sociedad civil y de otros interesados, este modelo define al control interno así MICIL (2004):” El control interno es un proceso aplicado en la ejecución de las operaciones, ejecutado por los funcionarios y servidores que laboran en las organizaciones, debe aportar un grado de seguridad razonable y debe orientarse a facilitar la consecución de los objetivos institucionales: Eficiencia y eficacia de las operaciones; Confiabilidad de la información financiera y operativa; Protección de los activos; Cumplimiento de las leyes, regulaciones y contratos.

El concepto de control interno que muestra este marco, es presentado con palabras Sencillas que son de amplia utilización y conocimiento en las actividades de los sectores privado y público. Incluye cinco componentes de control interno que presentados bajo un esquema que parte del ambiente de control como pieza

central, que promueve el funcionamiento efectivo de los otros cuatro componentes que encajan en él como una pieza central de un rompecabezas asegurando su funcionamiento efectivo en todos los niveles de la organización. Estos componentes son: (1) Ambiente de Control y Trabajo institucional, (2) Evaluación de los riesgos para obtener objetivos, (3) Actividades de control para minimizar los riesgos, (4) Información y comunicación para fomentar la transparencia, (5) Supervisión interna continua y externa periódica.

En resumen existen diferentes estructuras conceptuales, pero en el mercado de capitales de los Estados Unidos la que se reconoce como criterio de control es el COSO. Este se consolida como el punto de partida para importantes desarrollos en las áreas del control interno de los nuevos de los nuevos instrumentos financieros, gubernamental y sistemas de información, y anuncia una nueva orientación a la dirección de una organización que es la administración de sus riesgos e implica una comprensión de la organización en términos de sistemas, que por ende orienta a entender el significado de los diferentes elementos que la conforman y su relación en función a los objetivos que esta persigue.

El COSO II: Este nuevo enfoque no se emitió para sustituir el marco de control interno plasmado en el modelo COSO, sino que lo incorpora como parte de él, permitiendo a las empresas mejorar sus prácticas de control interno o decidir encaminarse hacia un proceso más completo de riesgo. Es un proceso formal diseñado para identificar, comunicar y monitorear los riesgos a lo largo de la organización, orientando esfuerzos para reducir las amenazas, manejar la incertidumbre y aprovechar en todo su potencial las oportunidades¹².

¹² MANTILLA B. Samuel Alberto. CONTROL INTERNO. 2005. p. 14. Efectúa la traducción del informe COSO indicando la importancia del control interno.

La administración de riesgos corporativos (ERM) según lo planteado por Price Waterhouse Coopers (2005), consta de ocho componentes relacionados entre sí, que se derivan de la manera en que la dirección conduce la empresa y cómo están integrados en el proceso de gestión, estos son:

Ambiente interno: El ambiente interno abarca el tono de una organización y establece la base de cómo el personal de la entidad percibe y maneja los riesgos.

Establecimiento de objetivos: Los objetivos deben existir antes de que la dirección pueda identificar potenciales eventos que afecten su consecución. La administración de riesgos corporativos asegura que la dirección ha establecido un proceso para fijar objetivos y los objetivos seleccionados apoyan la misión de la entidad y están en línea con ella, además de ser consecuentes con el riesgo aceptado.

Evaluación de riesgo: Los riesgos se analizan considerando su probabilidad e impacto para determinar cómo deben ser administrados. Los riesgos son evaluados sobre una base inherente y residual.

Respuesta al riesgo: La dirección selecciona las posibles respuestas para evitar, aceptar, reducir o compartir los riesgos, desarrollando una serie de acciones para alinearlos con el riesgo aceptado y las tolerancias al riesgo de la entidad.

Actividades de control: Las políticas y procedimientos se establecen e implantan para ayudar a asegurar que las respuestas a los riesgos se llevan cabo efectivamente.

Información y comunicación: La información se identifica, captura y comunica en forma y plazo para permitir al personal afrontar sus responsabilidades.

Monitoreo: La totalidad de la administración de riesgos corporativos es monitoreada y se efectúan las modificaciones necesarias.

Y para esta investigación se toma el modelo COSO I, ya que es un concepto integral y se maneja los cinco componentes del control interno, dichos componentes vienen trascendiendo desde hace muchos años y son los más conocidos.

3.2. Efectividad de gestión

Para comprender el término, es necesario precisar que significa gestión. De acuerdo con Julia Mora, se entiende por gestión:

“... el conjunto de diligencias que se realizan para desarrollar un proceso o para lograr un producto determinado.”

En el sentido de este concepto, la gestión es de ámbito directivo, por lo que es el proceso que debe asumir el líder de una organización para lograr los objetivos planteados por una organización en particular. La misma Julia Mora, considera una versión más actualizada, o como ella misma considera, más gerencial:

“... una función institucional global e integradora de todas las fuerzas que conforman una organización.”

El origen etimológico de la palabra, es proporcionado por Ariel Rementeria, que establece que gestión proviene del latín *gestio*, término que aduce a la acción de administrar. Es decir, una actividad profesional que busca establecer los objetivos y medios de su realización, sin embargo, requiere de que se precisen la organización de sistemas, se elabore una estrategia de desarrollo e incluir la ejecución de la gestión de personal.

A este respecto, el propio Rementeria señala que:

“En el concepto gestión es muy importante la acción, del latín actionem; que significa toda manifestación de intención o expresión de interés capaz de influir en una situación dada. El énfasis que se hace en la acción, en la definición de gestión es la diferencia que se tiene con el concepto de administración. La gestión no es considerada una ciencia disciplina. Podemos considerarla como parte de la administración, o como un estilo de administración.”

Sin embargo, para Emilio Albi, José María González-Páramo y Guillem López, la gestión tiene un sentido más profundo que el propuesto por Rementeria, toda vez que sostienen las características de proceso, así como que se sustenta en un marco legal previamente establecido, definiendo a la gestión como:

“... un conjunto de reglas y decisiones dirigidas a incentivar y coordinar acciones, cuyo carácter público está condicionado a que persiguen metas colectivas y se desenvuelve en el marco de unas restricciones jurídico – políticas peculiares.”

Por su parte, Peter Aucoin, establece que la gestión ha reemplazado a la administración, en el sentido de que implica una aproximación más activa, práctica, con énfasis en la estrategia, el liderazgo, establecimiento de prioridades, visión y misión, el fomento a la innovación, asumir los riesgos por la actividad, promueve el desempeño e invita a ser más emprendedor¹³.

Diferencias entre Administración y Gestión.

Enfoque	Objetivo	Orientación	Aplicaciones
Administración	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicación mecanicista de conceptos administrativos tradicionales. • Diseñar políticas 	<ul style="list-style-type: none"> • Tradicional • Carácter político más que racional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Formulaciones teóricas. • Funciones pasivas orientadas al statu quo. • El alcance e impacto de sus decisiones es global.

¹³RUBIO DOMINGUEZ, Pedro. Introducción a la gestión empresarial. .2005. p. 33.

Gestión	<ul style="list-style-type: none"> • Acción o práctica social profesional. • Aplicación efectiva de herramientas y técnicas administrativas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Agresiva. • A la acción y a la solución creativa de problemas • Carácter político y racional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prácticas concretas. • Contexto innovador. • Técnicas modernas. • Reflexión sistemática de la práctica profesional. • El alcance e impacto de sus decisiones es de acuerdo a la red establecida, pero enfocada globalmente.
---------	--	---	---

Fuente: Elaboración propia

Según Chiavenato (2000), la efectividad de la gestión es una herramienta de incremento de la productividad que favorece un crecimiento estable y consistente en todos los segmentos de un proceso. La efectividad de la gestión asegura la estabilización del proceso y la posibilidad de mejora. Cuando hay crecimiento y desarrollo en una organización o comunidad, es necesaria la identificación de todos los procesos y el análisis mensurable de cada paso llevado a cabo. Algunas de las herramientas utilizadas incluyen las acciones correctivas, preventivas y el análisis de la satisfacción en los miembros o clientes. Se trata de la forma más efectiva de mejora de la calidad y la eficiencia en las organizaciones. Se entiende por efectividad a la conjunción de la eficiencia y la eficacia. Hacer bien lo que está bien hacer. "El desempeño de un gerente puede medirse a partir de dos conceptos: Eficiencia y eficacia." ¹⁴

La eficacia hace énfasis en: los resultados, hacer las cosas correctas, lograr objetivos, crear más valores (principalmente para el cliente), proporcionar eficacia (empowerment) a los subordinados, aplica un enfoque proactivo, es decir, en lugar de reaccionar, anticiparse.

¹⁴ GÓMEZ CEJAS, Guillem. Planeación y organización de empresa. 1994. p. 191.

La eficiencia se concentra en cómo se hacen las cosas, de qué modo se ejecutan.

La eficacia en: para qué se hacen las cosas, cuáles son los resultados que se persiguen, qué objetivos se logran¹⁵.

3.2.1 Ratios de gestión

Los ratios operativos o de gestión relacionan las variables de funcionamiento con los volúmenes de inversión y financiación a corto plazo. Miden la utilización del activo y comparan la cifra de ventas con el activo total, el inmovilizado material, el activo circulante o elementos que los integren. De acuerdo al requerimiento de nuestro trabajo, ya que se trata de una empresa de transporte de pasajeros, tomaremos lo siguiente¹⁶:

- a) **Rotación del activo fijo.** Muestra la utilización del activo fijo y presenta un grado de actividad o rendimiento de estos activos. Mide la eficiencia de los activos fijos con respecto a las operaciones de la empresa.

$$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo}}$$

- b) **Rotación del activo total.** Muestra el número de veces que los activos rotan en el periodo respecto a las ventas.

$$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$

- c) **Rotación del capital de trabajo.** Este índice indica la rotación del capital del trabajo en su real capacidad. Para determinar el capital del trabajo neto tenemos que restar del total del activo corriente el pasivo corriente.

$$\text{Ventas}$$

¹⁵ CRUZ LEZAMA, Osain. Indicadores de gestión. 2007. p. 8.

¹⁶ FLORES SORIA, Jaime. Análisis e interpretación de estados financieros. p. 180.

Capital de trabajo

- d) **Rotación del patrimonio.** Este índice nos muestra la razón de las ventas con respecto al patrimonio de la empresa: 17.

Ventas

Capital de trabajo

3.2.2 Ratios de rentabilidad

Los ratios de rentabilidad abarcan el conjunto de ratios que comparan las ganancias de un período con determinados partidas del estado de resultado y de situación. Sus resultados materializan la eficiencia en la gestión de la empresa, es decir, la forma en que los directivos han utilizado los recursos de la empresa. Por tales razones, la dirección de la entidad debe velar por el comportamiento de estos índices, pues mientras mayores sean sus resultados mayor será la prosperidad para la empresa y para nuestro trabajo elegimos, ya que es una empresa de transporte de pasajeros la rentabilidad del activo; dicho índice determina la rentabilidad del activo, mostrando la eficiencia en el uso de los activos de una empresa¹⁸.

Utilidad bruta

Ventas netas

- a) **Margen de utilidad neta (lucratividad).** Este índice nos muestra el margen de utilidad neta que esperaría la empresa por una venta realizada.

Utilidad neta

Ventas netas

- b) **Rentabilidad patrimonial (ROE).** Nos muestra la rentabilidad del patrimonio neto. Mide la productividad de los capitales propios de la empresa.

¹⁷ APAZA MEZA; Mario. Formulación, análisis e interpretación de estados financieros. 2007. p. 153.

¹⁸ FLORES SORIA, Jaime. Análisis e interpretación de estados financieros. p. 182.

Utilidad neta

Patrimonio

- c) Rentabilidad del activo o índice de DUPONT (ROA). Este índice determina la rentabilidad del activo, mostrando la eficiencia en el uso de los activos de una empresa.

Utilidad neta

Activo total

- d) Rentabilidad del capital. Esta razón mide el rendimiento del aporte de los socios o accionista en función del capital aportado¹⁹.

Utilidad neta

Capital social

3.3. Transporte urbano

Según **Chiavenato** (1996), la empresa de transporte urbano es la unidad económico-social en la que el capital, trabajo y la dirección se coordinan para prestar servicios de transporte a la comunidad. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

El transporte urbano es una actividad que cumple un rol muy importante en el desplazamiento de las personas dentro de la ciudad de Ayacucho; no obstante, la importancia de esta actividad, actualmente funciona mal debido a que no es adecuadamente regulado, no es racional, ordenado y de calidad. En muchos casos, esta actividad afecta derechos como los referidos a la vida, salud, integridad personal, el ambiente adecuado y a recibir un servicio de calidad. Las principales características del

¹⁹ APAZA MEZA; Mario. Formulación, análisis e interpretación de estados financieros. 2007. p. 158.

transporte urbano lo sintetizamos en tres aspectos básicos: infraestructura vial, el tránsito y los diferentes modos de transporte urbano. Los accidentes de tránsito se deben a la falta de cultura vial y a la transgresión de las normas. El estado de los pavimentos de las principales vías se encuentra en mal estado, lo que reduce las capacidades de operación vehicular, ocasionando velocidades lentas en la vía y en general en todo el sistema de vías existentes. Actualmente, las vías no están adecuadamente implementadas con áreas destinadas a estacionamiento y, si las tienen, estas son utilizadas como talleres mecánicos, comercio ambulatorio, etc.²⁰

4. Marco legal

- D.S. N° 016-2009-MTC – D.S.N° 017-2009-MTC – D.S.N° 029-2009-MTC (Código de tránsito- Reglamento nacional de vehículos- Reglamento nacional de administración de transporte-urbano-interurbano-transporte de carga-peatones-taxis-particular y vehículos menores). Establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio de la República.
- Ordenanza Municipal N° 004-2002-MPH/A. Es de aplicación para todo el servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en ómnibus y otras modalidades en la provincia de Huamanga.
- Reglamento Interno de cada Empresa de Transporte Urbano. Tiene por objeto normar la buena marcha laboral de la empresa (administración, controlador, conductor y cobradores) a fin de que se aplique la disciplina y el orden del

²⁰REVISTA MENSUAL GESTIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTE .1998.

personal trabajador y de las unidades que circulan por la vía autorizada; aprobada por la junta de gerentes y socios. El incumplimiento de las normas establecidas en el reglamento constituye infracción a la aplicación de sanciones establecidas por la empresa. Las sanciones por infracciones serán de la siguiente manera: leves, graves y muy graves.

- D.S 040-2010. Modifica Reglamento de tránsito para Multar a peatones. Modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, Código de Tránsito, que incluye la imposición multas mediante papeletas al peatón infractor que incumpla las reglas de tránsito.
- LEY N° 28716. Ley de Control Interno. Tiene por objeto establecer las normas para regular la elaboración, aprobación, implantación, funcionamiento, perfeccionamiento y evaluación del control interno en las entidades del Estado.
- Normas de control interno.
- Resolución Ministerial N° 593-2010-MTC/02. Consiste en regular la prestación del servicio de transporte terrestre público y privado y de personas, mercancías y mixto de ámbito nacional, regional y provincial, de conformidad con los lineamientos previstos en la ley N° 27181.

5. Marco conceptual

5.1. Modelo COSO

El modelo COSO engloba de manera genérica los conceptos dados sobre el control interno. Mediante la aplicación de este modelo se podrá lograr el éxito de las empresas; de modo que estudia desde el personal que ocupa el mayor cargo hasta

el cargo mínimo designando a cada uno sus responsabilidad y funciones, y de este modo desviar los riesgos existentes y venideros buscando la seguridad del buen funcionamiento de la empresa con el logro de los objetivos y metas.

5.2. Efectividad de la gestión

Son guías que sirven para orientar de manera eficiente y eficaz las diferentes actividades a realizar, preveniendo los riesgos a ocurrir, empleando los recursos de manera eficiente para lograr los objetivos de la empresa dentro del tiempo que se estableció y de este modo evitar el mal uso de los recursos y la pérdida de tiempo.

CAPÍTULO III

PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

1. Presentación de la encuesta realizada

En la presente investigación, se muestran los resultados obtenidos del procesamiento de las variables de estudio contenidas en la encuesta denominada **“INFORME COSO PARA EL CONTROL INTERNO EN LA EFECTIVIDAD DE LA GESTIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, PROVINCIA DE HUAMANGA, 2009-2010”** que contiene 38 preguntas aplicadas a los representantes de las empresas de transporte.

En la primera parte, mostramos el perfil que tienen las empresas de transporte de Huamanga basado en las similitudes o en las características comunes que presentan estas y son reflejadas en las frecuencias que son mayores o iguales al 50 %, de la Tabla 01, en consecuencia la gestión de las empresas de transporte de Huamanga se caracteriza por lo siguiente:

- El 61.54 % de los entrevistados manifiesta que el personal administrativo siempre le informa sobre las labores que realiza.
- El 69.23 % de los entrevistados expresa que casi siempre el conductor y cobrador le informa de las ocurrencias de su servicio.

- El 61.54 % de los entrevistados opina que la seguridad del pasajero dentro del carro es buena.
- El 69.23 % de los entrevistados expresa que casi siempre o siempre los pasajeros viajan cómodamente a sus destinos.
- El 84.61 % de los entrevistados manifiesta que casi siempre o siempre el carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasajeros, sobre todo cuando son personas preferenciales.
- El 92.31 % de los entrevistados expresa que toma algunas medidas sobre las ocurrencias negativas de parte del conductor y el cobrador.
- El 84.62 % de los entrevistados manifiesta que siempre pone en práctica los acuerdos de superación tomados en las reuniones de la empresa.
- El 46.15 % de los entrevistados opina que cuenta con todos los documentos de gestión como MOF, RIT, ROF, PAP; así mismo, 46.15 % manifiesta que cuenta con RIT.
- El 100 % de los entrevistados opina que siempre las actividades de la empresa se ejecutan de acuerdo a los documentos de gestión.
- El 100 % de los entrevistados opina que sí supervisa periódicamente a las unidades móviles que están en circulación.
- El 92.31 % de los entrevistados expresa que sí se comunica con los conductores de los vehículos para saber su posición.
- El 100 % de los entrevistados opina que su personal tiene alguna capacitación en los dos últimos años.
- El 92.31 % de los entrevistados expresa que sí su empresa tiene cartas de control de cada unidad móvil.
- El 76.92 % de los entrevistados expresa que la relación que guarda con sus trabajadores es buena a muy buena.
- El 92.31 % de los entrevistados expresa que sí sus trabajadores tienen alguna motivación para hacer su trabajo de manera eficiente.
- El 100 % de los entrevistados opina que sí sus trabajadores o miembros de la empresa aportan ideas para solucionar los problemas.

- El 84.62 % de los entrevistados expresa que sí se puede realizar cambios en la estructura orgánica de la empresa y del personal.
- El 53.85 % de los entrevistados expresa que sí la empresa cuenta con computadoras para documentar los procesos del movimiento diario de la actividad de la unidades móviles.
- El 76.92 % de los entrevistados opina que sí la empresa cuenta con una cartera de proveedores de suministros e insumos.
- El 92.31 % de los entrevistados expresa que cada trabajador desempeña una y solo una función.
- El 53.85 % de los entrevistados manifiesta que siempre realiza seguimiento y revisión de sus funciones a los trabajadores.
- El 84.62 % de los entrevistados manifiesta que la obtención de los indicadores de gestión es una información muy útil para su decisión gerencial.
- El 53.85 % de los entrevistados manifiesta que casi siempre toma en consideración las recomendaciones sugeridas por el contador o auditor de gestión y el 46.15 % afirma que siempre las toma en cuenta.
- El 69.23 % de los entrevistados expresa que la mayoría de los carros tiene la estructura y los asientos con el tamaño estándar.
- El 76.92 % de los entrevistados expresa que constantemente realiza el mantenimiento de las unidades de transporte.
- El 76.92 % de los entrevistados expresa que la inversión en las unidades de transporte genera poca rentabilidad.
- El 53.85 % de los entrevistados expresa que las dificultades más frecuentes que encuentra en su negocio es la falta de control del dinero.
- El 100 % de los entrevistados opina que sí puede mejorar algunos aspectos de su empresa aplicando nuevas políticas de trabajo.
- El 53.85 % de los entrevistados expresa que sí la rentabilidad de la empresa con respecto del año pasado es mejor.
- El 61.54 % de los entrevistados manifiesta que las unidades móviles de su empresa no tienen papeletas pendientes de pago.

- El 61.54 % de los entrevistados manifiesta que la empresa no ha tenido accidentes en los dos últimos años.
- El 61.54 % de los entrevistados manifiesta que para reemplazar las unidades móviles de su empresa lo realiza a través de préstamos.
- El 53.85 % de los entrevistados expresa que sí tiene créditos para la financiar los costos fijos y variables de la empresa.
- El 76.92 % de los entrevistados expresa que sí tiene planeado comprar nuevas unidades móviles.
- El 69.23 % de los entrevistados expresa que los trabajadores de la empresa no tienen sus beneficios sociales y no están en planilla.
- El 92.31 % de los entrevistados expresa que su empresa sí conoce a las empresas con las que compite.
- El 69.23 % de los entrevistados opina que evalúa las actividades claves de la empresa en forma bimestral o trimestral.
- El 84.62 % de los entrevistados opinan que logró solo un 75 % de los objetivos programados de la gestión anterior.

2. Análisis y correlación de las variables

2.1. Análisis

De los resultados mostrados, se determina que la parte operativa, en la mayoría de empresas de transporte de Huamanga, el personal administrativo siempre informa de las actividades que realiza al órgano de control interno de la empresa, que el tipo de servicio que brindan a los pasajeros es bueno, dado que los pasajeros viajan seguros y cómodos a sus destinos, que casi siempre el ómnibus se estaciona bien cuando suben y bajan, especialmente cuando son pasajeros preferenciales, Asimismo, los entrevistados expresan que los responsables de supervisar la parte operativa toman medidas correctivas frente a las acciones negativas por parte de

los conductores y cobradores de los ómnibus, también opinan que siempre ponen en práctica los acuerdos de superación tomados en las asambleas de la empresa.

Con respecto al control interno y ratios de gestión, se determina que el 46.15 % de las empresas de transporte de Huamanga cuenta con el documento de gestión RIT; un porcentaje igual tiene todos los documentos de gestión como MOF, RIT, ROF, PAP, que siempre las actividades se efectúan de acuerdo a lo planeado y que periódicamente se supervisan a las unidades móviles que están en circulación y se comunican para saber su posición. Las ocurrencias son anotadas en una carta de control asignadas a cada unidad móvil; por otro lado, manifiestan que su personal sí tiene alguna capacitación en los dos últimos años y que cultivan buenas relaciones y permanentemente se les motiva para que realicen de manera eficiente su trabajo, y aporten algunas alternativas de solución; asimismo, expresan los entrevistados que sí están dispuestos a realizar cambios en la estructura orgánica de la empresa y del personal. Que cuentan con computadoras para documentar los procesos del movimiento diario de la actividad de las unidades móviles y que tienen una cartera de proveedores de suministros e insumos. Que cada trabajador desempeña una sola función en la empresa y que siempre realizan seguimiento y revisión de sus funciones a los trabajadores; los entrevistados opinan que los indicadores de gestión proporcionan información muy útil para la toma de decisiones, así como las recomendaciones hechas por el contador o auditor de gestión.

Con respecto a la evaluación del control interno y los ratios de rentabilidad, la mayoría de las empresas cuentan con unidades móviles de estructura y asientos estándar, que constantemente se les realiza mantenimiento; la inversión en unidades móviles genera poca rentabilidad, tal vez sea esto porque uno de los problemas que afronta la empresa es la falta de control del dinero en el momento que el móvil está en circulación. Por otro lado, los empresarios opinan que sí

pueden mejorar en la actividad empresarial aplicando nuevas políticas de trabajo, que la rentabilidad en el presente año es mejor que la del año pasado. Que el 61.54 % de los entrevistados manifiesta que las unidades móviles de su empresa no tienen papeletas pendientes de pago ni accidentes de tránsito. Que para reemplazar las unidades móviles, lo hacen a través de préstamos, así como para financiar los costos fijos y variables de la empresa, que más adelante piensan comprar más unidades móviles. Que los trabajadores no se encuentran en planilla y no gozan de los beneficios sociales y que los objetivos del año pasado solo se lograron en un 75 %. Que sí conocen a las empresas con las que compiten en el medio.

TABLA 01. HISTOGRAMA DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS DE LA GESTIÓN QUE REALIZAN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA PROVINCIA DE HUAMANGA, PERIODO 2009-2010

2. ¿El personal administrativo le informa sobre las labores?				
inf1 - Siempre	8	61.54	61.54	*****
inf2 - Casi siempre	4	30.77	30.77	*****
inf3 - De vez en cuando	1	7.69	7.69	****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
3. ¿El conductor y cobrador le informa las ocurrencias de su servicio?				
ocr1 - Siempre	4	30.77	30.77	*****
ocr2 - Casi siempre	9	69.23	69.23	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
4. ¿Cómo es la seguridad del pasajero dentro del carro?				
sep1 - Buena	8	61.54	61.54	*****
sep2 - Regular	5	38.46	38.46	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
5. ¿Los pasajeros viajan cómodamente a sus destinos?				
dtn1 - Siempre	4	30.77	30.77	*****
dtn2 - Casi siempre	5	38.46	38.46	*****
dtn3 - Algunas veces	4	30.77	30.77	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
6. ¿El carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasaje				
est1 - Siempre	6	46.15	46.15	*****
est2 - Casi siempre	5	38.46	38.46	*****
est3 - Algunas veces	2	15.38	15.38	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
7. ¿Qué decisiones toma Ud. sobre las ocurrencias negativas				
des1 - Toma alguna medida	12	92.31	92.31	*****
des2 - Algunas veces llama	1	7.69	7.69	****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
8. ¿Usted pone en práctica los acuerdos de superación tomados				
acu1 - Siempre	11	84.62	84.62	*****
acu2 - Casi siempre	2	15.38	15.38	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
9. ¿Su Empresa cuenta con los documentos de gestión como?				
dge1 - MOF	1	7.69	7.69	****
dge2 - RIT	6	46.15	46.15	*****
dge6 - todos (MOF, RIT, ROF, PAP)	6	46.15	46.15	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
10. ¿Las actividades de la empresa se ejecutan de acuerdo				
ejc1 - Siempre	13	100.00	100.00	*****

ejc2 - A veces	0	0.00	0.00	*
ejc3 - Solo cuando me acu	0	0.00	0.00	*
ejc4 - Nunca	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
11. ¿Supervisa periódicamente a las unidades móviles?				
sup1 - sí	13	100.00	100.00	*****
sup2 - no	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
12. ¿Se comunica con los conductores de los vehículos saber				
com1 - sí	12	92.31	92.31	*****
com2 - no	1	7.69	7.69	****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
13. ¿Su personal tiene alguna capacitación en los dos últimos?				
cap1 - sí	13	100.00	100.00	*****
cap2 - no	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
14. ¿Su Empresa tiene Tarjeta de control de cada unidad móvil?				
tc1 - sí	12	92.31	92.31	*****
tc2 - no	1	7.69	7.69	****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
15. ¿Cuál es la relación que guarda con sus trabajadores?				
rel1 - Excelente	0	0.00	0.00	*
rel2 - Muy buena	5	38.46	38.46	*****
rel3 - Buena	5	38.46	38.46	*****
rel4 - Regular	3	23.08	23.08	*****
rel5 - Mala	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
16. ¿Sus trabajadores tienen alguna motivación para hacer su trabajo				
mot1 - sí	12	92.31	92.31	*****
mot2 - no	1	7.69	7.69	****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
17. ¿Sus trabajadores o miembros de su empresa aportan ideas?				
ide1 - sí	13	100.00	100.00	*****
ide2 - no	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
18. ¿Habría la posibilidad de realizar cambios en la estructura orgánica de la empresa?				
org1 - Sí se puede	11	84.62	84.62	*****
org2 - Puede ser	2	15.38	15.38	*****
org3 - No se puede	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
19. La empresa cuenta con computadoras para documentar los procesos				
pc1 - sí	7	53.85	53.85	*****
pc2 - no	6	46.15	46.15	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
20. ¿La empresa cuenta con una cartera proveedores de suministro?				
prv1 - sí	10	76.92	76.92	*****
prv2 - no	3	23.08	23.08	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
21. ¿Cada trabajador desempeña una o varias funciones?				
des1 - Solo una	12	92.31	92.31	*****
des2 - Dos funciones	1	7.69	7.69	****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
22. ¿Realiza seguimiento y revisión de sus funciones a los trabajos?				
syr1 - Siempre	7	53.85	53.85	*****
syr2 - Casi siempre	6	46.15	46.15	*****
syr3 - Nunca	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
23. ¿La obtención de los indicadores de gestión es una información				
ind1 - Muy útil	11	84.62	84.62	*****
ind2 - Poco útil	2	15.38	15.38	*****
ind3 - Nada útil	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
24. ¿Tomó en consideración las recomendaciones ó sugerencias dadas por el auditor de gestión?				
rec1 - Siempre	6	46.15	46.15	*****
rec2 - Casi siempre	7	53.85	53.85	*****
rec3 - Nunca	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
25. ¿La estructura del carro y los asientos son de tamaño estándar?				
std1 - Todos	4	30.77	30.77	*****
std2 - La mayoría	9	69.23	69.23	*****
std3 - Nunca	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
26. ¿Cada qué frecuencia realiza el mantenimiento de las unidades?				
man1 - Constantemente	10	76.92	76.92	*****
man2 - Algunas veces	3	23.08	23.08	*****
man3 - Solo cuando se malogra	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
<hr/>				
27. ¿La inversión en las unidades de transporte le genera rentabilidad				

ren1 - Suficiente	0	0.00	0.00	*
ren2 - Poco	10	76.92	76.92	*****
ren3 - Insuficiente	3	23.08	23.08	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
28. ¿Qué dificultades más frecuentes encuentra en su negocio?				
dif1 - Falta control dinero	7	53.85	53.85	*****
dif2 - F de control unida mov	2	15.38	15.38	*****
dif3 - F control de personal	2	15.38	15.38	*****
dif4 - Ninguna	2	15.38	15.38	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
29. ¿Piensa Ud. que puede mejorar algunos aspectos de su Empresa				
mej1 - si	13	100.00	100.00	*****
mej2 - no	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
30. ¿La rentabilidad de la empresa con respecto del año pasado es mayor?				
r>1 - sí	7	53.85	53.85	*****
r>2 - no	6	46.15	46.15	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
31. Las unidades móviles de su empresa tiene papeletas pendientes de pagó?				
pap1 - sí	5	38.46	38.46	*****
pap2 - no	8	61.54	61.54	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
32. ¿La empresa ha tenido accidentes en los dos últimos años?				
acc1 - sí	5	38.46	38.46	*****
acc2 - no	8	61.54	61.54	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
33. ¿Tiene algún fondo destinado para reemplazar unidad móvil de su empresa?				
fon1 - Sí, a través ahorros	5	38.46	38.46	*****
fon2 - A través de préstamos	8	61.54	61.54	*****
fon3 - No	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
34. ¿Tiene crédito financiar los costos fijos y variables de la empresa?				
cre1 - Sí tengo préstamos	7	53.85	53.85	*****
cre2 - Traba dinero ingresa	2	15.38	15.38	*****
cre3 - Cada Unid paga gasto	4	30.77	30.77	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
35. ¿Tiene planeado comprar nuevas unidades móviles?				
nuv1 - sí	10	76.92	76.92	*****
nuv2 - no	3	23.08	23.08	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
36. ¿Los trabajadores de su empresa tienen los beneficios sociales y están en planilla?				
bef1 - sí	4	30.77	30.77	*****
bef2 - no	9	69.23	69.23	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
37. ¿Su empresa conoce a las empresa con las que compite?				
cop1 - sí	12	92.31	92.31	*****
cop2 - no	1	7.69	7.69	***
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
38. ¿Cada que tiempo evalúa las actividades claves de su Empresa?				
eva1 - Bimestral	4	30.77	30.77	*****
eva2 - Trimestral	5	38.46	38.46	*****
eva3 - Semestral	1	7.69	7.69	***
eva4 - Anual	1	7.69	7.69	***
eva5 - En cualquier instan	2	15.38	15.38	*****
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	
39. ¿Qué resultados obtuvo en la evaluación la gestión anterior?				
res1 - Se cumplió al 100 %	1	7.69	7.69	***
res2 - Se cumplió al 75 %	11	84.62	84.62	*****
res3 - Se cumplió al 50 %	1	7.69	7.69	***
res4 - Se cumplió meno a 50 %	0	0.00	0.00	*
ENSEMBLE	13	100.00	100.00	

FUENTE: Datos recolectados de las empresas de transporte de Huamanga a través de la encuesta denominada "Informe COSO para el control interno en la efectividad de la gestión de las empresas de transporte de pasajeros, provincia de Huamanga, 2009-2010" y procesados en el software spadn 3.21.

A continuación, se tiene la tabla N° 02, que presenta los valores propios o autovectores propios que explican el porcentaje de variabilidad que aportan las

variables a la formación de los factores en 12 direcciones; analizando estos resultados, se determina que el primer autovalor propio $\lambda_1 = 0.2700$ representa el 20.72 % de la variabilidad que aportan las variables a la formación del primer factor; el segundo autovalor propio $\lambda_2 = 0.2290$ representa el 17.57 % de la variabilidad, que aportan las variables asociadas a la formación del segundo factor; el tercer autovalor propio $\lambda_3 = 0.1865$ representa el 14.31 % y el cuarto autovalor propio $\lambda_4 = 0.1324$ representa el 10.16 %; estos autovalores, conjuntamente, explican el 62.77 % de la varianza total. Los resultados permiten escoger los cuatro primeros factores que sintetizan las características de las empresas de transporte de Huamanga en el período 2009-2010.

TABLA 02. HISTOGRAMA DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS DE LOS AUTOVALORES PROPIOS

```

VALEURS PROPRES
APERCU DE LA PRECISION DES CALCULS : TRACE AVANT DIAGONALISATION .. 1.3030
                                     SOMME DES VALEURS PROPRES .... 1.3030
HISTOGRAMME DES 12 PREMIERES VALEURS PROPRES
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| NUMBER | EIGENVALUE | PERCENTAGE | CUMULATED |
|         |            |            |            |
|         |            |            |            |
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 1 | 0.2700 | 20.72 | 20.72 |
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 2 | 0.2290 | 17.57 | 38.30 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 3 | 0.1865 | 14.31 | 52.61 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 4 | 0.1324 | 10.16 | 62.77 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 5 | 0.1258 | 9.65 | 72.42 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 6 | 0.0925 | 7.10 | 79.52 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 7 | 0.0760 | 5.83 | 85.36 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 8 | 0.0624 | 4.79 | 90.15 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 9 | 0.0519 | 3.98 | 94.13 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 10 | 0.0376 | 2.88 | 97.01 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 11 | 0.0334 | 2.56 | 99.58 | *****
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
| 12 | 0.0055 | 0.42 | 100.00 | **
|-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+

```

FUENTE: Datos recolectados de las empresas de transporte de Huamanga a través de la encuesta denominada "Informe COSO para el control interno en la efectividad de la gestión de las empresas de transporte de pasajeros, provincia de Huamanga 2009-2010" y procesados en el software spadn 3.21.

2.2. Correlación de las variables

Los resultados de la tabla 03 permiten seleccionar las modalidades de las variables que están correlacionadas con los cuatro primeros factores:

El primer factor: Está formado por 12 variables que contribuyen con un 69.2 % a la formación del factor y tienen correlaciones altas, estas son: *V₃: El conductor y cobrador siempre o casi siempre informa de las ocurrencias de su servicio; V₆: El carro siempre o casi siempre se estaciona bien cuando suben y bajan personas sobre todo cuando son preferenciales; V₇: El titular de la empresa, frente a las ocurrencias negativas, toma algunas medidas correctivas o algunas veces llama la atención; V₈: El titular de la empresa siempre o casi siempre pone en práctica los acuerdos de superación tomados en las reuniones de la empresa; V₁₄: La empresa cuenta con tarjetas de control de cada unidad móvil; V₁₈: El titular de la empresa deja entrever que hay la posibilidad de realizar cambios en la estructura orgánica de la empresa y del personal; V₂₀: La empresa cuenta con una cartera de proveedores de suministros e insumos; V₃₁: Las unidades móviles de la empresa no tienen papeletas pendientes de pago; V₃₃: Algunos de los entrevistados opinan que para reemplazar las unidades móviles de la empresa puede ser a través de préstamos prioritariamente o mediante ahorros; V₃₄: Algunos entrevistados manifiestan que tienen créditos para la financiar los costos fijos y variables de la empresa o algunos trabajan con el dinero que ingresa; V₃₅: Algunos entrevistados manifiestan que tienen planeado comprar nuevas unidades móviles; V₃₈: Algunos entrevistados manifiestan que evalúan a la Empresa en forma bimestral y otros en forma trimestral.*

Realizando un análisis conjunto de las variables que forman el primer factor, determinamos que describen las características de la parte operativa y de las formas de control administrativo implementadas para registrar el movimiento diario de la unidades móviles asociadas a las empresas de transporte de Huamanga en el

periodo 2009-2010; con respecto a la parte operativa, el servicio que brindan la mayoría de empresas de transporte de Huamanga cumple con los condiciones básicas que se exigen para brindar el servicio a los usuarios y con respecto al sistema de control establecido para registrar el movimiento de las unidades móviles a cada hora; es a través de las tarjetas de control que tienen que ser marcadas en cada vuelta del circuito que es su ruta, pero también en este proceso no se puede controlar de forma eficiente el dinero que recaudan los cobradores, esto más está sujeto a la ética y valores que estos tienen para realizar sus reportes de lo recaudado.

El segundo factor. Está formado por 7 variables que contribuyen con un 48.5 % a la formación del factor y tienen correlaciones altas con este, estas son: *V₄: La mayoría de empresarios entrevistados afirma que la seguridad del pasajero dentro del carro es buena y otros afirman que es regular; V₉: La mayoría de los entrevistados afirma que cuentan con los documentos de gestión RIT y otros tantos con todos los documentos de gestión como: MOF,RIT,ROF,PAP; V₁₅: La mayoría de los entrevistados afirma que la relación que guarda con sus trabajadores es muy buena y otro tanto similar afirma que la relación es buena; V₁₆: La mayoría de los entrevistados afirman que sus trabajadores sí están motivados para realizar su trabajo; V₂₂: La mayoría de los entrevistados afirman que siempre realiza seguimiento y revisión de las funciones de los trabajadores y otros afirman que lo realizan casi siempre, V₂₅: La mayoría de los entrevistados afirma que la estructura del carro y los asientos de las unidades móviles de la empresa son de tamaño estándar, V₂₇: La mayoría de los entrevistados afirma que la inversión en unidades móviles de transporte le genera poca rentabilidad.*

Haciendo un análisis simultáneo de las variables que configuran al segundo factor, se determina que asocia características de las empresas de transporte relacionadas

con los documentos de gestión y el aspecto de las relaciones laborales que cultivan; estas variables presentan un panorama, que las empresas cuentan con documentos de gestión que seguramente contienen metas ambiciosas, que describen las funciones que tienen que cumplir los trabajadores, pero que no se cumplen en forma eficiente y eficaz, porque los entrevistados afirman que la inversión en unidades móviles genera poca rentabilidad; esto se contrasta con lo que se ha observado en la ciudad de Huamanga, que no hay muchas unidades móviles nuevas en los últimos años, se puede calificar que el parque automotor de transporte urbano en general es viejo. Con respecto a las relaciones laborales, la mayoría de los entrevistados afirma que son buenas; este aspecto, asociado con las metas de gestión, permite inferir que la motivación y las relaciones laborales no tienen mucha implicancia en la productividad de las empresas de transporte de Huamanga, dado que generan poca rentabilidad.

El tercer factor. Está formado por 7 variables que contribuye con un 57.1 % a la formación del factor y tienen correlaciones altas con este. Estas son: *V₁₉: La mayoría de los entrevistados opina que la empresa cuenta con computadoras para documentar los procesos; V₂₄: La mayoría de los entrevistados expresa que casi siempre toma en consideración las recomendaciones sugeridas por el auditor de gestión y otros lo realizan siempre; V₂₈: La mayoría de los entrevistados manifiesta que la dificultad más frecuente en el negocio es la falta de control del dinero; V₃₀: La mayoría de los entrevistados manifiesta que la rentabilidad de la empresa con respecto del año pasado sí es mayor; V₃₂: La mayoría de los entrevistados manifiesta que la empresa no ha tenido accidentes en los dos últimos años; V₃₆: La mayoría de los entrevistados manifiesta que los trabajadores de su empresa no tienen sus beneficios sociales y no están en planilla; V₃₇: La mayoría de los*

entrevistados manifiesta que los trabajadores conocen a las empresas con las que compite en la ruta.

Analizando las variables que forman el tercer factor, se establece que describen las actividades del control interno contable que realizan las empresas de transporte urbano de Huamanga, que van desde registrar la información relevante en la computadora y del seguimiento de la parte económica de la empresa por parte del auditor de gestión o del contador; asimismo, este aspecto de las empresas presentan un punto desfavorable para los trabajadores, que no reciben sus beneficios sociales y laborales, este último permite deducir que las empresas de transporte trabajan en la informalidad o constantemente renuevan su personal para no pagar estos beneficios laborales, si a esto asociamos las variable que los trabajadores conocen a la competencia, esta variable no tendría relevancia; puesto que, en forma permanente, hay cambio del personal; por consiguiente, no habría un aporte significativo para la mejora continua por parte del trabajador despedido. Este último aspecto del incumplimiento de los beneficios laborales no ayuda a la motivación de los trabajadores de la empresa a que sean más productivos.

El cuarto factor: Está formado por 4 variables que contribuyen con un 42.6 % a la formación del factor y tienen correlaciones altas con este. Estas son: *V₅: La mayoría de los entrevistados afirman que los pasajeros siempre o casi siempre viajan cómodamente a sus destinos; V₁₂: La mayoría de los entrevistados afirma que se comunica con los conductores de los vehículos para saber su posición; V₂₁: La mayoría de los entrevistados afirma que cada trabajador desempeña una función; V₂₃: La mayoría de los entrevistados afirma que la obtención de los indicadores de gestión es una información útil para tu decisión gerencial.*

Examinando las variables que forman el cuarto factor, se determina que describe algunos aspectos de la supervisión y de la toma de decisiones que realizan las

empresas de transporte urbano en Huamanga; en este aspecto, es necesario observar que la supervisión que realizan las empresas de transporte lo realizan vía celular para saber la posición de las unidades móviles, otras veces son supervisadas por una persona que sube en cualquier parte de la ruta y otra forma de supervisión es realizada analizando las tarjetas de control que son picadas por algunos controladores que están ubicados en ciertos puntos de la ruta.

TABLA 03. DISTRIBUCIÓN DE LAS MODALIDADES DE LAS VARIABLES ASOCIADAS A LOS CINCO PRIMEROS FACTORES QUE SINTETIZAN LAS CARACTERÍSTICAS DEL CONTROL INTERNO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE HUAMANGA, EN EL PERÍODO 2009 - 2010.

LOADINGS, CONTRIBUTIONS AND SQUARED COSINES OF ACTIVE CATEGORIES															
FACTORS 1 TO 5															
CATEGORIES		LOADINGS					CONTRIBUTIONS					SQUARED COSINES			
IDEN - LABEL	REL. WT. DISTO	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4
2. ¿El personal administrativo le informa sobre las lab?															
inf1 - Siempre	1.70 0.78	0.29	0.26	-0.07	-0.25	0.13	0.5	0.5	0.1	0.8	0.2	0.11	0.09	0.01	0.08
inf2 - Casi siempre	1.11 1.73	-0.37	-0.55	0.35	0.31	-0.60	0.6	1.4	0.7	0.8	3.2	0.08	0.17	0.07	0.06
inf3 - De vez en cuando	0.22 13.00	-0.39	0.73	-1.20	0.40	2.04	0.1	0.5	1.7	0.3	7.1	0.01	0.04	0.11	0.01
CUMULATED CONTRIBUTION =							1.2	2.5	2.4	1.9	10.6				
3. ¿El conductor y cobrador le informa las ocurrencias de su serv?															
ocr1 - Siempre	1.00 2.03	1.05	-0.10	-0.22	0.05	-0.01	4.1	0.0	0.3	0.0	0.0	0.55	0.01	0.02	0.00
ocr2 - Casi siempre	2.03 0.49	-0.52	0.05	0.11	-0.02	0.01	2.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.55	0.01	0.02	0.00
CUMULATED CONTRIBUTION =							6.1	0.1	0.4	0.0	0.0				
4. ¿Cómo es la seguridad del pasajero dentro del carro?															
sep1 - Buena	1.84 0.65	0.60	-0.70	-0.12	0.04	-0.23	0.0	3.9	0.1	0.0	0.8	0.00	0.72	0.02	0.00
sep2 - Regular	1.19 1.55	0.01	1.00	0.19	-0.06	0.36	0.0	6.1	0.2	0.0	1.2	0.00	0.72	0.02	0.00
CUMULATED CONTRIBUTION =							0.0	6.0	0.4	0.0	2.0				
5. ¿Los pasajeros viajan cómodamente a a sus destinos?															
dtn1 - Siempre	0.38 7.00	0.65	-0.79	-0.91	-1.79	0.45	0.6	1.0	1.7	9.2	0.6	0.06	0.09	0.12	0.46
dtn2 - Casi siempre	1.38 1.20	-0.14	0.67	0.12	-0.13	-0.71	0.1	2.7	0.1	0.2	5.6	0.02	0.37	0.01	0.01
dtn3 - Algunas veces	1.27 1.38	-0.04	-0.49	0.15	0.67	0.64	0.0	1.3	0.1	4.4	4.1	0.00	0.17	0.02	0.33
CUMULATED CONTRIBUTION =							0.7	5.0	1.9	13.7	10.3				
6. ¿El carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasaj															
est1 - Siempre	0.89 2.39	1.06	-0.05	-0.08	-0.71	-0.24	3.7	0.0	0.0	3.4	0.4	0.74	0.00	0.00	0.21
est2 - Casi siempre	1.27 1.38	-0.68	0.72	-0.35	0.09	-0.16	2.2	2.9	0.8	0.1	0.3	0.53	0.37	0.09	0.01
est3 - Algunas veces	0.87 2.50	-0.09	-1.01	0.59	0.60	0.48	0.0	3.8	1.6	2.4	1.6	0.00	0.41	0.14	0.15
CUMULATED CONTRIBUTION =							5.9	6.7	2.4	5.8	2.3				
7. ¿Que decisiones toma Ud. sobre las ocurrencias negativas															
des1 - Toma alguna medida	2.79 0.09	-0.21	-0.13	-0.12	0.01	0.03	0.5	0.2	0.2	0.0	0.0	0.52	0.20	0.16	0.00
des2 - Algunas veces llama	0.24 11.44	2.44	1.51	1.35	-0.07	-0.36	5.3	2.4	2.4	0.0	0.2	0.52	0.20	0.16	0.00
CUMULATED CONTRIBUTION =							5.4	2.6	2.6	0.0	0.3				
8. ¿Usted pone en práctica los acuerdos de superacion tomados															
acu1 - Siempre	2.19 0.38	0.40	-0.31	0.06	0.09	0.27	1.3	0.9	0.0	0.1	1.3	0.73	0.25	0.01	0.02
acu2 - Casi siempre	0.84 2.61	-1.06	0.81	-0.15	-0.24	-0.71	3.5	2.4	0.1	0.4	3.3	0.73	0.25	0.01	0.02
CUMULATED CONTRIBUTION =							4.9	3.3	0.1	0.5	4.6				

9. ¿Su Empresa cuenta con los documentos de gestion cómo?																
dge1 - MOF	0.24	11.44	2.44	1.51	1.35	-0.07	-0.36	5.3	2.4	2.4	0.0	0.2	0.52	0.20	0.16	0.00
dge2 - RIT	1.14	1.67	-0.36	0.64	-0.27	-0.52	0.45	0.5	2.1	0.5	2.3	1.8	0.08	0.25	0.04	0.16
dge6 - todos	1.65	0.84	-0.11	-0.67	-0.01	0.37	-0.25	0.1	3.2	0.0	1.7	0.8	0.02	0.53	0.00	0.16
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 6.0 0.50 2.6 4.0 2.9 -----																
12. ¿Se comunica con los conductores de los vehiculos saber																
com1 - si	2.87	0.06	-0.06	0.06	0.07	0.18	0.00	0.0	0.0	0.1	0.7	0.0	0.07	0.07	0.09	0.56
com2 - no	0.16	17.67	1.13	-1.07	-1.29	-3.15	-0.03	0.8	0.8	1.5	12.2	0.0	0.07	0.07	0.09	0.56
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.8 0.9 1.5 12.9 0.0 -----																
14. ¿Su empresa tiene tarjeta de control de cada unidad móvil?																
tc1 - si	2.79	0.09	-0.21	-0.13	-0.12	0.01	0.03	0.5	0.2	0.2	0.0	0.0	0.52	0.20	0.16	0.00
tc2 - no	0.24	11.44	2.44	1.51	1.35	-0.07	-0.36	5.3	2.4	2.4	0.0	0.2	0.52	0.20	0.16	0.00
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 5.6 2.6 2.6 0.0 0.3 -----																
15. ¿Cual es la relación que guarda con sus trabajadores?																
re12 - Muy buena	0.97	2.11	0.12	-1.06	0.29	-0.43	-0.08	0.1	4.8	0.4	1.4	0.0	0.01	0.59	0.04	0.09
re13 - Buena	1.22	1.49	-0.81	0.64	-0.27	-0.22	-0.11	2.9	2.2	0.5	0.4	0.1	0.44	0.28	0.05	0.03
re14 - Regular	0.84	2.61	1.03	0.29	0.05	0.82	0.25	3.3	0.3	0.0	4.2	0.4	0.41	0.03	0.00	0.26
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 6.3 0.9 6.0 0.6 -----																
16. ¿Sus trabajadores tienen alguna motivacion p hacer su trab																
mot1 - si	2.54	0.19	0.24	-0.27	-0.09	0.12	-0.03	0.6	0.8	0.1	0.3	0.0	0.31	0.37	0.04	0.08
mot2 - no	0.49	5.22	-1.27	1.39	0.46	-0.64	0.13	2.9	4.1	0.6	1.5	0.1	0.31	0.37	0.04	0.08
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 3.5 4.9 0.7 1.8 0.1 -----																
18. ¿Habria La posibilidad de realizar camb en la estruct orga																
org1 - Si se puede	2.62	0.15	-0.30	-0.07	-0.05	0.20	0.04	0.8	0.1	0.0	0.8	0.0	0.57	0.03	0.01	0.26
org2 - Puede ser	0.41	6.47	1.91	0.47	0.29	-1.30	-0.23	5.5	0.4	0.2	5.2	0.2	0.57	0.03	0.01	0.26
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 6.3 0.5 0.2 6.0 0.2 -----																
19. La empresa cuenta con computadoras para documentar los proc																
pc1 - si	1.57	0.93	0.10	-0.29	-0.78	0.07	-0.04	0.1	0.6	5.1	0.1	0.0	0.01	0.09	0.65	0.01
pc2 - no	1.46	1.07	-0.10	0.31	0.84	-0.08	0.04	0.1	0.6	5.5	0.1	0.0	0.01	0.09	0.65	0.01
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.1 1.2 10.5 0.1 0.0 -----																
20. ¿La empresa cuenta con una cartera proveedores de suministr																
prv1 - si	1.73	0.75	0.65	-0.01	-0.35	0.07	0.30	2.7	0.0	1.1	0.1	1.2	0.56	0.00	0.16	0.01
prv2 - no	1.30	1.33	-0.97	0.02	0.47	-0.10	-0.40	3.6	0.0	1.5	0.1	1.6	0.56	0.00	0.16	0.01
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 6.3 0.0 2.7 0.2 2.9 -----																
21. ¿Cada trabajador desempeña una o varias funciones?																
des1 - Solo Una	2.87	0.06	-0.06	0.06	0.07	0.18	0.00	0.0	0.0	0.1	0.7	0.0	0.07	0.07	0.09	0.56
des2 - Dos funciones	0.16	17.67	1.13	-1.07	-1.29	-3.15	-0.03	0.8	0.8	1.5	12.2	0.0	0.07	0.07	0.09	0.56
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.8 0.9 1.5 12.9 0.0 -----																
22. ¿Realiza seguimiento y revisión de sus funciones a los trab																
syr1 - Siempre	1.41	1.15	0.15	-0.65	0.18	-0.04	0.12	0.1	4.4	0.2	0.0	0.2	0.02	0.62	0.03	0.00
syr2 - Casi siempre	1.62	0.87	-0.13	0.73	-0.35	0.03	-0.10	0.1	3.8	0.2	0.0	0.1	0.02	0.62	0.03	0.00
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.2 0.2 0.4 0.0 0.3 -----																
23. ¿La obtención de los indicadores de gestión es una informa																
ind1 - Muy útil	2.65	0.14	-0.09	-0.01	0.07	-0.14	0.12	0.1	0.0	0.1	0.4	0.3	0.05	0.00	0.03	0.14
ind2 - Poco útil	0.38	7.00	0.60	0.04	-0.47	0.98	-0.83	0.5	0.0	0.4	2.7	2.1	0.05	0.00	0.03	0.14
----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.6 0.0 0.5 2.1 2.4 -----																
24. ¿Tomó en consid las recomen suger por el auditor de gest?																
rec1 - Siempre	1.06	1.87	0.50	-0.50	0.87	-0.61	0.00	1.0	1.2	4.3	3.0	0.0	0.13	0.14	0.40	0.20
rec2 - Casi siempre	1.98	0.53	-0.27	0.27	-0.46	0.33	0.00	0.5	0.6	2.3	1.6	0.0	0.13	0.14	0.40	0.20

-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 1.5 1.8 5.5 4.5 0.0 +-----														
25. ¿La estructura del carro y los asientos son de tamaño estándar?														
std1 - Todos	0.68	3.48	-0.26	-1.15	0.88	-0.14	0.37		0.2	3.9	2.8	0.1	0.7	0.02 0.38 0.22 0.01
std2 - La mayoría	2.35	0.29	0.07	0.33	-0.25	0.04	-0.11		0.0	1.1	0.8	0.0	0.2	0.02 0.38 0.22 0.01
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.2 5.9 3.6 0.1 1.0 +-----														
26. ¿Cada qué frecuencia realiza el mantenimiento de Las unid														
man1 - Constantemente	2.46	0.23	0.06	0.04	0.19	-0.08	0.37		0.0	0.0	0.5	0.1	2.7	0.02 0.01 0.15 0.03
man2 - Algunas veces	0.57	4.33	-0.27	-0.17	-0.80	0.37	-1.62		0.2	0.1	2.0	0.6	11.9	0.02 0.01 0.15 0.03
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.2 0.1 2.4 0.7 14.7 +-----														
27. ¿La inversión en las unidades de transporte le genera rentabi														
ren2 - Poco	2.27	0.33	0.31	-0.36	0.62	0.13	-0.25		0.8	1.3	0.0	0.3	1.1	0.28 0.40 0.00 0.05
ren3 - Insuficiente	0.76	3.00	-0.92	1.09	-0.66	-0.39	0.74		2.4	4.0	0.0	0.9	3.3	0.28 0.40 0.00 0.05
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 3.2 5.5 0.0 1.2 4.4 +-----														
28. ¿Que dificultades más frecuentes encuentra en su negocio?														
dif1 - Falta control dinero	2.08	0.45	0.05	0.07	0.46	0.23	0.02		0.0	0.0	2.3	0.8	0.0	0.01 0.01 0.46 0.12
dif2 - F de contr unida mov	0.35	7.62	-0.07	0.16	-1.11	0.05	1.60		0.0	0.0	2.3	0.0	7.1	0.00 0.00 0.16 0.00
dif3 - Fcontrol de personal	0.51	4.89	-0.16	-0.33	-1.09	-0.77	-1.29		0.1	0.3	3.3	2.3	6.8	0.01 0.02 0.24 0.12
dif4 - Ninguna	0.08	36.33	0.03	-0.26	-0.04	-1.22	0.69		0.0	0.0	0.0	0.9	0.3	0.00 0.00 0.00 0.04
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.1 0.4 5.0 4.1 14.2 +-----														
30. ¿La rentabilidad de la Emp con resp del año pasad es may														
r>1 - sí	1.49	1.04	0.25	-0.32	-0.74	0.19	-0.31		0.3	0.7	4.4	0.4	1.1	0.06 0.10 0.53 0.04
r>2 - no	1.54	0.96	-0.24	0.31	0.72	-0.19	0.30		0.3	0.7	4.2	0.4	1.1	0.06 0.10 0.53 0.04
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.7 1.3 8.6 0.8 2.2 +-----														
31. Las unidades móviles de su Emp tiene papel pemd de pago?														
pap1 - sí	1.19	1.55	0.71	0.25	-0.29	0.59	0.65		2.2	0.3	0.5	3.1	4.0	0.32 0.04 0.06 0.23
pap2 - no	1.84	0.65	-0.46	-0.16	0.19	-0.38	-0.42		1.4	0.2	0.4	2.0	2.6	0.32 0.04 0.06 0.23
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 3.6 0.5 0.9 5.2 6.5 +-----														
32. ¿La empresa ha tenido accidentes en los dos últimos años?														
acc1 - sí	1.06	1.87	0.00	-0.02	-0.96	-0.12	-0.14		0.0	0.0	5.2	0.1	0.2	0.00 0.00 0.49 0.01
acc2 - no	1.98	0.53	0.00	0.01	0.51	0.07	0.08		0.0	0.0	2.8	0.1	0.1	0.00 0.00 0.49 0.01
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.0 0.0 8.0 0.2 0.3 +-----														
33. ¿Tiene algún fond dest para reemplazar unid mov de su Emp?														
fon1 - Sí, a través ahorros	1.92	0.58	-0.55	-0.02	0.06	0.21	0.14		2.1	0.0	0.0	0.7	0.3	0.52 0.00 0.01 0.08
fon2 - A trav préstamos	1.11	1.73	0.95	0.03	-0.11	-0.37	-0.24		3.7	0.0	0.1	1.1	0.5	0.52 0.00 0.01 0.08
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 5.6 0.0 0.1 1.8 0.8 +-----														
34. ¿Tiene crédito financ los costo fijos y variabl de la Emp?														
cre1 - Sí tengo préstamos	1.73	0.75	-0.40	0.30	-0.42	0.21	-0.01		1.0	0.7	1.6	0.6	0.0	0.21 0.12 0.23 0.06
cre2 - Traba dinero ingresa	0.43	6.00	1.63	1.06	0.61	0.54	-0.31		4.3	2.1	0.9	0.9	0.3	0.43 0.19 0.06 0.05
cre3 - Cada Unid paga gasto	0.87	2.50	-0.01	-1.13	0.53	-0.69	0.18		0.0	4.8	1.3	3.1	0.2	0.00 0.51 0.11 0.19
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 5.3 7.7 3.8 4.6 0.6 +-----														
35. ¿Tiene planeado comprar nuevas unidades móviles?														
nuv1 - sí	2.41	0.26	-0.34	-0.16	-0.06	-0.15	0.17		1.0	0.3	0.1	0.4	0.5	0.43 0.10 0.02 0.08
nuv2 - no	0.62	3.87	1.32	0.61	0.24	0.57	-0.64		4.0	1.0	0.2	1.5	2.0	0.43 0.10 0.02 0.08
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 5.0 1.3 0.2 1.9 2.6 +-----														
36. ¿Los trabaj de su Emp tien benef social y est en planilla?														
bef1 - sí	1.08	1.80	-0.81	-0.04	0.95	-0.33	0.09		2.6	0.0	5.3	0.9	0.1	0.37 0.00 0.51 0.06
bef2 - no	1.95	0.56	0.45	0.02	-0.53	0.18	-0.05		1.5	0.0	2.9	0.5	0.0	0.37 0.00 0.51 0.06
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 4.1 0.0 8.2 1.4 0.1 +-----														
37. ¿Su Empresa conoce a las Empresa con las que compite?														
cop1 - sí	2.57	0.18	0.09	0.26	-0.28	-0.03	-0.03		0.1	0.7	1.1	0.0	0.0	0.05 0.36 0.45 0.00
cop2 - no	0.46	5.59	-0.52	-1.43	1.59	0.15	0.16		0.5	4.1	6.2	0.1	0.1	0.05 0.36 0.45 0.00
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.5 4.8 7.3 0.1 0.1 +-----														
38. ¿Cada qué tiempo evalúa las actividades claves de su Emp?														
eval - Bimestral	0.97	2.11	0.33	-0.35	-0.86	-0.11	0.98		0.4	0.5	3.8	0.1	7.5	0.05 0.06 0.35 0.01

eva2 - Trimestral	1.22	1.49	-0.23	-0.54	0.17	0.43	-0.74	0.2	1.5	0.2	1.7	5.2	0.04	0.20	0.02	0.12
eva3 - Semestral	0.24	11.44	2.44	1.51	1.35	-0.07	-0.36	5.3	2.4	2.4	0.0	0.2	0.32	0.20	0.16	0.00
eva5 - En cualquier instan	0.60	4.09	-1.07	1.06	0.49	-0.67	0.05	2.5	2.9	0.8	2.0	0.0	0.28	0.27	0.06	0.11
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 8.5 7.4 7.2 3.8 13.0 +-----																
-----+-----																
39. ¿Qué resultados obtuvo en la evaluac La gestión anterior?																
res2 - Se cumplió al 75%	2.92	0.04	0.01	0.02	-0.02	0.03	0.01	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.01	0.01	0.02
res3 - Se cumplió al 50%	0.11	27.00	-0.15	-0.43	0.63	-0.78	-0.35	0.0	0.1	0.2	0.5	0.1	0.00	0.01	0.01	0.02
-----+----- CUMULATED CONTRIBUTION = 0.0 0.1 0.2 0.5 0.1 +-----																

FUENTE: Datos recolectados de las empresas de transporte de Huamanga a través de la encuesta denominada "Informe COSO para el control interno en la efectividad de la gestión de las empresas de transporte de pasajeros, provincia de Huamanga 2009-2010" y procesados en el software spadn 3.21.

178612

3. Interpretación de los resultados

Los resultados de la tabla 04 permiten contrastar que las variables seleccionadas con correlaciones altas (Cosenos Cuadrados) son significativas y que estas son las que forman los cuatro primeros factores descritos anteriormente. En consecuencia, fijaremos el criterio para evaluar la significancia de las variables descritas anteriormente, el valor de prueba presentado en la tabla en cuestión, fueron calculados con el signo correspondiente. Si el valor de prueba es positivo, la clase considerada se caracteriza por presentar valores fuertes de la variable (frecuencia relativa porcentual). Si el valor de la prueba es negativo, caracteriza por presentar valores bajos de la variable. Estos índices son de ayuda para interpretar las modalidades de las variables e incluso clasificarlas según su importancia.

Con respecto al primer factor, analizamos las modalidades de las variables V_3 , V_6 , V_7 , V_8 , V_{14} , V_{18} , V_{20} , V_{31} , V_{33} , V_{34} , V_{35} , V_{38} , en función de los valores test presentados en la tabla 04, que los comparamos con el valor de Prueba T-Student teórico, con un 95 % de confianza, con 12 grados de libertad, cuyo valor es $t = \pm 2.18$, dado que la distribución es simétrica. Al realizar una inspección breve de los valores test asociados a las modalidades de las variables en análisis con respecto al primer factor, determinamos que todos son mayores que 2 para los valores

positivos y menores que -2 para valores negativos; en consecuencia, derivamos que las modalidades de las variables asociadas al primer factor son significativas.

De la misma forma, el segundo factor, que está conformado por las modalidades de las variables $V_4, V_9, V_{15}, V_{16}, V_{22}, V_{25}, V_{27}$, al comparar los valores test de las modalidades de las variables con respecto al segundo factor, con el pivote teórico valor de Prueba T-Student, con un 95 % de confianza con 12 grados de libertad, cuyo valor es $t = \pm 2.18$, se determina que todos son mayores que 2 para los valores test positivos y menores que -2 para valores negativos; en consecuencia, se afirma que las modalidades de las variables asociadas al segundo factor son significativas.

Para el tercer factor, que está conformado por las modalidades de las variables $V_{19}, V_{24}, V_{28}, V_{30}, V_{32}, V_{36}, V_{37}$, al comparar los valores test asociado a las modalidades de las variables con respecto al tercer factor, con el pivote teórico valor de Prueba T-Student, con un 95 % de confianza, con 12 grados de libertad, cuyo valor es $t = \pm 2.18$, se determina que todos son mayores que 2 para los valores test positivos y menores que -2 para valores negativos; en consecuencia, se afirma que las modalidades de las variables asociadas al tercer factor son significativas.

Análogamente, el cuarto factor, que está conformado por las modalidades de las variables $V_5, V_{12}, V_{21}, V_{23}$, al comparar los valores test asociados a las modalidades de las variables con respecto al cuarto factor, con el pivote teórico Valor de Prueba T-Student, con un 95 % de confianza, con 12 grados de libertad, cuyo valor es $t = \pm 2.18$, se determina que todos son mayores que 2 para los valores test positivos y meriores que -2 para valores negativos; en consecuencia, se afirma que las modalidades de las variables asociadas al cuarto factor son significativas.

Del análisis de los valores test, se establece que las modalidades de las variables asociadas a cada factor son significativas y tienen altas correlaciones con los factores, así como una buena calidad de representación, debido a las frecuencias relativas y los pesos relativos que aportan cada modalidad a la formación de cada factor en análisis.

TABLA 04. DISTRIBUCIÓN DE TEST VALORES Y LAS COORDENADAS DE LOS PLANOS FACTORIALES DE LAS MODALIDADES DE LAS VARIABLES ASOCIADAS A LOS CINCO PRIMEROS FACTORES QUE SINTETIZAN LAS CARACTERÍSTICAS DEL CONTROL INTERNO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE HUAMANGA, EN EL PERÍODO 2009 - 2010

LOADINGS AND TEST-VALUES OF CATEGORIES													
AXES 1 TO 5													
CATEGORIES			TEST-VALUES					LOADINGS					
IDEN - LABEL	COUNT	ABS.WT	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	DISTO.
2. ¿El personal administrativo le informa sobre las lab?													
inf1 - Siempre	8	63.00	3.5	3.1	-0.9	-3.0	1.6	0.29	0.26	-0.07	-0.25	0.13	
inf2 - Casi siempre	4	41.00	-3.0	-4.4	2.8	2.5	-4.8	-0.37	-0.55	0.35	0.31	-0.60	
inf3 - De vez en cuando	1	8.00	-1.2	2.1	-3.5	1.2	5.9	-0.39	0.73	-1.20	0.40	2.04	
inf4 - De vez en cuando	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
inf5 - Nunca	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
3. ¿El conductor y cobrador le informa las ocurrencias de su servicio?													
ocr1 - Siempre	4	37.00	2.8	-0.8	-1.6	0.3	-0.1	1.05	-0.10	-0.22	0.05	-0.01	
ocr2 - Casi siempre	9	75.00	5.7	0.8	1.6	-0.3	0.1	-0.52	0.05	0.11	-0.02	0.01	
ocr3 - Nunca	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
4. ¿Cómo es la seguridad del pasajero dentro del carro?													
sep1 - Buena	8	68.00	0.0	0.5	-1.6	0.5	-3.0	0.00	-0.70	-0.12	0.04	-0.23	
sep2 - Regular	5	44.00	0.0	0.5	1.6	-0.5	3.0	0.01	1.08	0.19	-0.06	0.36	
sep3 - Mala	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
5. ¿Los pasajeros viajan cómodamente a sus destinos?													
dtu1 - Siempre	4	14.00	2.6	-3.1	-3.6	7.3	1.8	0.65	-0.79	-0.91	-1.79	0.45	
dtu2 - Casi siempre	5	51.00	-1.4	6.4	1.1	-1.2	-6.9	-0.14	0.67	0.12	-0.13	-0.71	
dtu3 - Algunas veces	4	47.00	-0.4	-4.4	1.3	6.0	5.7	-0.04	-0.49	0.15	0.67	0.64	
dtu4 - Nunca	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
6. ¿El carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasajeros?													
est1 - Siempre	6	33.00	2.2	-0.3	-0.5	-4.8	-1.7	1.06	-0.05	-0.08	-0.71	-0.24	
est2 - Casi siempre	5	47.00	5.3	6.4	-3.1	0.8	-1.4	-0.68	0.72	-0.35	0.09	-0.16	
est3 - Algunas veces	2	32.00	-0.6	-6.7	3.9	4.0	3.2	-0.09	-1.01	0.59	0.60	0.48	
est4 - Algunas veces	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
7. ¿Que decisiones toma Ud. sobre las ocurrencias negativas?													
des1 - Toma alguna medida	12	103.00	5.2	-4.7	-4.2	0.2	1.1	-0.21	-0.13	-0.12	0.01	0.03	
des2 - Algunas veces llama	1	9.00	2.2	4.7	4.2	-0.2	-1.1	2.44	1.51	1.35	-0.07	-0.36	
des3 - Le deja pasar alto	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

des4 - No toma importancia	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
des5 - Considera los recla	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

8. ¿Usted pone en práctica los acuerdos de superación trabajos														
acu1 - Siempre	11	81.00	5.4	-5.3	1.0	1.5	4.6	0.40	-0.31	0.06	0.09	0.27		
acu2 - Casi siempre	2	31.00	5.5	9.3	-1.0	-1.5	-4.6	-1.06	0.81	-0.15	-0.24	-0.71		
acu3 - Algunas veces	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
acu4 - No toma importancia	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
acu5 - Nunca	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		

9. ¿Su empresa cuenta con los documentos de gestión como?														
dge1 - ROF	1	9.00	7.6	5.7	4.2	-0.2	-1.1	2.44	1.51	1.35	-0.07	-0.36		
dge2 - SFT	6	42.00	-2.9	5.3	-2.2	-4.2	3.6	-0.36	0.64	-0.27	-0.52	0.45		
dge3 - ROF	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
dge4 - PAP	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
dge5 - CAP	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
dge6 - totales	6	61.00	-1.3	-7.7	-0.1	4.2	-2.9	-0.11	-0.67	-0.01	0.37	-0.23		

10. ¿Las actividades de la empresa se ejecutan de acuerdo														
ejc1 - Siempre	13	112.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
ejc2 - A veces	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
ejc3 - Sólo Cuando me acu	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
ejc4 - Nunca	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		

11. ¿Supervisa periódicamente a las unidades móviles														
sup1 - si	13	112.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
sup2 - no	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		

12. ¿Se comunica con los conductores de los vehículos saber														
com1 - si	12	106.00	-2.8	2.7	3.2	2.9	0.1	-0.06	0.06	0.07	0.18	0.00		
com2 - no	1	6.00	2.8	-2.7	-3.2	-2.9	-0.1	1.13	-1.07	-1.29	-3.15	-0.03		

13. ¿Su personal tiene alguna capacitación en los dos últimos?														
cap1 - si	13	112.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
cap2 - no	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		

IDEN - LABEL	COUNT	ABS.WT	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	DISTO.
--------------	-------	--------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--------

14. ¿SU empresa tiene tarjeta de control de cada unidad móvil?														
tc1 - si	12	103.00	5.3	-4.7	4.2	0.2	1.1	-0.21	-0.13	-0.12	0.01	0.03		
tc2 - no	1	9.00	5.3	4.7	4.2	-0.2	-1.1	2.44	1.51	1.35	-0.07	-0.36		

15. ¿Cual es la relación que guarda con sus trabajadores?														
rel1 - Excelente	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
rel2 - Muy buena	5	36.00	0.9	5.3	2.1	-3.1	-0.6	0.12	-1.06	0.29	-0.43	-0.08		
rel3 - Buena	5	45.00	-7.0	5.3	-2.3	-1.9	-0.9	-0.81	0.64	-0.27	-0.22	-0.11		
rel4 - Regular	3	31.00	6.7	1.8	0.3	5.3	1.6	1.03	0.29	0.05	0.82	0.25		
rel5 - Mala	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		

16. ¿Sus trabajadores tienen alguna motivación por hacer su trabajo?														
mot1 - si	12	94.00	5.9	5.3	-2.1	3.0	-0.6	0.24	-0.27	-0.09	0.12	-0.03		
mot2 - no	1	18.00	-5.9	5.3	2.1	-3.0	0.6	-1.27	1.39	0.46	-0.64	0.13		

17. ¿Sus trabajadores o miembros de su empresa aportan ideas ?														
idel - si	13	112.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		

ide2 - no	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
--+																	
18. ¿Hubiera la posibilidad de realizar algún cambio en la estructura orgánica?																	
org1 - Si se puede	11	97.00	2.78	2.0	-1.2	5.4	0.9		-0.30	-0.07	-0.05	0.20	0.04				
org2 - Puede ser	2	15.00	2.8	2.0	1.2	-5.4	-0.9		1.91	0.47	0.29	-1.30	-0.23				
org3 - No se puede	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
--+																	
19. ¿La empresa cuenta con computadoras para documentar los procesos?																	
pc1 - sí	7	58.00	1.0	0.93	-3.2	-8.5	0.8	-0.4	0.10	-0.29	-0.78	0.07	-0.04				
pc2 - no	6	54.00	-1.0	1.07	3.2	9.5	-0.8	0.4	-0.10	0.31	0.84	-0.08	0.04				
--+																	
20. ¿La empresa cuenta con una cartera proveedores de suministros?																	
prv1 - sí	10	64.00	0.8	0.75	-0.1	-4.3	0.9	3.6	0.05	-0.01	-0.35	0.07	0.30				
prv2 - no	3	48.00	2.0	1.33	0.1	4.3	-0.9	-3.6	-0.87	0.02	0.47	-0.10	-0.46				
--+																	
21. ¿Cada trabajador desempeña una o varias funciones?																	
des1 - Solo Una	12	106.00	-2.8	0.06	2.7	3.2	2.3	0.1	-0.06	0.06	0.07	0.18	0.00				
des2 - Dos funciones	1	6.00	2.8	17.67	-2.7	-3.2	2.3	-0.1	1.13	-1.07	-1.29	-3.15	-0.03				
des3 - De acuerdo al RNF	0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
des4 - Según neces Emp	0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
des5 - Varias funciones	0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
--+																	
22. ¿Realiza seguimiento y revisión de sus funciones a los trabajadores?																	
syx1 - Siempre	7	52.00	1.4	1.15	1.4	1.7	-0.4	1.2	0.15	-0.05	0.18	-0.04	0.12				
syx2 - Casi siempre	6	60.00	-1.4	0.87	-1.4	0.4	-1.2		-0.13	0.73	-0.15	0.03	-0.10				
syx3 - Nunca	0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
--+																	
23. ¿La obtención de los indicadores de gestión es una infamia?																	
ind1 - Muy útil	11	98.00	-2.4	0.14	-0.1	1.9	3.3		-0.09	-0.01	0.07	-0.14	0.12				
ind2 - Poco útil	2	14.00	2.4	7.00	0.1	-1.9	3.3		0.60	0.04	-0.47	0.98	-0.83				
ind3 - Nada útil	0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
--+																	
24. ¿Tomó en consid las recomen suger por el auditor de gest?																	
rec1 - Siempre	6	39.00	3.8	1.87	-3.9	6.7	-4.7	0.0	0.50	-0.50	0.87	-0.61	0.00				
rec2 - Casi siempre	7	73.00	-3.8	0.53	3.9	-6.7	4.7	0.0	-0.27	0.27	-0.46	0.33	0.00				
rec3 - Nunca	0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
--+																	
25. ¿La estructura del carro y los asientos son de tamaño estándar?																	
std1 - Todos	4	25.00	-1.5	3.48	1.5	5.0	-0.8	2.1	-0.26	-1.15	0.08	-0.14	0.37				
std2 - La mayoría	9	87.00	1.5	0.29	-1.5	-5.0	0.8	-2.1	0.07	0.33	-0.25	0.04	-0.11				
std3 - Nunca	0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
--+																	
26. ¿Cada qué frecuencia realiza el mantenimiento de las unidades?																	
man1 - Constantemente	10	91.00	1.4	0.23	1.4	4.1	-1.6	8.2	0.06	0.04	0.19	-0.08	0.37				
man2 - Algunas veces	3	21.00	-1.4	4.33	-1.4	-0.8	-4.1	1.6	-0.27	-0.17	-0.80	0.37	-1.62				
man3 - Sólo cuando se malog	0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
--+																	
27. ¿La inversión en las unidades de transporte le genera rentabilidad?																	
ren1 - Suficiente	0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
ren2 - Bajo	10	84.00	5.6	0.33	5.6	0.4	2.4	-4.5	0.31	-0.36	0.02	0.13	-0.25				
ren3 - Insuficiente	3	26.00	-5.6	3.33	-5.6	-0.4	-2.4	4.5	-0.92	1.09	-0.06	-0.39	0.74				
--+																	
---+---																	
			TEST-VALRES					LOADINGS									

IDEN - LABEL	COUNT	ABS.WT	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	DISTO.				

28. ¿qué dificultades más frecuentes encuentra en su negocio?																	
dif1 - Falta control dinero	7	77.00	0.8	0.45	0.8	1.0	7.2	3.6	0.3	0.05	0.07	0.46	0.23	0.02			

dif2 - F de contr unida mov	2	13.00	-0.3	0.6	-4.3	0.2	6.1	-0.07	0.16	-1.11	0.05	1.60	
dif3 - Fcontrol de personal	2	19.00	-0.8	-1.6	-5.2	-3.7	-6.1	-0.16	-0.33	-1.09	-0.77	-1.29	
dif4 - Ninguna	2	3.00	0.1	-0.5	-0.1	-2.1	1.2	0.03	-0.26	-0.04	-1.22	0.69	
				36.33									

29. ¿Piensa tú, que puede mejorar algunos aspectos de su Emp?													
mej1 - sí	13	112.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
mej2 - no	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

30. ¿La rentabilidad de la Emp con resp del año pasad es may?													
r>1 - sí	7	55.00	2.6	-3.3	-7.7	2.0	-3.2	0.25	-0.32	-0.74	0.19	-0.31	
r>2 - no	6	57.00	-2.6	3.3	7.7	-2.0	3.2	-0.24	0.31	0.72	-0.19	0.30	

31. Las unidades móviles de su Emp tiene papel pendi de p&ago?													
pap1 - sí	5	44.00	6.0	2.1	-2.5	5.0	5.5	0.71	0.25	-0.29	0.59	0.65	
pap2 - no	8	68.00	-6.0	-2.1	2.5	-5.0	-5.5	-0.46	-0.16	0.19	-0.38	-0.42	

32. ¿La empresa ha tenido accidentes en los dos últimos años?													
acc1 - sí	5	39.00	0.0	-0.2	-7.4	-1.0	-1.1	0.00	-0.02	-0.96	-0.12	-0.14	
acc2 - no	8	73.00	0.0	0.2	7.4	1.0	1.1	0.00	0.01	0.51	0.07	0.08	

33. ¿Tiene algún fond dest para reemplazar unid mov de su Emp?													
fon1 - Sí, a través ahorros	5	71.00	7.0	-0.3	0.9	3.0	1.9	-0.55	-0.02	0.06	0.21	0.14	
fon2 - A Trav Préstamos	8	41.00	7.0	0.3	-0.9	-3.0	-1.9	0.95	0.03	-0.11	-0.37	-0.24	
fon3 - No	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

34. ¿Tiene crédito financ los costo fijos y variabl de la Emp?													
cre1 - Si tengo préstamos	7	64.00	7.0	3.7	-5.1	2.5	-0.1	-0.40	0.30	-0.42	0.21	-0.01	
cre2 - Traba dinero ingresa	2	16.00	7.0	4.6	2.6	2.3	-1.3	1.63	1.06	0.61	0.54	-0.31	
cre3 - Cada Unid paga gasto	4	32.00	-0.1	-7.5	3.5	-4.6	1.2	-0.01	-1.13	0.53	-0.69	0.18	

35. ¿Tiene planeado comprar nuevas unidades móviles?													
nuv1 - sí	10	89.00	-0.0	-3.3	-1.3	-3.0	3.4	-0.34	-0.16	-0.06	-0.15	0.17	
nuv2 - no	3	23.00	7.0	3.3	1.3	3.0	-3.4	1.32	0.61	0.24	0.57	-0.64	

36. ¿Los trabaj de su Emp tien benef social y est en planilla?													
bef1 - sí	4	40.00	-6.4	-0.3	7.5	-2.6	0.7	-0.81	-0.04	0.95	-0.33	0.09	
bef2 - no	9	72.00	6.4	0.3	-7.5	2.6	-0.7	0.45	0.02	-0.53	0.18	-0.05	

37. ¿Su empresa conoce a las Empresa con las que compete?													
cop1 - sí	12	95.00	2.3	6.4	-7.1	-0.7	-0.7	0.09	0.26	-0.28	-0.03	-0.03	
cop2 - no	1	17.00	-2.3	-6.4	7.1	0.7	0.7	-0.52	-1.43	1.59	0.15	0.16	

38. ¿Cada que tiempo evalúa las actividades claves de su Emp?													
eva1 - Bimestral	4	34.00	2.0	-2.5	-6.2	-0.3	6.8	0.35	-0.36	-0.90	-0.04	0.98	
eva2 - Trimestral	5	45.00	-2.0	-4.7	1.5	3.7	-6.4	-0.23	-0.54	0.17	0.43	-0.74	
eva3 - Semestral	1	9.00	7.0	4.7	4.2	-0.2	-1.1	2.44	1.51	1.35	-0.07	-0.36	
eva4 - Anual	1	2.00	0.2	-0.1	-0.3	-1.9	1.5	0.11	-0.08	-0.20	-1.32	1.04	
eva5 - En cualquier instan	2	22.00	-5.0	5.5	2.6	-3.5	0.2	-1.07	1.06	0.49	-0.67	0.05	

39. ¿Qué resultados obtuvo en la evaluac la gestión anterior?													
res1 - Se cumplió al 100%	1	1.00	-0.1	-0.6	0.3	-1.0	0.0	-0.14	-0.61	0.29	-1.02	-0.03	
res2 - Se cumplió al 75%	11	107.00	0.3	1.1	-1.3	1.9	0.6	0.01	0.02	-0.03	0.04	0.01	
res3 - Se cumplió al 50%	1	4.00	-0.3	-0.9	1.3	-1.6	-0.7	-0.15	-0.43	0.63	-0.78	-0.35	
res4 - Se cumpli meno a 50%	0	0.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

FUENTE: Datos recolectados de las empresas de transporte de Huamanga a través de la encuesta denominada "Informe COSO para el control interno en la efectividad de la gestión de las empresas de transporte de pasajeros, provincia de Huamanga 2009-2010" y procesados en el software spadn 3.21.

En la Tabla 05, se presentan los ratios de gestión y los ratios de rentabilidad correlacionados con los cinco primeros factores descritos anteriormente. Las correlaciones son altas con el primer eje factorial; en la mayoría de los ratios de gestión, son positivos y en la mayoría de los ratios de rentabilidad son negativos.

De la tabla, se tiene a los **ratios de gestión**, el promedio alcanzado en año 2009 en el **ratio del activo fijo** de las empresas de transporte urbano de Huamanga es de 4.8 y en el 2010, de 4.85; la comparación de estos índices presentan un ligero aumento del 1.04 % con respecto al año posterior. El **ratio del activo total** el promedio en el año 2009 es de 3.16 y en el año 2010 es de 4.43, que presenta un incremento de 40.19 % con respecto del año anterior; el **ratio del capital de trabajo**, el promedio en el año 2009 es de 1.42 y en el año 2010 es de 4.06, la comparación de estos índices reporta un incremento de 185.92 %; el **ratio del patrimonio** en el año 2009 es en promedio de 0.06 y en el año 2010 es de -0.14; esto significa que el patrimonio de la empresa descendió significativamente.

Con respecto a los **ratios de rentabilidad**, se tiene al **ratio de rentabilidad** promedio para el año 2009 es de 0.77 y en el año 2010, de 0.57; la comparación de estos índices determina una disminución del 25.97 %. el **ratio de margen de utilidad neta** promedio en el año 2009 es de -0.17 y en año 2010, en promedio -0.08; esto significa que se ha mejorado en un 53 % en el año 2010, aproximadamente; pero implica que las empresas de transporte urbano de Huamanga aun trabajan a pérdidas. El **ratio de rentabilidad del patrimonio** es en promedio para el año 2009 de 0.10 y en el año 2010, 0.14; este índice presenta un aumento del 40 %. El **ratio de rentabilidad del activo** es en promedio en el año 2009 de -0.74 y en el año 2010, -0.58; estos índices presentan un incremento de 22 %, aproximadamente; pero sigue siendo negativo; en consecuencia, no beneficia a

la empresa en términos económicos. Finalmente, el **ratio de rentabilidad del capital**, en promedio para el año 2009 es de -1.13 y en el año 2010, de -0.11; este indicador presenta un incremento del 90 % aproximadamente, pero es negativo; esto quiere decir que sus ingresos financian parte de los gastos operativos de las empresas y que seguro, para cubrir el saldo, lo hacen en base de préstamos.

TABLA 05. DISTRIBUCIÓN DE LAS CORRELACIONES LOS RATIOS DE GESTIÓN Y RATIOS DE RENTABILIDAD ASOCIADAS A LOS CINCO PRIMEROS FACTORES QUE SINTETIZAN LAS CARACTERÍSTICAS DEL CONTROL INTERNO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE HUAMANGA, EN EL PERÍODO 2009 - 2010.

CORRELATIONS BETWEEN CONTINUOUS VARIABLES AND FACTORS
AXES 1 A 5

VARIABLES			SUMMARY STATISTICS				CORRELATIONS				
NUM . (IDEM)	SHORT LABEL		COUNT	ABS.WT	MEAN	ST.DEV.	1	2	3	4	5
40 .	{RG19}	Ratio del activo fij	13	112.00	4.80	6.94	0.766	0.05	0.55	-0.35	-0.04
41 .	{RG10}	Ratio del activo fij	13	112.00	4.85	6.85	0.664	-0.06	0.55	-0.36	-0.02
42 .	{RG29}	Ratio del activo tot	13	112.00	3.16	6.26	0.599	0.33	0.54	-0.08	-0.08
43 .	{RG20}	Ratio del activo tot	13	112.00	4.43	6.85	0.533	0.30	0.28	0.01	-0.43
44 .	{RG39}	Ratio del capital de	13	112.00	1.42	5.79	0.066	0.483	0.14	0.14	-0.16
45 .	{RG30}	Ratio del capital de	13	112.00	4.06	3.85	-0.774	-0.22	0.06	-0.10	-0.53
46 .	{RG49}	Ratio del patrimonio	13	112.00	1.64	1.64	0.066	-0.41	0.78	-0.25	0.07
47 .	{RG40}	Ratio del patrimonio	13	112.00	0.72	2.16	-0.14	0.066	0.38	-0.15	0.48
48 .	{RR19}	Ratio de rentabilida	13	112.00	0.77	0.41	-0.775	-0.48	-0.20	-0.21	0.10
49 .	{RR10}	Ratio de rentabilida	13	112.00	0.57	0.53	-0.611	-0.05	0.21	-0.50	-0.38
50 .	{RR29}	Margen de utilidad n	13	112.00	-0.17	0.31	-0.27	0.00	0.21	-0.43	0.02
51 .	{RR20}	Margen de utilidad n	13	112.00	-0.08	0.19	0.00	0.04	0.35	-0.40	0.15
52 .	{RR38}	Rentabilidad patrimo	13	112.00	0.10	0.31	0.664	0.31	0.58	-0.12	-0.09
53 .	{RR30}	Rentabilidad patrimo	13	112.00	0.14	0.38	-0.26	-0.04	-0.10	-0.06	-0.72
54 .	{RR49}	Rentabilidad del act	13	112.00	-0.74	2.53	-0.772	-0.46	-0.38	0.01	0.11
55 .	{RR40}	Rentabilidad del act	13	112.00	-0.58	1.33	0.03	-0.16	0.27	-0.15	0.67
56 .	{RR59}	Rentabilidad del cap	13	112.00	-1.13	3.95	-0.772	-0.46	-0.38	0.01	0.11
57 .	{RR50}	Rentabilidad del cap	13	112.00	-0.11	0.63	-0.771	-0.54	-0.23	-0.07	0.08

FUENTE: Datos recolectados de las empresas de transporte de Huamanga a través de la encuesta denominada "Informe COSO para el control interno en la efectividad de la gestión de las empresas de transporte de pasajeros, provincia de Huamanga 2009-2010" y procesados en el software spadn 3.21

En la Tabla 06, se presenta al primer factor con las variables y modalidades que lo conforman; entre estas variables tenemos: V_3 , V_6 , V_7 , V_8 , V_{14} , V_{18} , V_{20} , V_{31} , V_{33} , V_{34} , V_{35} , V_{38} , asociadas según el valor test y peso, que aportan para la formación del factor; las variables en su conjunto describen las características de la labor que desarrollan las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo del 2009 al 2010, en su contexto interno y del tipo de servicio que brindan.

Las variables del Primer Factor se listan a continuación: **V03:** ¿El conductor y cobrador le informa las ocurrencias de su servicio? **V06:** ¿El carro se estaciona bien

cuando suben y bajan los pasajeros, sobre todo cuando son personas preferenciales? **V07:** ¿Qué decisiones toma usted sobre las ocurrencias negativas de parte del conductor y el cobrador? **V08:** ¿Usted pone en práctica los acuerdos de superación tomados en las reuniones de la empresa? Detallan el servicio de transporte urbano que brindan las empresas de Huamanga a los usuarios. Según el nivel de respuesta obtenido de los entrevistados, se pueden calificar como buenos o que cumplen con los requerimientos que necesitan los pasajeros, dado que no se ha entrevistado en este trabajo de investigación a los usuarios, que son los más calificados para opinar sobre la **calidad del servicio**. Por otro lado, las variables V07 y V08 especifican algunos aspectos de la **función administrativa** de identificar los errores y desviaciones de los propósitos de la empresa y de cómo aplicar las medidas correctivas para lograr los objetivos; estas premisas evaluadas en los empresarios denotan que toman alguna medida o que algunas veces llaman la atención a su personal frente a las acciones negativas que perjudican a las metas de la empresa; asimismo, expresan que siempre o que casi siempre ponen en práctica los acuerdos de superación tomados en las reuniones de la empresa.

Luego, el siguiente grupo de variables: **V14:** *su empresa tiene cartas de control de cada unidad móvil.* **V18:** *¿Habría la posibilidad de realizar cambios en la estructura orgánica de la empresa y del personal?* **V20:** *la empresa cuenta con una cartera de proveedores de suministros e insumos.* Estas variables puntualizan el control de la **productividad de la empresa**, entendida como la relación que hay entre capital, recurso humano, insumos, políticas de calidad y productos vendidos; esta definición permite describir cómo es la productividad de las empresas de transporte urbano de Huamanga. En términos de los datos tabulados, revelan que la mayoría de los entrevistados expresa que sí manejan tarjetas de control de cada unidad móvil; asimismo, la mayoría de los entrevistados afirma que sí pueden realizar cambios en

la estructura organizacional de la empresa y que cuentan con proveedores de suministros e insumos. **Estos detalles se complementan con el conocimiento derivado de las horas de observación a los ómnibus de las empresas concretadas.** La mayoría de las empresas manejan una especie de tarjetas de control para cada ómnibus, las mismas son pasadas por un sistema mecánico situado en ciertos puntos de la ruta y tienen la función de registrar la hora que pasó la unidad móvil por este punto; además, se ha observado que no hay sistema de control para el dinero que paga el pasajero por el servicio; con respecto a los suministros e insumos, las empresas tienen convenios con los grifos para que provean a los ómnibus de combustible y otro insumos que necesitan para el vehículo. Los cambios que siempre realizan a menudo son al personal que se dedica a cobrar los pasajes, cuando detectan que el dinero que ingresa a la empresa no cubre el estándar esperado.

Después de lo expuesto anteriormente, se tiene a las variables: **V31:** *las unidades móviles de su empresa tiene papeletas pendientes de pago.* **V33:** *Tiene algún fondo destinado para reemplazar las unidades móviles de su empresa.* **V34:** *tiene créditos para la financiar los costos fijos y variables de la empresa.* **V35:** *tiene planeado comprar nuevas unidades móviles.* **V38:** *cada qué tiempo evalúa las actividades claves de la empresa.* Estas características detallan el **aspecto financiero** y la **evaluación de las actividades** de la empresa, cuya articulación ayuda a determinar en qué medida se lograron los objetivos y las metas en la organización; vinculando estas premisas con los datos recogidos de los entrevistados, puntualizan dos tipos de riesgos latentes, por un lado los **riesgos operativos**, que tienen las unidades móviles que están en circulación; por ejemplo, la variable V31 denota que la mayoría de las unidades móviles de las empresas evaluadas no tienen papeletas pendientes de pago, esto se puede interpretar que no han tenido

papeletas o que si las han tenido han sido canceladas de inmediato, la primera acepción beneficia a la economía de la empresa. Por otro lado, se tienen los **riesgos financieros**, que están asociados a la incertidumbre en la parte económica; pues, en el transporte urbano, los ingresos dependen de la cantidad de pasajeros que transportan diariamente; por la naturaleza del servicio que se brinda, los pasajeros son una variable aleatoria, por ende el dinero que ingresa también es una variable aleatoria; estos aspectos descritos ayudan a interpretar los datos recogidos de los entrevistados con precisión. La variable **V33** determina que la mayoría de empresas, para reemplazar una unidad móvil, lo realiza a través de préstamos, estos representan el 61.54 % y los demás los realizan a través de ahorros, estos últimos solo representan el 38.46 %. La variable **V34** reporta que el 53.85 % de los entrevistados financian los costos fijos y variables a través de préstamos; los demás lo hacen a través del dinero que ingresa o que cada ómnibus, paga sus gastos. La variable **V35** reporta que el 76.92 % de los entrevistados afirma que sí tienen planeado comprar nuevos ómnibus. Estos resultados, en su conjunto, indican que las empresas que trabajan con créditos para financiar sus operaciones no son muy solventes; puesto que, en las rutas asociadas a las empresas estudiadas, no se observa ómnibus nuevos, salvo sean compras de unidades móviles de segundo uso. Pero estos resultados, cotejados con los ratios de gestión y con los ratios de rentabilidad, que también están asociados con este factor, presentan una idea más exacta de la insolvencia de las empresas. Con respecto a la variable **V38**, se indica que la mayoría de los entrevistados evalúa las actividades claves de la empresa en forma bimestral y otros en forma trimestral; estos resultados se interpretan en que si se realizan no son muy efectivos, dado que los ratios de rentabilidad promedios son negativos.

Sobre la base de la descripción anterior, para el Primer Factor, podemos sintetizar que las empresas de transporte urbano de Huamanga, en el periodo 2009 al 2010, realizan algunas actividades de calidad del servicio, de función administrativa, de aspectos de productividad, de aspectos finanzas, de evaluación de las actividades, y de riesgos operativos o financieros; pero que, al adicionar los ratios de gestión y de rentabilidad, que también contribuyen a la formación del factor, permiten calificar a las actividades como poco eficientes, dado que no son solventes económicamente. Pero todas estas características sintetizadas en el Primer Factor, que detallan la parte operativa y del control administrativo implementadas para registrar el movimiento diario de la empresas de transporte urbano, permiten atribuirle el nombre de **FACTOR 01: DE LAS POLÍTICAS DE TRABAJO**

TABLA 06. DISTRIBUCIÓN DE LOS VALORES TEST DE LAS MODALIDADES DE LAS VARIABLES EVALUADAS EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE HUAMANGA, EN EL PERÍODO 2009-2010 ASOCIADAS AL FACTOR 01

IDEN.	T.VALUE	CATEGORY	LABEL	VARIABLE LABEL	WEIGHT	NUMBER
org1	-7.92	Si se puede	V183	Habría la posibilidad de realizar camb en la estruct orga	97.00	1
priv2	-7.91	no	V203	La Empresa cuenta con una cartera proveedores de suministr	48.00	2
ocr2	-7.77	Casi siempre	V033	El conductor y cobrador le informa las ocurrenc de su serv?	75.00	3
fon1	-7.59	Si, a través ahorros	V233	Tiene algún fond dest para reemplazar unid mov de su Emp?	71.00	4
des1	-7.58	Toma alguna medida	V073	Qué decisiones toma Ud. sobre las ocurrencias negativas	103.00	5
tol	-7.58	si	V143	Su empresa tiene tarjeta de control de cada unidad móvil?	103.00	6
nuv1	-7.06	si	V353	Tiene planeado comprar nuevas unidades móviles?	89.00	7
rel3	-6.97	Buena	V153	Cual es la relación que guarda con sus trabajadores?	45.00	8
acu2	-6.89	Casi siempre	V093	Usted pone en práctica los acuerdos de superación tomados	31.00	9
bef1	-6.37	si	V363	Los trabaj de su Emp tien benef social y est en planilla?	40.00	10
est2	-6.08	Casi siempre	V063	El carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasaj	47.00	11
pap2	-5.99	no	V313	Las unidades móviles de su Emp tiene papel pemd de pago?	68.00	12
mot2	-5.86	no	V163	Sus trabajadores tienen alguna motivación p hacer su trab	18.00	13
ren3	-5.61	Insuficiente	V273	La inversión en las unidades de transporte le genera rentabi	28.00	14
eva5	-5.56	En cualquier instan	V383	Cada qué tiempo evalúa las actividades claves de su Emp?	22.00	15
M I D D L E A R E A						
pap1	5.99	si	V313	Las unidades móviles de su Emp tiene papel pemd de pago?	44.00	105
bef2	6.37	no	V363	Los trabaj de su Emp tien benef social y est en planilla?	72.00	106
rel4	6.72	Regular	V153	Cual es la relación que guarda con sus trabajadores?	31.00	107
acu1	6.89	Siempre	V093	Usted pone en práctica los acuerdos de superación tomados	81.00	108
cre2	7.01	Traba dinero ingresa	V343	Tiene crédito financ los costo fijos y variabl de la Emp?	16.00	109
nuv2	7.06	no	V353	Tiene planeado comprar nuevas unidades móviles?	23.00	110
est1	7.19	Siempre	V063	El carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasaj	33.00	111
tc2	7.58	no	V143	Su empresa tiene tarjeta de control de cada unidad móvil?	9.00	112
dgel	7.58	MOF	V093	Su empresa cuenta con los documentos de gestion como?	9.00	113
dea2	7.58	Algunas veces llama	V073	Qué decisiones toma Ud. sobre las ocurrencias negativas	9.00	114
eva3	7.58	Semestral	V383	Cada qué tiempo evalúa las actividades claves de su Emp?	9.00	115
fon2	7.59	A Trav Prestamos	V233	Tiene algún fond dest para reemplazar unid mov de su Emp?	41.00	116
ocr1	7.77	Siempre	V033	El conductor y cobrador le informa las ocurrenc de su serv?	37.00	117
priv1	7.91	si	V203	La empresa cuenta con una cartera proveedores de suministr	64.00	118
org2	7.92	Puede ser	V183	Habría la posibilidad de realizar camb en la estruct orga	15.00	119

FUENTE: Datos recolectados de las empresas de transporte de Huamanga a través de la encuesta denominada "Informe COSO para el control interno en la efectividad de la gestión de las empresas de transporte de pasajeros, provincia de Huamanga 2009-2010" y procesados en el software spadn 3.21

La Tabla N° 07 presenta las modalidades de las variables que forman al segundo factor, estas son V_4 , V_9 , V_{15} , V_{16} , V_{22} , V_{25} , V_{27} , asociadas según el valor test y peso que aportan para la formación del factor en cuestión; las variables relacionadas entre sí describen algunos aspectos de seguridad, de documentos de gestión, de las relaciones laborales, de aspectos motivacionales para el trabajo, de la ejecución de las funciones laborales, del tipo de unidad móvil y del reemplazo de las mismas; estos aspectos, en su forma dinámica, buscan garantizar que el personal de la empresa está trabajando para el logro de los objetivos; conjugando estos lineamientos con la información proporcionada por la mayoría de los entrevistados, tenemos que la variable **V04**: describe que la seguridad de los pasajeros dentro del carro es buena; la variable **V09**: detalla que la empresa cuenta con los documentos de gestión, un 46.15 % afirma que cuenta con el RIT y otro porcentaje similar de empresas manifiesta que tiene todos los documentos de gestión como: MOF,RIT,ROF,PAP; la variable **V15**: puntualiza que las relaciones laborales en algunos casos son buenas o muy buenas; la variable **V16**: especifica que sus trabajadores son motivados para realizar sus trabajo de manera eficiente; la variable **V22**: explica que siempre o que casi siempre realiza el seguimiento y revisión de las funciones de los trabajadores; la variable **V25**: declara que la mayoría de unidades móviles, en su estructura y asientos, son de forma estándar; la variable **V27**: explica que la inversión en las unidades de transporte genera poca o insuficiente rentabilidad a la empresa.

Los resultados concentrados en el segundo factor describen la rentabilidad de las empresas de transporte urbano en función del control interno, que es como extremidad, que abarca la inspección y valoración de los aspectos de la empresa en forma integral; pues, un adecuado sistema de control interno en las empresas de transporte permite que el nivel operativo se ajuste a los planes de desarrollo y, por

conseguido, debe reflejarse en el logro de las metas que se traducen en liquidez y solvencia. Los resultados hallados de los entrevistados que afirman que la inversión en unidades de transporte genera poca o insuficiente rentabilidad conllevan a interpretar los resultados conexos al control interno en los aspectos de seguridad de los pasajeros, de documentos de gestión, de las relaciones laborales, de aspectos motivacionales para el trabajo, de la ejecución de las funciones laborales, del tipo de unidad móvil y del reemplazo de las mismas no están siendo realizadas con la trazabilidad que indican los planes de desarrollo o planes estratégicos. En consecuencia, por las características que agrupa este factor, permite darle el nombre de **FACTOR 02: DE LOS DOCUMENTOS DE GESTIÓN Y DE LAS RELACIONES LABORALES.**

TABLA 07. DISTRIBUCIÓN DE LOS VALORES TEST DE LAS MODALIDADES DE LAS VARIABLES EVALUADAS EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE HUAMANGA, EN EL PERÍODO 2009-2010 ASOCIADAS AL FACTOR 02

IDEN.	T.VALUE	CATEGORY LABEL	VARIABLE LABEL	WEIGHT	NUMBER
1	-9.18	Buena	V048:¿Cómo es la seguridad del pasajero dentro del carro?	68.00	
2	-8.32	Siempre	V022:¿Realiza seguimiento y revisión de sus funciones a los trab	52.00	
3	-7.67	Muy Buena	V153:¿Cuál es la relación que guarda con sus trabajadores?	36.00	
4	-7.67	todos	V039:¿Su empresa cuenta con los documentos de gestión como?	61.00	
5	-7.55	Cada Unid paga gasto	V343:¿Tiene crédito financ los costo fijos y variabl de la Emp?	32.00	
6	-6.71	Algunas veces	V063:¿El carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasaj	32.00	
7	-6.65	Poco	V220:¿La inversión en las unidades de transporte le genera rentabi	84.00	
8	-6.52	Todos	V253:¿La estructura del carro y los asientos son de tamaño estand?	25.00	
9	-6.39	si	V165:¿Sus trabajadores tienen alguna motivación p hacer su trab	94.00	
10	-6.36	no	V37:¿Su empresa conoce a las empresas con las que compete?	17.00	
11	-5.26	Siempre	V08:¿Usted pone en práctica los acuerdos de superación tomados	81.00	
12	-4.69	si	V143:¿Su empresa tiene tarjeta de control de cada unidad móvil?	103.00	
13	-4.63	Toma alguna medida	V077:¿Qué decisiones toma Ud. sobre las ocurrencias negativas	103.00	
14	-4.66	Trimestral	V38:¿Cada que tiempo evalúa las actividades claves de su Emp?	45.00	
15	-4.38	Casi Siempre	V02:¿El personal administrativo le informa sobre las lab?	41.00	
M I D D L E A R E A					
105	4.69	Algunas veces llama	V077:¿Qué decisiones toma Ud. sobre las ocurrencias negativas	9.00	
106	4.69	no	V143:¿Su empresa tiene tarjeta de control de cada unidad móvil?	9.00	

eva3	4.69	Semestral	V36:	Cada qué tiempo evalúa las actividades claves de su Emp?		9.00	
107							
dge2	5.26	RIT	V09:	Su empresa cuenta con los documentos de gestión como?		42.00	
108							
acu2	5.26	Casi siempre	V08:	Usted pone en práctica los acuerdos de superación tomados		31.00	
109							
eva5	5.50	En cualquier instan	V35:	Cada qué tiempo evalúa las actividades claves de su Emp?		22.00	
110							
rel3	3.36	Buena	V19:	Cuál es la relación que guarda con sus trabajadores?		45.00	
111							
cop1	6.36	si	V37:	¿Su empresa conoce a Las empresa con las que compete?		95.00	
112							
mot2	6.39	no	V16:	Sus trabajadores tienen alguna motivación p hacer su trab		18.00	
113							
dtn2	6.41	Casi Siempre	V05:	Los pasajeros viajan comodamente a sus destinos?		51.00	
114							
est2	6.43	Casi siempre	V06:	El carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasaj		47.00	
115							
std2	6.52	La mayoría	V25:	La estructura del carro y los asientos son de tamañ stand?		87.00	
116							
ren3	6.66	Insuficiente	V23:	La inversión en las unidades de transporte le genera rentabi		28.00	
117							
ayr2	8.32	Casi siempre	V22:	Realiza seguimiento y revisión de sus funciones a los trab		60.00	
118							
sep2	9.18	Regular	V04:	Cómo es la seguridad del pasajero dentro del carro?		44.00	
119							

FUENTE: Datos recolectados de las empresas de transporte de Huamanga a través de la encuesta denominada "Informe COSO para el control interno en la efectividad de la gestión de las empresas de transporte de pasajeros, provincia de Huamanga 2009-2010" y procesados en el software spadn 3.21

La Tabla N° 08 muestra las modalidades de las variables que contribuyen a la formación del tercer factor, entre estas tenemos las siguientes: V₁₉, V₂₄, V₂₈, V₃₀, V₃₂, V₃₆, V₃₇, asociadas según el valor test y peso que aportan para la formación del factor; estas variables configuran algunas características del interior de las empresas de transporte, de cómo realizan el registro de los datos producidos diariamente por las unidades móviles, del análisis de aspectos contables por el contador y de las recomendaciones que realiza, de las dificultades que se detectan en el negocio, de la inspección de los ratios de rentabilidad comparando los dos últimos años, de los beneficios sociales y del conocimiento de la competencia. Los datos coleccionados de los entrevistados reportan que, la variable V₁₉: especifica que el 53.85 % de las empresas cuenta con computadoras para documentar los procesos del movimiento diario de la actividad de las unidades móviles, las demás empresas utilizan el trabajo en forma tradicional; la variable V₂₄: describe que siempre o casi siempre los directores de las empresas toman en consideración las recomendaciones sugeridas por el contador o auditor de gestión; la variable V₂₈: prescribe que las dificultades más frecuentes que se encuentran en las empresas de transporte son mayoritariamente la falta de control del dinero en cada unidad

móvil, seguidas de la falta de control de la unidad y con similar porcentaje la falta de control del personal; la variable **V30**: señala que la rentabilidad de la empresa con respecto del año pasado es mejor, pero que al cruzar este resultado con los ratios de rentabilidad de capital se observa una mejoría, pero el ratio promedio sigue en negativo; la variable **V32**: determina que un 61.54 % de las empresas no han tenido accidentes en los dos últimos años y los demás afirman que sí han tenido; la variable **V36**: establece que el 69.23 % de las empresas de transporte no cumple con colocar a sus trabajadores en planilla y con pagar sus beneficios sociales; este porcentaje es alto, en consecuencia no podemos hablar de motivación ni de esforzarse para cumplir las metas de la empresa; la variable **V37**: describe que el 92.31 % de los entrevistados afirma que conoce a las empresas con las que compete, pero este conocimiento frente a los otros resultados no tiene mucha relevancia, dado que al interior de la empresa no hay las condiciones necesarias para poder competir; pues, con trabajadores que no tienen las condiciones adecuadas para satisfacer los aspectos personales en función a su trabajo es muy poco probable que se les pida dar el esfuerzo extra para los logros de la empresa. Estos resultados delínean algunos aspectos relacionados con la evaluación de las actividades al interior de la empresa y que repercuten en la parte contable, tal vez sean los actuados al interior de la empresa ineficiente, pero permite atribuirle un nombre al **FACTOR 03: DE EVALUACIÓN DE LAS ACTIVIDADES**

TABLA 08. DISTRIBUCIÓN DE LOS VALORES TEST DE LAS MODALIDADES DE LAS VARIABLES EVALUADAS EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE HUAMANGA, EN EL PERÍODO 2009-2010, ASOCIADAS AL FACTOR 03

IDEN.	T.VALUE	CATEGORY LABEL	VARIABLE LABEL	WEIGHT	NUMBER
pc1	-8.49	si	V19:La empresa cuenta con computadoras para documentar los proc	58.00	1
r>1	-7.67	si	V30:¿La rentabilidad de la Emp con resp del año pasad es may	55.00	2
hef2	-7.50	no	V36:¿Los trabaj de su Emp tien benef social y est en planilla?	72.00	3
acc1	-7.40	si	V32:¿La empresa ha tenido accidentes en los dos últimos años?	39.00	4
cop1	-7.08	si	V37:¿Su empresa conoce a las empresa con las que compete?	95.00	5
rec2	-6.58	Casi siempre	V24:¿Tasó en consid las recomen suger por el auditor de gest?	73.00	6
eval	-6.23	Bimestral	V38:¿Cada qué tiempo evalúa las actividades claves de su Emp?	34.00	7
dif3	-5.19	Control de personal	V29:¿Qué dificultades más frecuentes encuentra en su negocio?	19.00	8
crel	-3.68	Si tengo prestamos	V24:¿Tiene crédito financ los costo fijos y variabl de la Emp?	64.00	9

std2	-4.98	La mayoría	V25:¿La estructura del carro y los asientos son de tamañ estand?	87.00	10
prv1	-4.26	si	V20:¿La empresa cuenta con una cartera de proveedos de suministr	64.00	11
dif2	-4.25	F de contr unida mov	V28:¿Qué dificultades más frecuentes encuentra en su negocio?	13.00	12
des1	-4.21	Toma alguna medida	V07:¿Qué decisiones toma Ud. sobre las ocurrencias negativas	103.00	13
tcl	-4.21	si	V14:¿Su empresa tiene tarjeta de control de cada unidad móvil?	103.00	14
man2	-4.07	Algunas veces	V26:¿Cada qué frecuencia realiza el mantenimiento de las unid	21.00	15
MIDDLE ÁREA					
est3	3.91	Algunas veces	V06:¿El carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasaj	32.00	105
man1	4.07	Constantemente	V24:¿Cada qué frecuencia realiza el mantenimiento de las unid	91.00	106
tc2	4.21	no	V17:¿Su empresa tiene tarjeta de control de cada unidad móvil?	9.00	107
des2	4.21	Algunas veces llama	V07:¿Qué decisiones toma Ud. sobre las ocurrencias negativas	9.00	108
dge1	4.21	MOF	V09:¿Su empresa cuenta con los documentos de gestión como?	9.00	109
eva3	4.21	Semestral	V38:¿Cada qué tiempo evalúa las actividades claves de su Emp?	9.00	110
prv2	4.26	no	V20:¿La empresa cuenta con una cartera proveedores de suministr	48.00	111
std1	4.98	Todos	V25:¿La estructura del carro y los asientos son de tamañ estand?	25.00	112
rec1	6.68	Siempre	V24:¿Tomó en consid las recomen suger por el auditor de gest?	39.00	113
cop2	7.08	no	V37:¿Su empresa conoce a las empresa con las que compite?	17.00	114
dif1	7.16	Falta control dinero	V28:¿Qué dificultades más frecuentes encuentra en su negocio?	77.00	115
acc2	7.40	no	V32:¿La empresa ha tenido accidentes en los dos últimos años?	73.00	116
bef1	7.50	si	V36:¿Los trabaj de su Emp tien benef social y est en planilla?	40.00	117
r>?	7.67	no	V30:¿La rentabilidad de la Emp con resp del año pasad es may	57.00	118
pc2	8.49	no	V19:¿La empresa cuenta con computadoras para documentar los proc	54.00	119

FUENTE: Datos recolectados de las empresas de transporte de Huamanga a través de la encuesta denominada "Informe COSO para el control interno en la efectividad de la gestión de las empresas de transporte de pasajeros, provincia de Huamanga 2009-2010" y procesados en el software spadn 3.21.

La Tabla N° 09 muestra las modalidades de las variables de las variables que contribuyen a la formación del cuarto factor, entre estas tenemos las siguientes: V_5 , V_{12} , V_{21} , V_{23} , asociadas según el valor test y peso que aportan para la formación del factor. La información obtenida de los entrevistados revelan mayoritariamente que: la variable **V05**: describe que siempre o casi siempre los pasajeros viajan cómodamente a sus destinos; la variable **V12**: señala que se comunica con los conductores de los vehículos para saber su posición; la variable **V21**: especifica que cada trabajador desempeña una función en la empresa; la variable **V23**: prescribe que la obtención de los indicadores de gestión es una información útil para su decisión gerencial. Estas variables, conjuntamente, solo describen dos aspectos de la supervisión, las variables V_5 , V_{12} , V_{21} , configuran el control de actividades y la Variable V_{23} , describe la actividad de proyectar los recursos para obtener el mayor grado de efectividad. Estas cualidades que agrupa este factor conllevan a darle el nombre de **FACTOR 04: DE LA SUPERVISIÓN PROCESOS**

TABLA N° 09. DISTRIBUCIÓN DE LOS VALORES TEST DE LAS MODALIDADES DE LAS VARIABLES EVALUADAS EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE HUAMANGA, EN EL PERÍODO 2009-2010 ASOCIADAS AL FACTOR 04

IDEN.	T.VALUE	CATEGORY LABEL	VARIABLE LABEL	WEIGHT	NUMBER
com2	-7.90	no	V12:¿Se comunica con los conductores de los vehículos saber	6.00	1
des2	-7.90	Dos funciones	V21:¿Cada trabajador desempeña una o varias funciones?	6.00	2
dtn1	-7.10	Siempre	V05:¿Los pasajeros viajan cómodamente a sus destinos?	14.00	3

ind1	-3.90	Muy Util	V233;La obtención de los indicadores de gestión es una informa?	98.00	4
M I D D L E A R E A					
ind2	3.90	Poco Util	V233;La obtención de los indicadores de gestión es una informa?	14.00	116
dtn3	6.00	Algunas Veces	V052;Los pasajeros viajan cómodamente a a sus destinos?	47.00	117
com1	7.90	Sí	V122;Se comunica con los conductores de los vehiculos saber	106.00	118
des1	7.90	Sólo Una	V211;Cada tarbajador desempeña una o varias funciones?	106.00	119

FUENTE: Datos recolectados de las empresas de transporte de Huamanga a través de la encuesta denominada "Informe COSO para el control interno en la efectividad de la gestion de las empresas de transporte de pasajeros, provincia de Huamanga 2009-2010" y procesados en el software spadn 3.21.

La Tabla N° 10 presenta las correlaciones de las variables ratios de gestión & ratios de rentabilidad y la Tabla N° 11 presenta a los valores test asociados a las correlaciones de los ratios de gestión & ratios de rentabilidad, pero es necesario fijar el estadístico de contraste para determinar cuál correlación es significativa. En consecuencia, tomamos como referencia el pivote teórico Valor de Prueba T-Student con un 95 % de confianza, con 12 grados de libertad, cuyo valor es $t = \pm 2.18$. Este criterio conlleva a interpretar simultáneamente los resultados de las dos tablas.

Para interpretar las correlaciones como significativas, seleccionamos aquellas cuyos valores test asociados son mayores o iguales al T - Student $t = 2.18$ o los valores de prueba menores o iguales al T - Student $t = - 2.18$; luego de esta precisión, tenemos que el **RR1: ratio de rentabilidad** del año 2009 asociado al **RG2: ratio del activo total** del año 2009 y en el año 2010 tienen correlaciones de -0.76 y -0.65, respectivamente. Los valores T-Student correspondientes son -3.55 y -2.80, estos son significativos al 95 % de confianza, pero interpretando, teniendo como referencia los valores promedios para los ratios registrados en la tabla 05, significan que como los promedios para los ratios de gestión son positivos y los promedios de los ratios de rentabilidad son en su mayoría negativos, esto quiere decir que las variables ratios de gestión y ratios de rentabilidad son inversamente proporcionales; es decir, mientras que **ratio del activo total se incrementa el ratio de rentabilidad disminuye**. Análogamente, interpretamos las demás relaciones:

RR1: ratio de rentabilidad del año 2009 asociado al **RG3: ratio del capital de trabajo** del año 2010 tiene una correlación de 0.58 y el Valor T- Student es de 2.41. Estos estadígrafos indican que hay una correlación significativa al 95 % y tomando en consideración los promedios para los ratios en cuestión, significan que hay una relación directamente proporcional; es decir, que mientras el **ratio del capital de trabajo** aumenta, **el ratio de rentabilidad** también aumenta. **RR1: ratio de rentabilidad** del año 2010 asociado al **RG3: ratio del capital de trabajo** del año 2010, tiene una correlación de 0.71 y el Valor T- Student es de 3.17. Estos estadígrafos indican que hay una correlación significativa al 95 % y tomando en consideración los promedios para los ratios en cuestión significan que hay una relación directamente proporcional; es decir, que mientras el **ratio del capital de trabajo** aumenta, **el ratio de rentabilidad** también aumenta. Comportamiento similar observamos en las correlaciones del **RR3: ratio de rentabilidad del patrimonio** del año 2009 & **RG1: ratio del activo fijo** y **RG2 : ratio del activo total** de los años 2009 y 2010, respectivamente; luego, las correlaciones del **RR3: ratio de rentabilidad del patrimonio** del año 2010 & **RG1: ratio del activo fijo** y **RG2 : ratio del activo total** de los años 2009 y 2010, respectivamente, disminuyen considerablemente. Esto representa que el trabajo logrado en el año anterior en las empresas de transporte disminuye considerablemente, dando a entender que las acciones de control interno están mal orientadas. Las demás correlaciones significativas para los **siguientes pares de ratios de gestión y ratios de rentabilidad** son, en su mayoría, negativas y los valores test también negativos; esto quiere decir que la gestión está orientada a ciertos aspectos del control interno, pero que no conjugan adecuadamente con los ratios de rentabilidad, puesto que sus valores promedios son negativos.

TABLA N° 10. DISTRIBUCIÓN DE LAS CORRELACIONES ASOCIADAS A LOS RATIOS DE GESTIÓN Y RATIOS DE RENTABILIDAD EVALUADAS EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE HUAMANGA EN EL PERÍODO 2009-2010

CORRELATION MATRIX																	
Ruta	RG19	RG10	RG29	RG20	RG39	RG30	RG49	RG40	RR19	RR10	RR29	RR20	RR39	RR30	RR49		
RR40																	
Ruta	1.00																
RG19	-0.23	1.00															
RG10	-0.25	0.99	1.00														
RG29	0.02	0.83	0.78	1.00													
RG20	0.12	0.67	0.62	0.89	1.00												
RG39	-0.29	0.09	0.17	-0.19	-0.11	1.00											
RG30	0.36	-0.30	-0.27	-0.41	-0.09	0.38	1.00										
RG49	0.08	0.70	0.74	0.43	0.24	0.46	0.10	1.00									
RG40	-0.14	0.04	0.13	-0.34	-0.63	0.47	-0.03	0.57	1.00								
RR19	0.08	-0.45	-0.39	-0.76	-0.65	0.30	0.58	-0.03	0.43	1.00							
RR10	-0.11	0.05	0.10	-0.30	-0.21	0.36	0.71	0.38	0.30	0.44	1.00						
RR29	-0.45	-0.01	0.04	-0.25	-0.42	0.21	0.06	0.28	0.50	0.11	0.61	1.00					
RR20	-0.49	0.22	0.26	-0.02	-0.27	0.13	0.23	0.40	0.52	-0.14	0.40	0.94	1.00				
RR39	-0.10	0.85	0.90	0.83	-0.11	-0.41	0.49	-0.26	-0.76	-0.20	-0.06	0.21	1.00				
RR30	0.09	0.01	0.00	0.01	0.40	0.24	0.75	0.03	-0.46	0.07	0.50	0.03	-0.19	0.03	1.00		
RR49	-0.04	-0.73	-0.66	-0.98	-0.90	0.31	0.46	-0.23	0.58	0.80	0.42	0.35	0.09	-0.93	0.00	1.00	
RR40	-0.27	-0.01	0.03	-0.22	-0.64	0.01	-0.48	0.26	0.81	0.12	-0.01	0.53	0.65	-0.13	-0.80	0.30	1.00
RR59	-0.04	-0.72	-0.66	-0.98	-0.90	0.31	0.46	-0.23	0.58	0.80	0.42	0.35	0.09	-0.93	0.00	1.00	0.30
RR50	-0.12	-0.58	-0.50	-0.90	-0.86	0.46	0.50	-0.05	0.60	0.78	0.54	0.49	0.24	-0.81	0.06	0.97	0.35

Ruta	RG19	RG10	RG29	RG20	RG39	RG30	RG49	RG40	RR19	RR10	RR29	RR20	RR39	RR30	RR49
RR40															
RR59															
RR50	1.00														
RR59	0.97	1.00													
RR59															

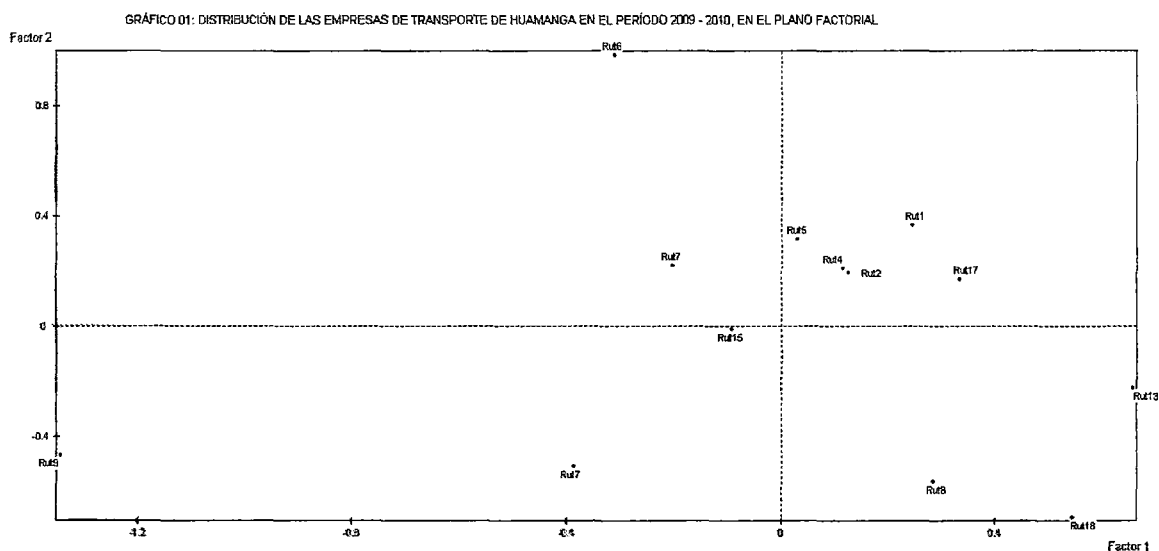
TABLA N° 11: DISTRIBUCIÓN DE LOS VALORES TEST ASOCIADOS A LAS CORRELACIONES DE LOS RATIOS DE GESTIÓN Y RATIOS DE RENTABILIDAD EVALUADAS EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE HUAMANGA EN EL PERÍODO 2009 - 2010

TEST-VALUES MATRIX																	
Ruta	RG19	RG10	RG29	RG20	RG39	RG30	RG49	RG40	RR19	RR10	RR29	RR20	RR39	RR30	RR49		
RR40																	
Ruta	99.99																
RG19	-0.84	99.99															
RG10	-0.92	10.56	99.99														
RG29	0.09	4.29	3.75	99.99													
RG20	0.44	2.95	2.59	5.08	99.99												
RG39	-1.06	0.33	0.63	-0.70	-0.39	99.99											
RG30	1.35	-1.11	-1.00	-1.59	-0.33	1.46	99.99										
RG49	0.29	3.09	3.46	1.65	0.89	1.78	0.37	99.99									
RG40	-0.49	0.15	0.48	-1.28	-2.64	1.86	-0.12	2.32	99.99								
RR19	0.30	-1.74	-1.48	-3.55	-2.80	1.11	2.41	-0.11	1.65	99.99							
RR10	-0.39	0.17	0.34	-1.10	-0.75	1.34	3.17	1.44	1.13	1.71	99.99						
RR29	-1.77	0.02	0.15	-0.92	-1.61	2.40	0.76	3.28	2.22	1.93	1.86	0.40	2.55	99.99			
RR20	-1.93	0.81	0.95	0.08	-0.98	0.48	2.64	1.52	2.06	-0.52	1.52	6.14	0.77	99.99			
RR39	-0.36	4.49	3.98	7.88	4.21	-0.39	1.57	1.91	-0.96	-3.59	-0.73	-0.21	0.77	99.99			
RR30	0.31	0.02	0.02	0.02	1.54	1.26	3.47	0.10	-1.77	0.27	1.99	0.09	-0.68	0.10	99.99		
RR49	-0.13	-2.32	-2.85	-4.10	-5.37	1.17	1.32	-0.86	1.98	3.95	1.61	1.34	0.32	-6.03	0.00	99.99	
RR40	-0.99	-0.05	0.12	-0.79	-2.73	0.03	1.89	0.94	4.02	0.43	-0.05	2.12	2.81	-0.46	-3.99	1.12	99.99
RR59	-0.14	-2.31	-2.84	-4.11	-5.35	1.18	1.32	-0.86	1.97	3.98	1.60	1.31	0.30	-6.04	0.00	17.74	1.11
RR50	-0.44	-2.39	-1.98	-5.35	-4.63	1.81	2.00	-0.17	2.49	3.80	2.18	1.93	0.89	-4.11	0.22	7.36	1.32

Ruta	RG19	RG10	RG29	RG20	RG39	RG30	RG49	RG40	RR19	RR10	RR29	RR20	RR39	RR30	RR49
RR40															
RR59															
RR50	99.99														
RR59	7.39	99.99													
RR59															

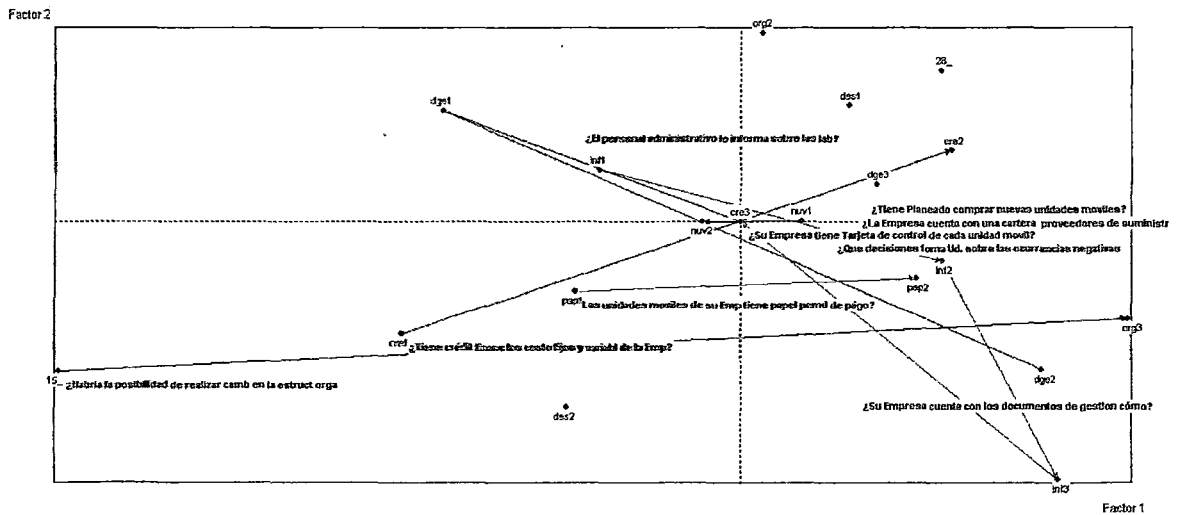
El Gráfico N° 01 presenta la distribución de las empresas de transporte según rutas, los puntos del plano factorial que están próximos tienen características similares y otras tantas diferentes. Estos criterios permiten determinar que la Ruta 7, Ruta 15, Ruta 5, Ruta 4, Ruta 2, la Ruta 1 y Ruta 17 asocian a empresas en un grupo que

tienen algunas características operativas comunes; las demás rutas son diferentes, tal vez porque tienen otras formas de trabajo, poco habituales, o sea debido a que hay algunas empresas que son propietarias formales de las unidades móviles inscritas en los Registros Públicos; en tanto, hay otras que se ha invitado a algunos propietarios de ómnibus a que se unan a la empresa de transporte urbano, pero cada uno administra su unidad móvil.



El Gráfico N° 02 presenta algunos perfiles del control interno y de la evaluación de actividades realizadas al interior de las empresas. Si superponemos el gráfico anterior al de las modalidades activas, determinamos que hay modalidades que están muy correlacionadas con el Factor 01: de las políticas de trabajo y del Factor 02: de documentos de gestión y de las relaciones laborales. Una modalidad o ruta bien próxima al factor 01 o al factor 02 indica una alta correlación debido a la distancia Chi Cuadrado, vista como una métrica euclidiana.

GRÁFICO 02. DISTRIBUCION DE LAS MODALIDADES ACTIVAS DE LAS VARIABLES DE ESTUDIO EN EL PLANO FACTORIAL 1 Y 2



Luego de haber descrito los resultados, puntualizando algunos detalles específicos de las empresas de transporte urbano, que por lo general realizan operaciones comerciales sencillas y han implementado un sistema de control interno para el cumplimiento de algunas metas propuestas en sus planes operativos. Presentamos a continuación, en términos de los resultados obtenidos y de la utilización del método analítico-sintético, las razones suficientes para contrastar las hipótesis específicas formuladas en la presente investigación.

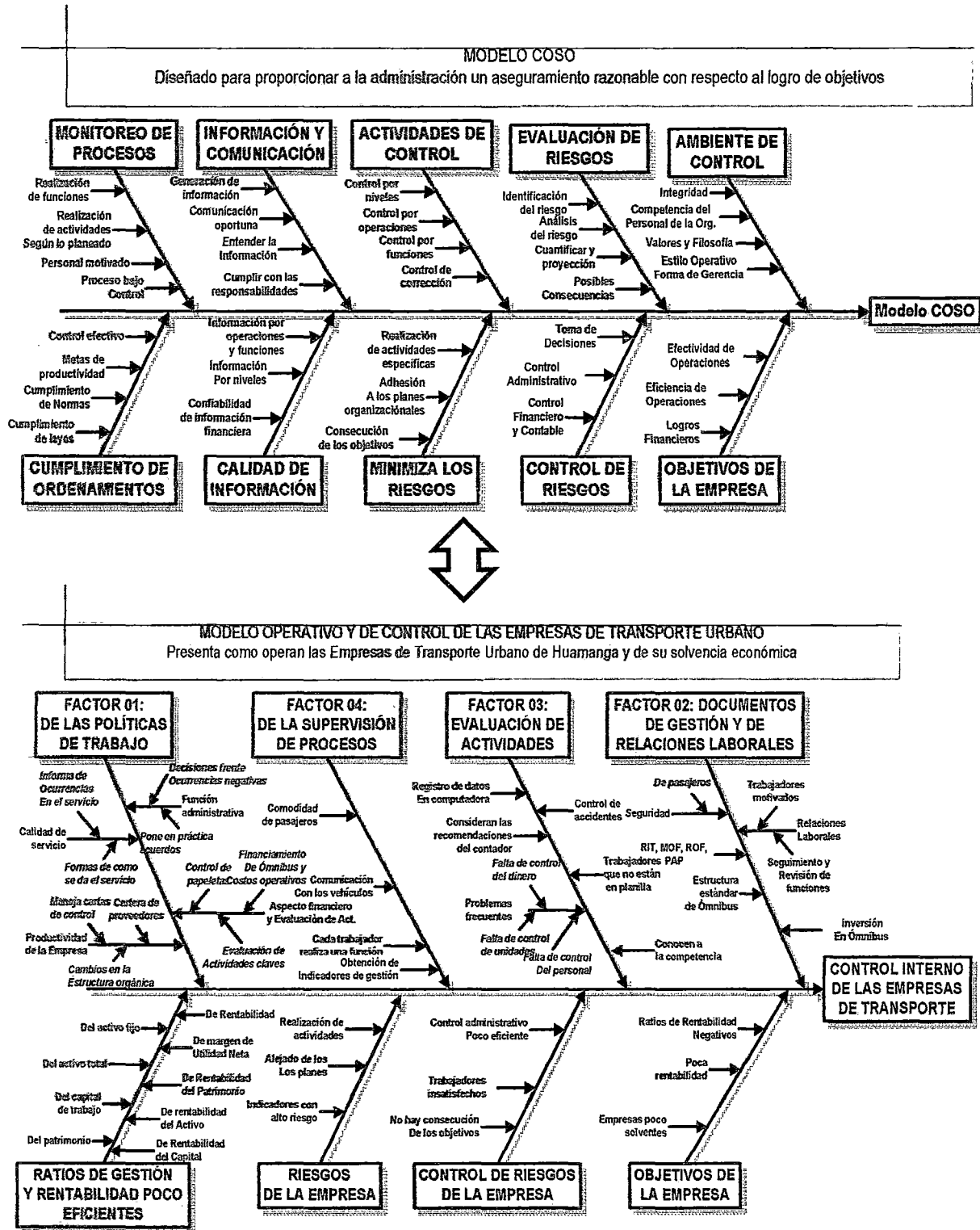
4. Contrastación de hipótesis

4.1. Contraste con la primera hipótesis específica

Solo algunas políticas del control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 coinciden con las componentes del control interno del modelo COSO.

Para contrastar esta hipótesis, es necesario construir el Modelo COSO y Modelo de Operativo y de Control de las Empresas de Transporte Urbano de Huamanga en el periodo 2009-2010, utilizando el diagrama de causa-efecto de Ishikawa, el primer modelo se ha construido en base a los lineamientos descritos en el marco teórico y el segundo modelo se ha construido con los resultados obtenidos del Software SPADN 3.21; por consiguiente, se compara los dos modelos:

GRÁFICO N° 03. COMPARACIÓN DEL MODELO COSO Y EL MODELO OPERATIVO Y DE CONTROL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE HUAMANGA



El Gráfico N° 03 facilita la comparación de los diagramas. Se determina que la estructura del **Modelo COSO** tiene cinco componentes: ambiente de control, evaluación de riesgos, actividades de control, información, comunicación y monitoreo de procesos; que, si se aplican adecuadamente en la empresa, se logra: los objetivos estratégicos, se controla los riesgos, se minimizan los riesgos, se tiene información de la calidad y se cumplen las normas o lo que está escrito en los documentos de gestión. Por otro lado, se tiene el **modelo operativo y de control instaurado en las empresas de transporte urbano**, elaborado con la información sintetizada en cuatro factores que asocian cada uno, variables con correlaciones significativas y que conjuntamente explican el 62.77 % de la varianza total. Estos son: **Factor 02:** documentos de gestión y de las relaciones laborales, **Factor 03:** evaluación de actividades, **Factor 04:** de la supervisión de procesos y el **Factor 01:** de las políticas de trabajo. Si se aplican apropiadamente estos procesos, se cumplen los objetivos de la empresa; pero, como en este diagrama también se evalúan los resultados obtenidos de las empresas en estudio en el 2009 y 2010, se tiene que: los objetivos de la empresa no se han cumplido; la mayoría afirma que se han logrado en un 75 %. El control de riesgos es poco eficiente; el riesgo de la empresa transportista no está cuantificado; los ratios de gestión y ratios de rentabilidad, los primeros son positivos y los segundos son negativos. Quiere decir que los ratios de gestión indican que se realizan los procesos, pero no con la eficiencia y eficacia que se deben, puesto que los ratios de rentabilidad están en rojo; esto debe interpretarse que las empresas solo se mantienen o sobreviven gracias a los créditos, dado que su ingreso monetario es una variable aleatoria.

Al margen de los resultados, podemos establecer algunas similitudes o equivalencias de los dos modelos; por tanto, el ambiente de control del **modelo COSO** es equivalente al Factor 02: de los documentos de gestión y de las

relaciones laborales del **modelo de operativo y de control de las empresas de transporte urbano (MOCETU)**; en este último modelo, no es muy especializado, pero se intenta observar la forma de gerencia, las empresas transportistas, las competencias del personal, de algunos aspectos de control, que están descritos en sus documentos MOF, RIT, ROF y PAP.

En evaluación de riesgos y actividades de control del **modelo COSO**, es equivalente al Factor 03: de evaluación de actividades del **modelo de operativo y de control de las empresas de transporte urbano (MOCETU)**. En este último, se intenta realizar un control efectivo de riesgos y minimizar el riesgo, pero la evaluación no es eficiente. Lo ideal sería aplicar tal como está estructurado en el modelo COSO; pero, como son empresas pequeñas, tienen sus variantes o tal vez sea debido a que no se dispone de la inversión para la especialización de cada área.

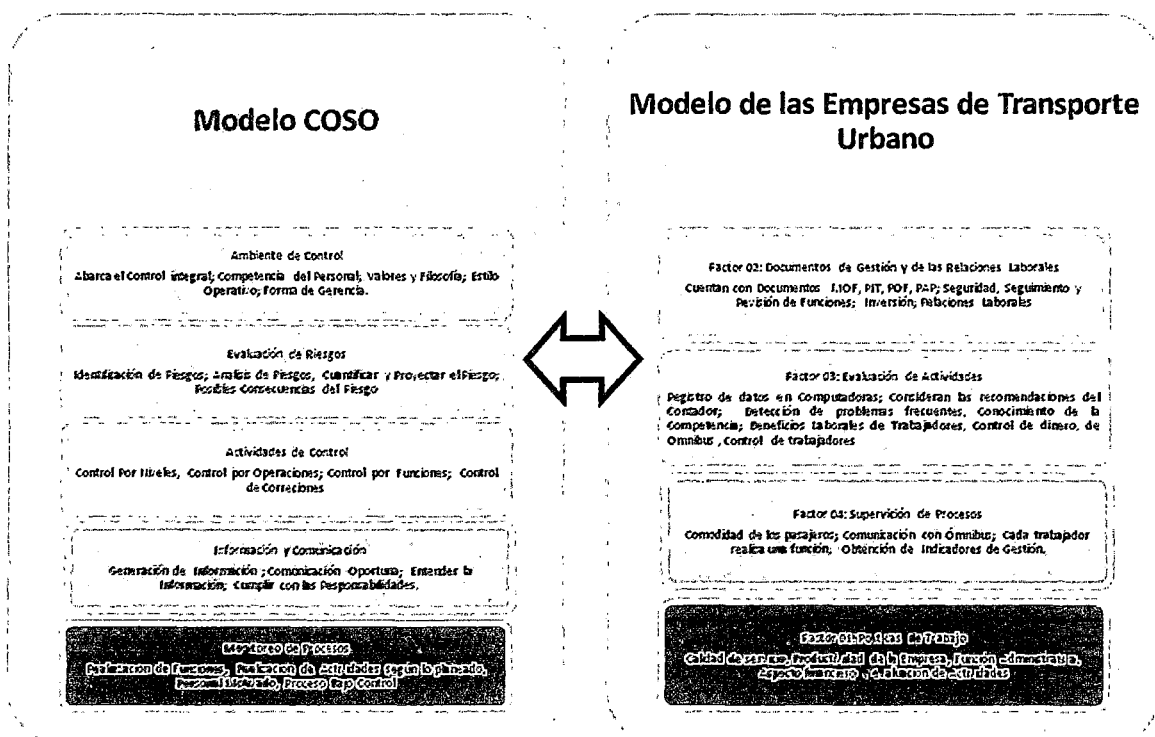
La información y comunicación del **modelo COSO** es equivalente al Factor 03: de supervisión de los procesos del **modelo de operativo y de control de las empresas de transporte urbano**; pues, ambos están orientados a supervisar que las actividades planificadas en los documentos de gestión se cumplan, con la variante que en las empresas de transporte tienen su estilo propio para generar su información y dan más importancia a la información de recaudación del dinero de los pasajeros.

El monitoreo de procesos del **modelo COSO** es equivalente al Factor 01: de las políticas de trabajo, **modelo de operativo y de control de las empresas de transporte urbano**. Ambas describen cómo funciona la parte operativa del negocio; pero, en las empresas transportistas, los procesos no son muy complejos; pues, su

servicio, a pesar de ser monitoreado con los sistemas antes descritos, tiene un deficiente control del dinero que paga el pasajero al cobrador de la unidad móvil.

Las comparaciones realizadas permiten elaborar el siguiente gráfico:

GRÁFICO N° 04. SIMILITUDES QUE EXISTEN ENTRE EL MODELO COSO Y EL MODELO OPERATIVO Y DE CONTROL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE HUAMANGA



De los resultados descritos anteriormente, y los dos esquemas presentados que combinan la teoría de *control de procesos* y la *teoría estadística*, que ha permitido sintetizar la información recogida a través de la encuesta, en *cuatro factores*, describen características de cómo es el trabajo interno de la empresa transportista y cómo es el servicio que brinda; así como del conocimiento de la realidad problemática, que ha demandado muchas horas de observación por parte del investigador. Permite determinar que "algunas políticas de control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el período 2009-2010

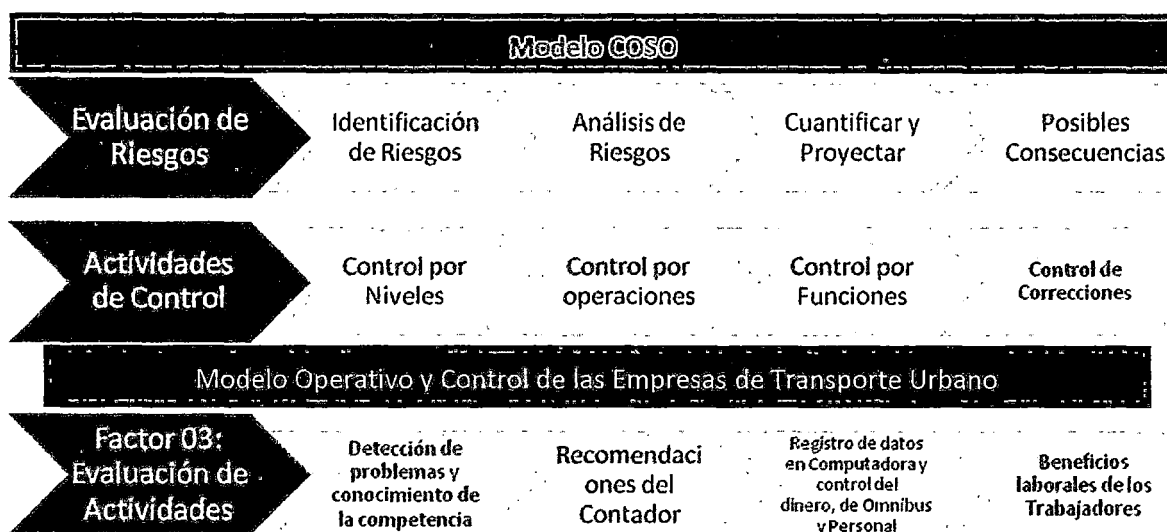
son equivalentes a las componentes del modelo COSO, que es un modelo ideal especializado para el logro de los objetivos y metas”.

4.2. Contraste con la segunda hipótesis específica

Algunos aspectos de la evaluación de control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 se ajustan a los lineamientos de evaluación del control interno exigidos en el modelo COSO.

Para dar sustento a esta hipótesis, es necesario realizar un análisis minucioso del componente **evaluación de riesgos y actividades de control** del modelo COSO, con su equivalente Factor 03: de evaluación de actividades del modelo de operativo y de control de las empresas de transporte urbano. El siguiente gráfico sintetiza los actuados en proceso de evaluación:

GRÁFICO N° 05. COMPARACIÓN DE LA EVALUACIÓN DEL MODELO COSO Y DEL MODELO OPERATIVO Y DE CONTROL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE HUAMANGA



Según el esquema confeccionado con los datos antes descritos, se encuentra que tres componentes se asemejan o son equivalentes en ambos modelos; estos son: la identificación de riesgos y el control por niveles del modelo COSO, tienen su semejanza con la detección de problemas del MOCETU. Según los datos antes descritos, el mayor problema es el control del dinero recaudado de los pasajeros, seguidos en un menor porcentaje los problemas de control de los ómnibus y el control de personal; luego, el conocimiento de la competencia indica que el control se realiza a nivel interno y a nivel externo.

El análisis de riesgos del modelo COSO es equivalente a las recomendaciones que realiza el contador de la empresa de transportes; pues, este último, para recomendar, ha tenido que analizar los procesos de la empresa y especialmente el aspecto financiero y contable. Lo que sí es desconocido es cómo controlan estas operaciones, tal vez el contador trabaja en forma permanente en el empresa o en forma eventual; la primera afirmación permite que el contador conozca bien las operaciones y pueda controlarlas adecuadamente; en tanto, la segunda, por la naturaleza de trabajo del contador, solo realiza las actividades y operaciones con la información que le proporcionan los que acopian la información.

El aspecto de cuantificar y proyectar conjuntamente con el aspecto de control de funciones del modelo COSO es equivalente al registro de datos en computadora, control de dinero, control de trabajadores y control de unidades móviles del modelo operativo y control de las empresas de transporte urbano; para fundamentar estos aspectos de las empresas de transporte, es necesario resaltar que el control de dinero depende del cobrador, porque es el recaudador directo y del chofer del ómnibus, el control del ómnibus se realiza mediante las tarjetas de control que son

picadas por un sistema mecánico colocado en ciertos puntos de la ruta que recorre el ómnibus, el chofer y el cobrador son controlados desde que sale el ómnibus a prestar servicios al público.

Los demás aspectos del modelo COSO no se pueden detectar formalmente en los procesos de las empresas de transporte, tal vez se realicen en forma eventual y eso explica que permanezcan en el mercado.

La **evaluación de riesgos y actividades de control** del modelo COSO, comparados con el Factor 03: **de la evaluación de actividades** de las empresas de transporte urbano, permiten afirmar que: *algunos aspectos de evaluación de actividades de las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009 y 2010 coinciden con los aspectos de la evaluación de riesgos: identificación de riesgos, análisis de riesgos, cuantificar y proyectar riesgos; y, con los aspectos de actividades de control como: control por niveles y control por funciones del modelo COSO.* Estos indicadores descritos proporcionan soporte a nuestra hipótesis en cuestión, pero cabe agregar que la naturaleza de las empresas de transporte tienen procesos sencillos para su funcionamiento y que su forma de recaudación de dinero es una variable aleatoria de difícil control, porque esto está sujeto al número de pasajeros que suben y de los valores éticos del cobrador y chofer.

4.3. Contraste para la tercera hipótesis específica

Los ratios de gestión y rentabilidad de las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 son bajos, debido a que no aplican eficientemente los lineamientos que exige el modelo COSO.

Los estadígrafos descritos en las tablas número 05, 10 y 11, que presentan a los ratios de gestión y de rentabilidad de las empresas de transporte urbano de Huamanga, permiten discriminar los ratios del 2009 con los ratios del 2010, para ver cómo se han desarrollado las empresas transportistas en los dos años de análisis.

La tabla N° 12 y el gráfico N° 06 indican que los ratios promedios RG1: ratio del activo fijo, RG2: ratio del activo total y RG3: ratio del capital de trabajo, comparando el 2009 con el año 2010, observa un ligero crecimiento; además, los dos primeros ratios de gestión tienen altas correlaciones con el Factor 01: de las políticas de trabajo; así mismo, el ratio de patrimonio promedio en el 2009 es de 1.64 y en año 2010 es de 0.72. Esto significa que hay un descenso de las utilidades de los empresarios transportistas.

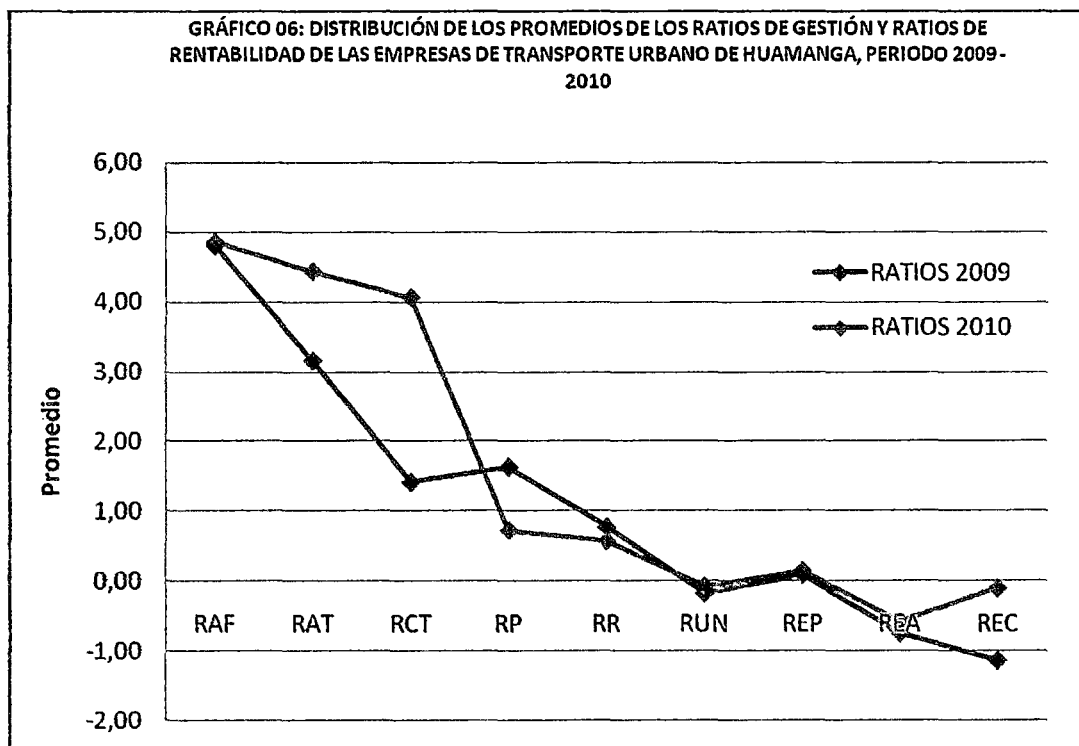
Con respecto a los índices de rentabilidad promedios, RR1: ratio de rentabilidad, RR2: ratio de margen de utilidad neta, RR3: ratio de rentabilidad del patrimonio, RR4: ratio de rentabilidad del activo, RR5: ratio de rentabilidad del capital, los resultados tanto para el 2009 y 2010 como para los ratios de rentabilidad y rentabilidad patrimonial, se observa que son positivos, por lo que denotan que los activos han sido utilizados adecuadamente en las operaciones de las empresas, los demás ratios promedios son negativos; esto conlleva a pensar que, para operar, las empresas lo hacen a través de créditos.

Del análisis conjunto de estos ratios, determinamos que los de gestión están orientados adecuadamente, pero no están incidiendo positivamente en los ratios de rentabilidad, dado que no están produciendo los resultados esperados; en consecuencia, el control interno aplicado no está cumpliendo con los objetivos de la empresa transportista. Este razonamiento permite establecer que **los ratios de gestión y rentabilidad de las empresas de transporte urbano de Huamanga en**

el periodo 2009–2010 denotan que no están obteniendo la cantidad de recursos de los pasajeros para la empresa, debido a que no aplican eficientemente los lineamientos que exige el modelo COSO.

TABLA N° 12. DISTRIBUCIÓN DE LOS ESTADÍGRAFOS ASOCIADOS A LOS RATIOS DE GESTIÓN Y RATIOS DE RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE HUAMANGA EN EL PERÍODO 2009 Y 2010

COD	RATIOS	N° De Emp.	Promedio 2009	Desviación Estándar 2009	Correlación con Factor 1	Promedio 2010	Desv. Estándar 2010	Correlación con Factor 1
RAF	Ratio del activo fijo	13	4.80	6.94	0.66	4.85	6.85	0.64
RAT	Ratio del activo total	13	3.16	6.26	0.69	4.43	6.85	0.53
RCT	Ratio del capital de trabajo	13	1.42	5.79	0.06	4.06	3.85	-0.74
RP	Ratio del patrimonio	13	1.64	1.64	0.06	0.72	2.16	-0.14
RR	Ratio de rentabilidad	13	0.77	0.41	-0.75	0.57	0.53	-0.61
RUN	Margen de utilidad neta	13	-0.17	0.31	-0.27	-0.08	0.19	0.00
REP	Rentabilidad patrimonial	13	0.10	0.31	0.64	0.14	0.38	-0.26
REA	Rentabilidad del activo	13	-0.74	2.53	-0.72	-0.58	1.33	0.03
REC	Rentabilidad del capital	13	-1.13	3.95	-0.72	-0.11	0.63	-0.71



Para finalizar este apartado, puntualizamos que las empresas de transporte, por lo general, tienen poco personal en la parte administrativa; pero, en la parte operativa, en cada unidad móvil, se tiene un chofer y un cobrador, que son monitoreados por un supervisor para controlar un poco los ingresos. Por otro lado, hay empresas que son dueñas de todas las unidades de transporte que administran, y hay otras empresas que solo tienen la licencia de las rutas, pero no son dueños de todas las unidades móviles; los propietarios han sido invitados a participar de la empresa a cambio de pagar un importe monetario diario, esto quiere decir que cada propietario administra su unidad de transporte. Estas variantes observadas en las empresas de transporte urbano dificultan aplicar el control interno de acuerdo a los lineamientos del modelo COSO; esperar altos índices de rentabilidad es casi imposible, porque si solo se paga un tributo por pertenecer a la empresa, lo recaudado sirve para financiar los costos operativos.

La versatilidad de constitución interna de las empresas de transporte urbano de Huamanga demanda reorientar sus procesos para tener un mejor control interno.

CONCLUSIONES

Luego de haber realizado la investigación, presentamos las siguientes conclusiones, producto de los resultados hallados:

1. En la comparación del modelo COSO y del modelo operativo y de control de las empresas de transporte, se determina que la información producto del procesamiento de la encuesta sintetiza las 38 variables de estudio en cuatro factores que asocian a variables correlacionadas con un 95 % de confianza. Factor 01: De las políticas de trabajo, con un peso aportado por las variables que lo forman, de 69.2 %; Factor 02: De los documentos de gestión y de las relaciones laborales, con un peso de 48.5 %; Factor 03: Evaluación de actividades, con un peso de 57.1 % y Factor 04: Supervisión de procesos, con un peso de 42.6 %. Que, cotejados con las componentes del control interno del modelo COSO: ambiente de control, evaluación de riesgos, actividades de control, información y comunicación, y monitoreo de procesos, se encuentran algunas equivalencias o relaciones que tal vez no sean perfectas, pero que explican cómo son los procesos de estas pequeñas empresas: ambiente de control & documentos de gestión y de las relaciones laborales, evaluación de riesgos y actividades de control & evaluación de actividades, información y comunicación & supervisión de procesos, monitoreo de procesos & políticas de trabajo.
2. La relación de evaluación de riesgos y actividades de control del **modelo COSO & evaluación de actividades del modelo operativo y control de las empresas de transporte urbano en el periodo 2009 y 2010** permiten afirmar que los aspectos de la evaluación de riesgos como: identificación de riesgos, análisis de riesgos, cuantificar y proyectar riesgos, y los aspectos de actividades de control como: control por niveles y control por funciones del **modelo COSO** son equivalentes a los prescritos en el Factor 03: De evaluación de actividades; que comprende: detección de problemas y conocimiento de la competencia, recomendaciones del contador, registro de datos en computadora, control del dinero, control de unidad móvil y control de personal del modelo de operativo y de control de las empresas de transporte urbano. Estos pares son parecidos, dejando de lado la funcionalidad que representan en el contexto de la empresa.

3. Los ratios de gestión y los ratios de rentabilidad no se complementan o están en relación inversa, dado que los ratios de gestión crecen en año 2010 y los ratios de rentabilidad disminuyen o son casi parecidos en el periodo de análisis. Cabe resaltar que estos son negativos, lo que significa que las empresas de transporte urbano no son solventes, debido a que no se aplica adecuadamente los lineamientos del modelo COSO.
4. Solo algunos de los componentes del control interno se encuentran implementados, pero no de manera eficiente.
5. Derivado de los resultados, se puede determinar que la problemática de carecer de un sistema de control interno se refleja en un inadecuado uso de los recursos y el deficiente manejo de las operaciones. Encontrándose lo siguiente:
 - **Entorno de control.** La empresa carece de misión, visión, valores y organigrama formal, así como de capacitación periódica al personal.
 - **Evaluación de riesgos.** La organización enfrenta falta de control en el manejo de las cuotas entregadas, de los horarios de trabajo, del mantenimiento de las unidades y carece de las herramientas administrativas necesarias para realizar sus actividades en relación a su nuevo régimen jurídico.
 - **Actividades de control.** Necesita reglas, políticas y procedimientos formales que le ayuden a realizar las actividades y transacciones de manera adecuada.
 - **Información y comunicación.** Carece de los medios necesarios para el control de grupos y la óptima toma de decisiones.
 - **Supervisión.** La vigilancia de las actividades se realiza de manera informal e infrecuente, por lo que el control de ellas es inadecuado.

Por lo anterior, el objetivo general del presente trabajo fue que las empresas de transporte de pasajeros de la provincia de Huamanga logren la efectividad de la gestión mediante el modelo COSO, para el control interno, debido a que se debe analizar y reflexionar detenidamente sobre el cambio que se vive, para poder evaluar sus tendencias y prever sus efectos, a fin de determinar lo que a

partir de hoy se debe realizar para ayudar a las organizaciones a definir nuevos horizontes que maximicen oportunidades, eficiencia y rentabilidad. En la dinámica del entorno actual, se debe dirigir a las organizaciones como agentes de cambio; por tanto, estar a la vanguardia y convertirse en asesores o consultores confiables, llevando a cabo en lo posible todos los trabajos que aportan un valor agregado a los productos o servicios que ofrecen las empresas.

RECOMENDACIÓN

1. Los resultados permiten sugerir a las empresas de transporte urbano que deben redefinir sus procesos de control interno y ser creativos para controlar los ingresos que producen.
2. Por el sustento concretado en la investigación, se debe implementar el modelo COSO.
3. Se debe construir participativamente un manual de organización de acuerdo a la propuesta presentada.
4. Las empresas de transporte de pasajeros objeto de estudio deberán canalizar recursos para obtener la eficaz aplicación del control interno según el modelo COSO; con ello fortalecer las condiciones que propicien su crecimiento y diversificación. Para lograr que la organización se desarrolle adecuadamente, es necesario que capacite a su personal administrativo y operativo, obteniendo asesoría de las autoridades en la rama, sobre cursos de capacitación para operadores y dueños de unidades de transporte de pasajeros; para así aprender las disposiciones de seguridad en la conducción; por otro lado, se oriente a los concesionarios para que se involucren en el proceso administrativo de dicha actividad económica. Es importante no olvidar que algunos temas que deben abordarse son la atención y trato al público, con calidad de transporte y educación vial, así como el desarrollo de los procesos administrativos y de información para el personal que labora en las oficinas.

Por lo anterior, se presenta una propuesta a las empresas de transporte para que tengan un ambiente laboral sano, se detecten a tiempo los riesgos que pudieran sufrir los procesos de trabajo y se puedan contrarrestar; también, establecer procedimientos y políticas que ayuden a realizar las actividades y operaciones en forma oportuna, teniendo la información y comunicación necesaria, que ayude a la correcta toma de decisiones, lográndose lo anterior, con el seguimiento y supervisión de dicha propuesta para la obtención de resultados satisfactorios y así alcanzar los objetivos de la organización.

BIBLIOGRAFÍA

1. YARASCA RAMOS, Pedro Antonio
1998 **Fundamentos con un enfoque moderno, fases del proceso de la auditoría con aplicación de casos prácticos.** 2ª ed. Lima.
3. APAZA MEZA, Mario
2007 **Formulación, análisis e interpretación de estados financieros.** Lima: Pacífico editores.
4. FLORES SORIA, Jaime
2007 **Análisis e interpretación de estados financieros.** Centro de especialización en contabilidad y finanzas. Lima: Cecof
5. VERGARA B., Mario; VERGARA S., Olga; VERGARA S., Mario
2002 **Auditoria moderna.** 2ª ed. Lima: Santa Rosa S.A.
6. GÓMEZ MORFIN, Joaquín
2000 **El control interno en los negocios.** 5ª ed. México: Fondo de Cultura Económica.
7. COOPER y LYBRAND
1997 **Los nuevos conceptos del control interno.** New York: Díaz Santos S.A.
8. ESTUPIÑAN GAITAN, Rodrigo
2006 **Análisis de los estados financieros.** 2ª ed. Lima: Horizonte.
9. SHUSTER, José Alberto
1992 **Control interno.** Washington: Machi.
10. GOXENS, Antonio y ÁNGELES, María
1995 **Enciclopedia práctica de la contabilidad.** España: Océano.

11. MANTILLA BLANCO, Samuel Alberto
2005 **Control interno. 4ª ed.** Bogotá: Esfera Editores Ltda.
12. DORTA VELAZQUEZ, José Andrés
2005 **Teorías organizativas y los sistemas de control interno.**
España: Océano.
13. ARENS, Alvin A.; LOEBBECKE, James
2005 **Auditoria un enfoque integral. 2ª ed.** Lima.
14. MONTOYA WILLIAMS; Héctor
1997 **La contabilidad como base de control interno en las instituciones financieras.** Lima: San Marcos.
15. TANAKA NAKASONE, Gustavo
2005 **Análisis de estados financieros para la toma de decisiones.**
Lima: Fondo editorial.
16. RUBIO DOMINGUEZ, Pedro
2002 **Introducción a la gestión empresarial. 2ª ed.** México.
17. DÍAZ ZURRO, A.
2002 **El control interno.** Revista Española de Control Externo, N° 10.
18. FLORES SORIA, Jaime.
2009 **Contabilidad de gestión empresarial. 1ª ed.** Lima.
19. DIARIO OFICIAL "EL PERUANO"
2010 **Cronograma del régimen extraordinario de permanencia para los vehículos destinados al servicio de transporte de personas en diversas regiones del país.** Resolución Ministerial N° 593-2010-MTC/02

20. WREN, Daniel
2008 **Historia de la gestión.** Barcelona: BELLOCH.
21. CEPEDA ALONSO, Gustavo
1996 **Auditoría y Control Interno.** Bogotá: McGraw-Hill.
22. ESTUDIO CABALLERO BUSTAMANTE
2007 **Control interno.** Lima.
23. GÓMEZ CEJAS, Guillermo
1994 **Planeación y organización de empresa.** 8ª ed. Mexico: McGraw-Hill.
24. CRUZ LEZAMA, Osain
2007 **Indicadores de gestión.** Actualidad Empresarial
25. SÁNCHEZ BALLESTA, Juan Pedro
2002 **Análisis de rentabilidad de la empresa.** 5ª ed. España: Copyright.
26. REVISTA MENSUAL
1998 **Gestión empresarial de transporte.**
27. NELSON, Sosa Diego
2004 **Revista Contaduría Pública.** "Congreso Interamericano de Contabilidad y Auditoría Interna". Uruguay.
28. REVISTA INTERNACIONAL
2005 **Legislación de contabilidad y auditoría.** España.
29. VV.AA.
2007 **Desarrollar la gestión de la creatividad de la innovación.** Edic. DEUSTO S.A.

30. SA MANTILLA
2003 **Estructura conceptual integrada del control interno. 3ª ed.**
Bogotá: Ecoe ediciones.
31. PERDOMO, Moreno Abraham
2003 **Fundamentos de control interno. 9ª ed.** México: Thomson.
32. SANTILLANA GONZÁLEZ, Juan Ramón
2003 **Establecimiento de sistemas de control Interno. 3ª ed.**
México: Thomson.
33. BERNSTEIN, Leopold A.
1995 **Análisis de estados financieros. 1ª ed.** Bogotá: Irwin
34. MONTOYA WILLIAMS, Héctor
1997 **La conabilidad como base del control interno en las
instituciones financieras. 1ª ed.** Lima: San Marcos

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN
CRISTOBAL DE HUAMANGA
BIBLIOTECA

ANEXOS

ANEXO N° 01: PROPUESTA DEL MODELO COSO PARA EL CONTROL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA PROVINCIA HUAMANGA

Caso: Empresa de transporte urbano "Sucre" S.R.L. (Ruta: 07)

ANÁLISIS FODA

<p align="center">FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contar con 20 unidades de transporte para cubrir las necesidades de transporte de los usuarios en la zona. • Ser una empresa de sociedad de responsabilidad limitada. • Contar con terreno propio. 	<p align="center">OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tramitar y obtener concesiones por el periodo de 6 años ante la Municipalidad Provincial de Huamanga, mediante licitación pública o audiencia pública para la prestación del servicio público de pasajeros. • Tramitar y obtener renovación de concesiones. • Disponer modificaciones y ampliaciones de rutas. • Otorgamiento de crédito por parte de los concesionarios para la compra de nuevas unidades.
<p align="center">DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausencia de misión, visión y valores de acuerdo a la realidad. • Ausencia de manuales de organización. • Ausencia de reglamento interno elaborado por un profesional. • Alta rotación de operadores. • Ausentismo de operadores. • Mal mantenimiento de las unidades de transporte. • Que la mayor cantidad de las unidades 	<p align="center">AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aparición de rutas que recorren ramales parecidos. • Resultados de las elecciones municipales. • Altos índices de delincuencia. • Denuncias permanentes de la Municipalidad Provincial de Huamanga sobre el gasómetro • El mal estado de las vías de transporte, que afectan el recorrido y a las unidades de transporte.

<p>de transporte sean de terceras personas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de capacitación de los conductores y cobradores para dar una atención eficiente a los pasajeros. 	
--	--

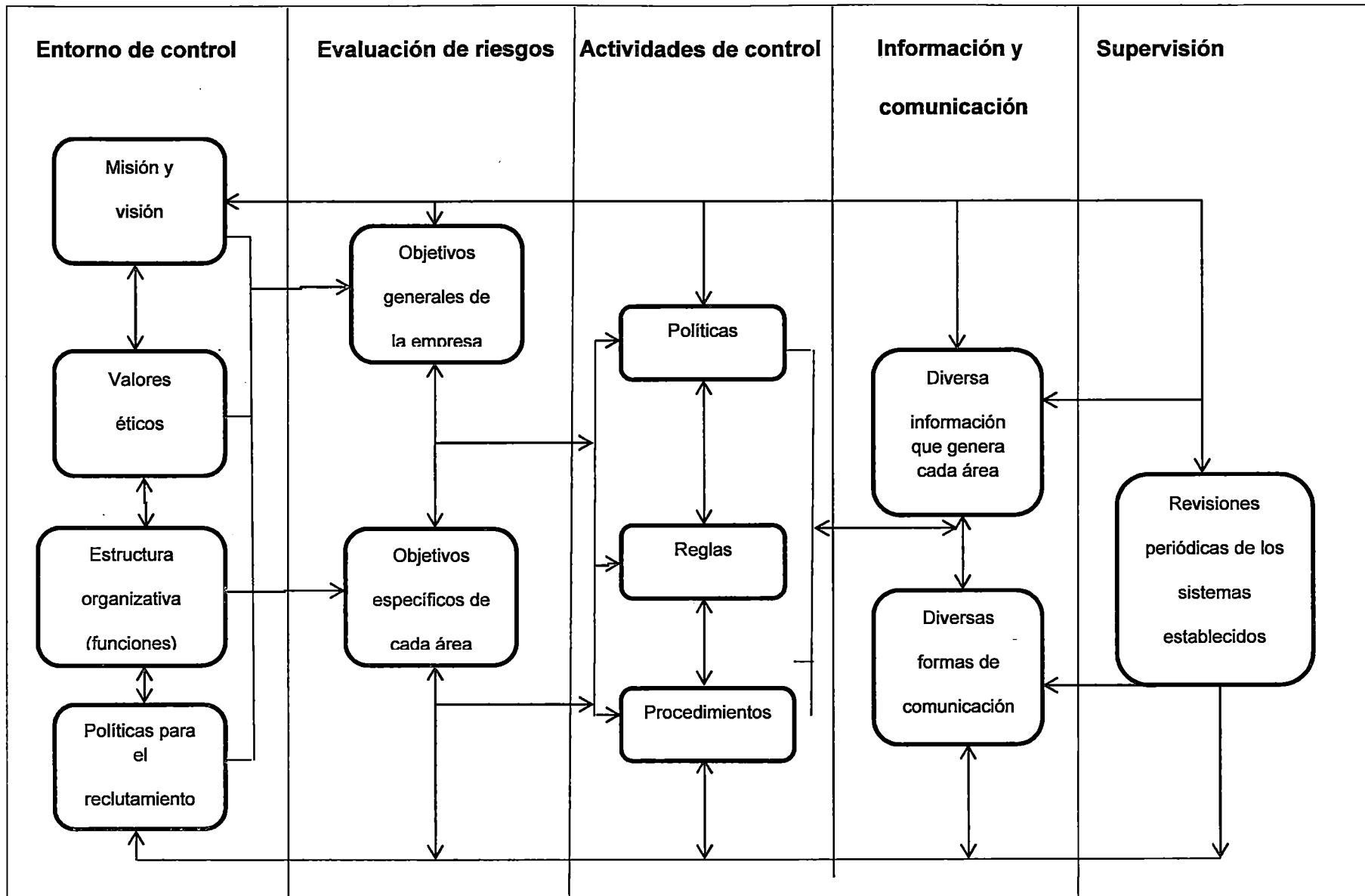
Fuente: Elaboración propia

Derivado de los resultados de la investigación, se estructuró un Manual de Organización, que permitirá a la empresa optimizar sus operaciones y lograr su correcto funcionamiento; el cual está dividido en cinco componentes del modelo COSO, los que se describen a continuación:

- **Entorno de control.** Este componente, marca las pautas de comportamiento en la organización, como la misión, visión, valores, código de ética, así como su estructura organizativa.
- **Evaluación de riesgos.** Es relevante para las organizaciones establecer los objetivos globales, así como de las principales actividades; pues, con ello, se obtiene una base para identificar y analizar los factores de riesgo que amenazan su cumplimiento oportuno.
- **Actividades de control.** A través de este componente, se establecen las normas generales para asegurar el cumplimiento de los objetivos y el adecuado desarrollo de las actividades.
- **Información y comunicación.** Es necesario para el adecuado funcionamiento de la entidad contar con la información necesaria y oportuna, así como con los canales de comunicación indispensables.
- **Supervisión.** Es necesario asegurarse que la organización funcione adecuadamente a través de diferentes supervisores.

Dicho manual contribuirá a mejorar la distribución de competencias de carácter administrativo-operativo; delimitar la autoridad y responsabilidad, reflejando una división armónica del trabajo e integrar en forma coordinada las actividades de la empresa, para el mejor cumplimiento de los objetivos de la organización.

DIAGRAMA DEL MODELO COSO



MANUAL DE ORGANIZACIÓN DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE URBANO
"SUCRE" S.R.L. (RUTA: 07)



CONTENIDO

Introducción

Antecedentes

Marco jurídico

Atribuciones

Misión

Visión

Valores

Código de ética

Estructura organizativa, funciones

Objetivo general

Objetivos específicos

Reglamento interior de trabajo para personal administrativo

Reglamento interior de trabajo para operadores

Información

Supervisión

INTRODUCCIÓN

El fin que persigue este manual es delimitar las funciones de las áreas que conforman la estructura orgánica de la empresa, permitiendo tener mayor claridad de las funciones; contribuyendo al cumplimiento de las mismas y al uso racional de los recursos con los que se cuenta, para el logro de los objetivos y evitando la duplicidad de funciones.

Para lograr lo anterior, este manual se integra con los siguientes rubros:

- Antecedentes, que describe la evolución de la empresa.
- Marco jurídico, que establece el conjunto de normas que regulan las atribuciones y el ejercicio de las funciones encomendadas.
- Atribuciones, son las funciones encomendadas de acuerdo a la escritura constitutiva.
- Misión, que se refiere a la razón de ser de la sociedad.
- Visión, lo que la organización quiere ser en el futuro.
- Valores, conjunto de cualidades que deben tener los miembros de la organización.
- Código de ética, conjunto de preceptos necesarios para el buen funcionamiento de la empresa.
- Funciones de cada área, que se asignan en la organización para la consecución de los objetivos y el cumplimiento de las atribuciones.
- Objetivo general de la empresa, que establece el quehacer de la empresa, de acuerdo con las disposiciones jurídicas.
- Objetivo de cada área, que establece el quehacer en cada departamento, para el logro de los objetivos.
- Reglamento interno para el personal administrativo, conjunto de normas que regulan las actividades del personal que labora en la organización.
- Reglamento de trabajo para operadores, conjunto de normas que regulan las actividades que realizan los operadores al prestar el servicio a los usuarios.
- Información que deberá generar cada área. Se refiere a la información necesaria para la correcta toma de decisiones.
- Supervisión de las distintas áreas de la empresa, vigilancia constante, para el correcto funcionamiento de la empresa.

La difusión del manual está encaminada a propiciar una mayor coordinación e integración del personal de la empresa, al facilitarle la identificación de las funciones básicas y servir de instrumento de consulta; por lo que deberá permanecer en la unidad correspondiente.

ANTECEDENTES

La Empresa de Transportes Urbano Sucre S.R.L. fue constituida en el 12 de junio de 1997 y registrada ante los Registros Públicos en el asiento 1-A de N° 305 del Registro Mercantil de Sociedades. Tiene personería jurídica privada, que se rige bajo Ley General de Sociedad. Ante el Notario público de Ayacucho, don Aparicio F. Medina Ayala, comparece don Abilio Flores Cárdenas en su condición de Gerente General de la Empresa de Servicios Ruta 07. Siendo su principal objetivo organizar y prestar un servicio eficiente de transporte de pasajeros a nivel urbano, interurbano e interprovincial, bajo las condiciones de comodidad, eficiencia, seguridad, puntualidad e higiene; contribuyendo al desarrollo local, regional y nacional, fomentando el turismo. Sustentado en el art. 118 de la Constitución Política del Estado y el Decreto Ley 27181, el DS. N° 009-2004-2005 MPH/A. Iniciando con un capital social de S/. 5500.00, dividido y representado por 550 participaciones iguales acumulables e indivisibles, de un valor de S/. 10.00 cada participación, conformado por 11 socios.

Sus fundadores se dieron cuenta de la necesidad de crear rutas de transporte debido al crecimiento de la población que habitaba el lugar que requería medios de transporte para el personal que laboraba en las diferentes instituciones, negociantes y público en general; por este motivo, diseñaron la ruta para transportar a las personas de:

IDA: carretera a Cusco. Av. Machupicchu. Jr. Nicaragua, Parque Central Miraflores, IST "Víctor Álvarez", Av. Magisterial. Jr. Los Morochucos, Av. Naciones Unidas, Av. Venezuela, Av. Las Américas, Jr. Amauta, Av. Cusco, Av. Ramón Castilla, Puente Nuevo, Av. "Carlos F. Vivanco", Jr. Tres máscaras, Av. Mariscal Cáceres, Jr. Asamblea, Av. Independencia, Vía Los Libertadores.

DE VUELTA: Vía Los Libertadores, Av. 26 de Enero, Jr. M. Llerena (IE "Federico Froebel"), Av. Los Pinos, Asoc. "Andrés Avelino Cáceres", Mercado "Nery García Zárate" Urb. "Basilio Auqui" (Por Mz.), Puente "Basilio Auqui", Prolongación Manco Cápac, Jr. Venezuela, Av. Bolognesi, Av. Simón Bolívar, Centro Educativo "Abelardo Quiñones", Av. Las Malvinas, Av. Naciones Unidas, Jr. Los Morochucos, Av. Magisterial, IST "Victor Alvarez Guapaya", Av. Nicaragua, Av. Machupicchu, Carretera a Cusco, final.

Relación de unidades de transporte con que cuenta la Ruta 07

N°	PLACA	MARCA	AÑO-FAB.	AÑO DE SALIDA DE SERVICIO	CLASE
1	US-1238	ZONDA	2008	11 de junio de 2028	UNIDADES DE TRANSPORTE
2	US-1222	MITSUBISHI	1995	11 de junio de 2015	UNIDADES DE TRANSPORTE
3	UK-2561	ASIA	1994	11 de junio de 2014	UNIDADES DE TRANSPORTE
4	UQ-5515	MITSUBISHI	1992	11 de junio de 2013	UNIDADES DE TRANSPORTE

5	Z1J-776	MITSUBISHI	1992	11 de junio de 2013	UNIDADES DE TRANSPORTE
6	A1G-730	HINO	1994	11 de junio de 2014	UNIDADES DE TRANSPORTE
7	US-1229	MITSUBISHI	1997	11 de junio de 2017	UNIDADES DE TRANSPORTE
8	VG-5200	KING	1997	11 de junio de 2017	UNIDADES DE TRANSPORTE
9	A2B-737	NISSAN	1995	11 de junio de 2015	UNIDADES DE TRANSPORTE
10	US-1221	MITSUBISHI	1996	11 de junio de 2016	UNIDADES DE TRANSPORTE
11	UO-7402	MITSUBISHI	1988	11 de junio de 2011	UNIDADES DE TRANSPORTE
12	A2U-791	MITSUBISHI	1987	11 de junio de 2011	UNIDADES DE TRANSPORTE
13	US-1160	MITSUBISHI	1990	11 de junio de 2012	UNIDADES DE TRANSPORTE
14	A3J-748	PARKWAY	1986	11 de junio de 2011	UNIDADES DE TRANSPORTE
15	UQ-8927	TOYOTA	1990	11 de junio de 2012	UNIDADES DE TRANSPORTE
16	Y1C-731	ASIA	1988	11 de junio de 2011	UNIDADES DE TRANSPORTE
17	UO-4572	MITSUBISHI	1988	11 de junio de 2012	UNIDADES DE TRANSPORTE
18	UP-3273	ASIA	1988	11 de junio de 2011	UNIDADES DE TRANSPORTE
19	US-1164	MITSUBISHI	1991	11 de junio de 2012	UNIDADES DE TRANSPORTE
20	Y1C-734	MITSUBISHI	1997	11 de junio de 2017	UNIDADES DE TRANSPORTE

MARCO JURÍDICO

- Constitución Política del Peru del año 1993 y sus reformas y adiciones
- Principios de Contables Generalmente Aceptados
- Código de Comercio 1889 Reformas y Adiciones
- Ley General de Sociedades 26887
- Reglamento de la Ley del Impuesto, D.S. N° 122-94-EF
- Ley del Impuesto al Activopublicado, en el D.O.F. 2007, Reformas y Adiciones
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Proteccion al Ambiente. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1988.
- Ordenanza Municipal N° 004-2002-MPH/A
- Reglamento Interno de cada empresa de transporte urbano
- D.S. N° 016-2009-MTC – D.S.N° 017-2009-MTC – D.S.N° 029-2009-MTC (Código de Tránsito- Reglamento Nacional de Vehículos- Reglamento Nacional de Administración de Transporte-Urbano-Interurbano-Transporte de Carga-Peatones-Taxis-Particular y Vehículos Menores)

ATRIBUCIONES

- La continuación de la explotación del servicio público de transporte de pasajeros de acuerdo con las concesiones previamente otorgadas por la Municipalidad Provincial de Huamanga.
- Tramitar y obtener concesiones por el periodo de 6 años ante la Municipalidad Provincial de Huamanga, mediante licitación pública o audiencia pública para la prestación del servicio público de pasajeros.

- Tramitar y obtener renovación de concesiones.
- Disponer modificaciones y ampliaciones de rutas.
- Las demás conferidas en el contrato social.

Entorno de control

Este componente engloba una serie de factores importantes para la función de la organización, por lo que a continuación se indican:

MISIÓN

Transportar a nuestros usuarios con un máximo de seguridad y comodidad, en unidades en buen estado y reciente modelo, para respetar y conservar el medioambiente, contando con conductores altamente capacitados y debidamente uniformados.

VISIÓN

Nuestro éxito a largo plazo, requiere un compromiso total con niveles excepcionales de desempeño y productividad, con trabajo conjunto, efectivo y con la voluntad de adoptar nuevas ideas y capacitación continua.

VALORES

1. Respeto por el medio ambiente y la naturaleza.
2. Mantener el área de trabajo limpia y organizada, como si fuese nuestra casa.
3. Satisfacción del usuario y del empleado.
4. Mejora continua de procesos, procedimientos, políticas y estándares.
5. Excelencia en el desempeño, puntualidad y no ausentismo.
6. Ser responsables de nuestras propias acciones.
7. Proveer a nuestros empleados de un ambiente sano, seguro y satisfactorio.
8. Mantener respeto mutuo.
9. Proveer oportunidades de crecimiento y aprendizaje.
10. Nunca comprometer la integridad, el respeto y la honestidad.
11. Hacer de nuestra entidad una empresa eficiente, con los recursos con que se cuenta.

CÓDIGO DE ÉTICA

Normas de actuación

- Desarrollamos y dirigimos operaciones y actividades con honestidad, integridad y claridad, respetando los derechos humanos e intereses de todos nuestros empleados.
- Igualmente, observaremos el mismo respeto para con los intereses legítimos de aquellos con quienes nos interrelacionamos.

Empleados

- Comprometerse a trabajar en un entorno en el que exista un mutuo respeto y confianza, y donde cada uno se sienta responsable de la reputación y resultados de nuestra entidad.
- Desarrollar y mejorar las habilidades y capacidades de cada individuo.
- Respetar la dignidad individual y el derecho de los empleados a la libertad de asociación.
- Mantener una buena comunicación con los empleados a través de los procedimientos habituales de información y consulta de la entidad.

Socios

- Dirigir la empresa de acuerdo a los principios básicos de la administración. Proporcionar a todos los socios, en forma regular y puntual, información veraz sobre las actividades, estructura, situación financiera y resultados.
- Cooperar con los gobiernos locales, regionales, nacionales y demás organizaciones para el desarrollo de propuestas de ley y otras normas que puedan afectar a los legítimos intereses comerciales.
- Trabajar conjuntamente con otros, para fomentar el conocimiento de los temas medioambientales y el respeto a estos.
- Los estados financieros y documentos de acreditación deben reflejar en forma clara la naturaleza exacta de las transacciones que realiza.

Cumplimiento, control e información

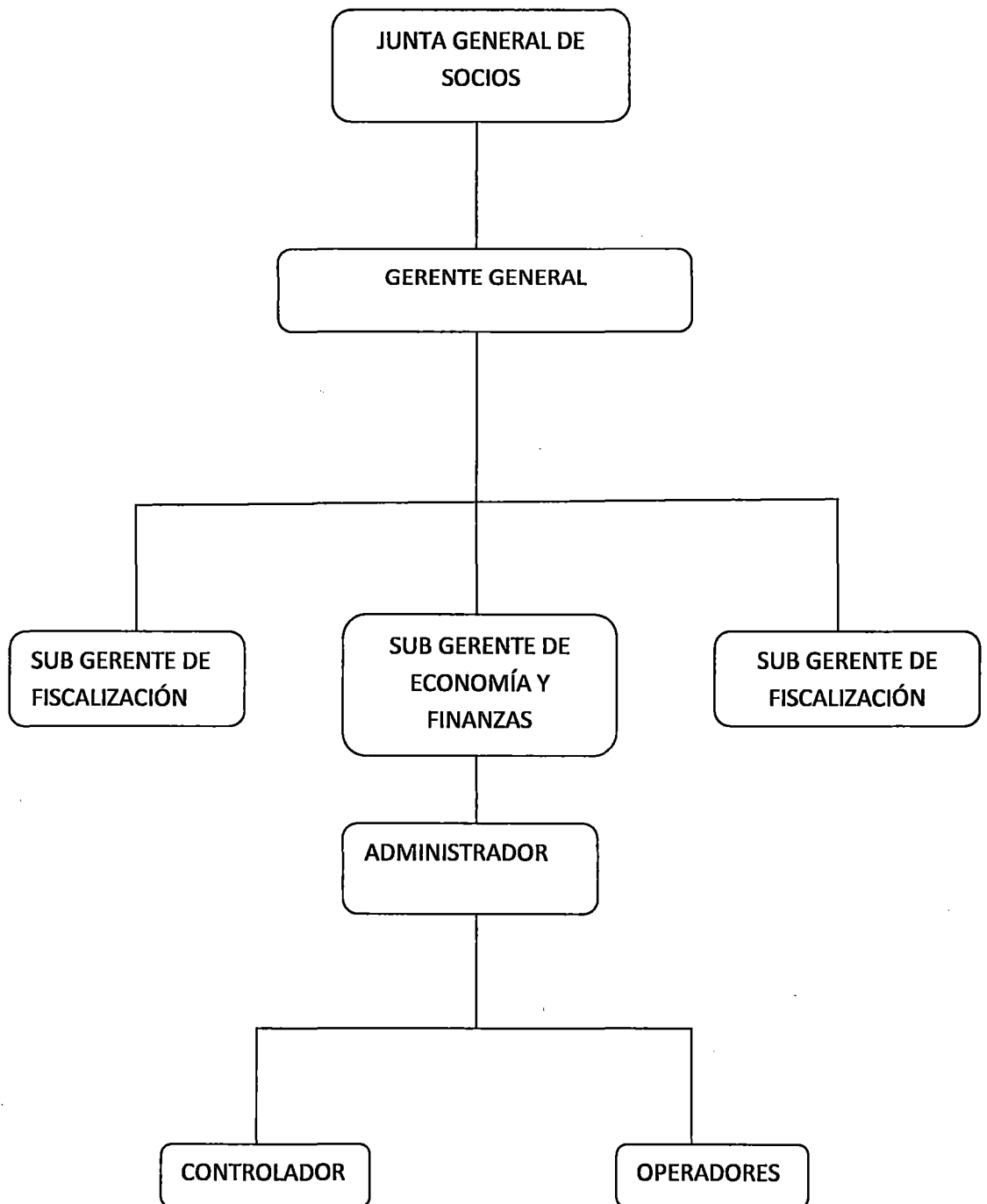
- El cumplimiento de estos principios es esencial para el éxito del negocio.
- Los sistemas implantados deberán llevarse a cabo adecuadamente para obtener la información correcta.
- El Consejo de Administración es el responsable de garantizar que los principios recogidos en este código sean transmitidos, comprendidos y observados por todos sus empleados y operadores.

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

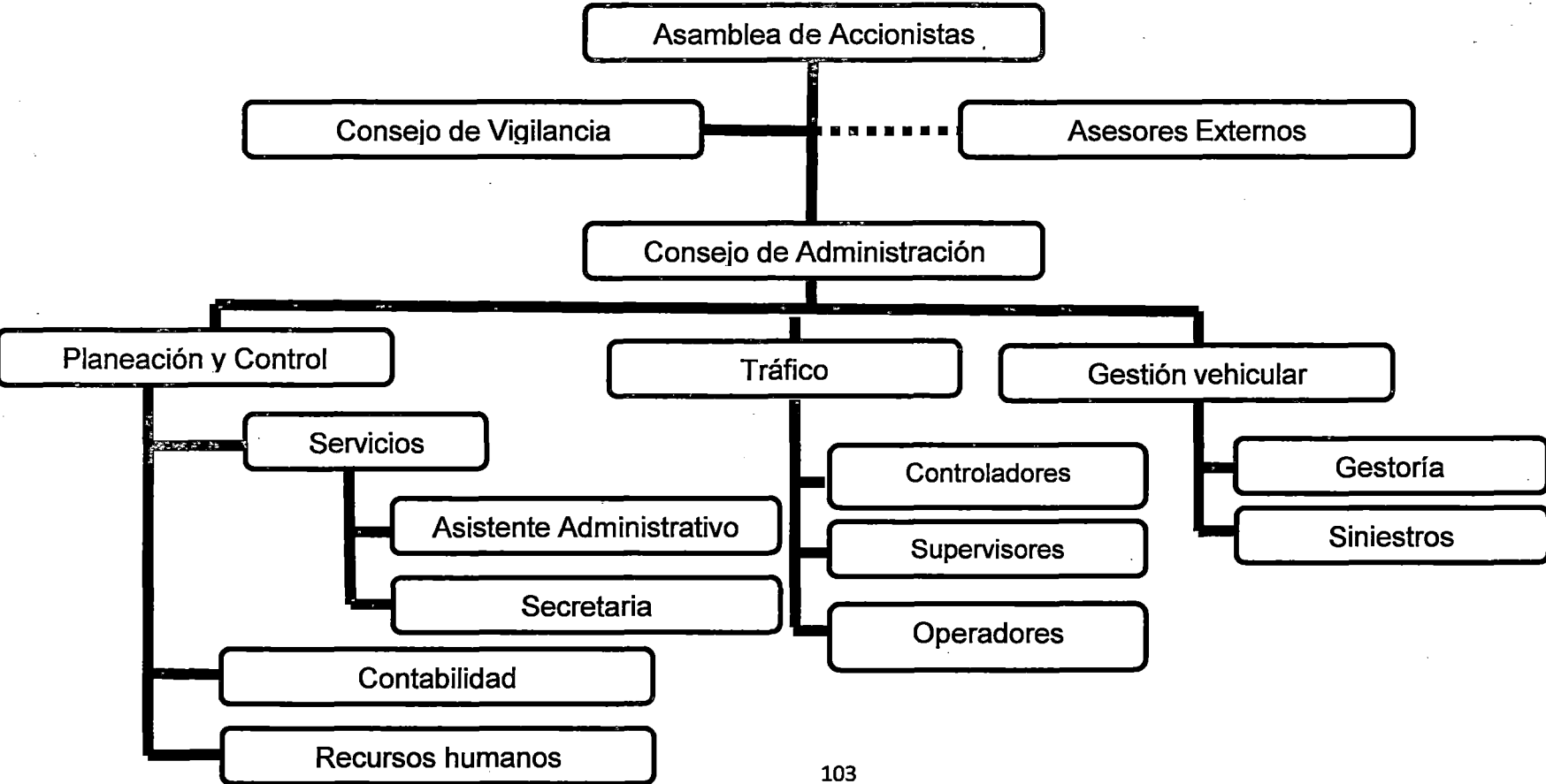
FUNCIONES

Sirve para definir las actividades de las diferentes áreas de la organización, para delimitar autoridad y responsabilidad; así como al establecimiento de vías adecuadas de comunicación. A continuación se presenta una descripción de las funciones basadas en el siguiente organigrama:

Organigrama actual



Organigrama según el modelo COSO de la Empresa de Transporte Urbano "SUCRE" S.R.L. (Ruta 07)



Consejo de Administración

Funciones

- Planear, dirigir y controlar las funciones encaminadas a administrar los recursos humanos, materiales y la adquisición o contratación de bienes y servicios; que permitan atender puntualmente la función social que tiene encomendada, mediante el establecimiento de sistemas y procedimientos que guíen la ejecución de sus operaciones, a través de los lineamientos y políticas internas, en cumplimiento de la normatividad que, para tal efecto, emita la Municipalidad Provincial de Huamanga.
- Establecer y evaluar las políticas de la empresa.
- Acordar con la Asamblea de Accionistas los proyectos de inversión y expansión.
- Autorizar y expedir los manuales de organización, de procedimientos y de servicios al público, necesarios para el buen funcionamiento.
- Crear comités de coordinación entre el personal, a fin de coadyuvar en el mejoramiento de las funciones.
- Reunirse cuando se considere necesario, en forma periódica, para tratar asuntos relacionados con las actividades de la empresa.

El Consejo de Administración confiere funciones y responsabilidades específicas al tesorero, que se describen a continuación:

- Autorizar el pago de gastos.
- Manejar y controlar las cuentas bancarias.
- Autorización de elaboración de cheques, revisando la documentación que ampara esta solicitud.
- Autorización y primera firma de los cheques ya elaborados para el pago de gastos.
- Realizar arqueos sorpresa al fondo fijo de caja.
- Cancelar los cheques que no han sido entregados en el plazo establecido.
- Revisar que el talonario de las chequeras tenga anotado todos los datos necesarios, así como el saldo de cada cuenta.
- Revisar la relación de facturas expedidas y entregadas a los concesionarios, y conciliarla con los depósitos recibidos.
- Entregar, en tiempo y forma, al departamento de contabilidad, la documentación para el registro contable.

Consejo de Vigilancia

Funciones

- Solicitar a los administradores información mensual que incluya por lo menos el Estado de situación financiera y de resultados.

- Realizar la revisión de la documentación, registros y demás evidencias comprobatorias de las operaciones, en el grado y extensión que sean necesarios, para efectuar la vigilancia de estas, para poder rendir fundadamente el informe que se menciona en el siguiente párrafo.
- Rendir en la Asamblea General Ordinaria de Accionistas un informe respecto a la veracidad, suficiencia y racionalidad de la información obtenida en el párrafo anterior.
- Asistir con voz, pero sin voto, a todas las sesiones del Consejo de Administración y a las Asambleas de Accionistas.

Asesores Externos

Funciones

Las encomendadas por el Consejo de Administración en el momento de la solicitud y contratación de servicios externos.

Planeación y Control

Funciones

- Elaborar las políticas de la empresa.
- Coordinar las actividades de los diferentes departamentos de la empresa, a través de las áreas de Servicios, Contabilidad y Recursos Humanos.
- Realizar revisiones aleatorias para aplicar medidas correctivas.

1) Servicios

Funciones

- Control y manejo adecuado del fondo fijo de caja, así como el cambio de cheques de reembolso.
- Revisar que los comprobantes de los gastos que se cubren con el fondo fijo cumplan con los requisitos fiscales, y que sean necesarios para la actividad de operación.
- Elaborar las solicitudes de cheque para pago de gastos, verificando los comprobantes.
- Recabar la firma de autorización del tesorero, para la elaboración de cheques.
- Recabar los documentos, en tiempo y forma, de los gastos por comprobar del fondo fijo de caja.
- Recibir de cada concesionario su ficha de depósito, verificando que contenga toda la información solicitada y entregarle su factura y tarjeta del periodo correspondiente.
- Recabar las firmas en los cheques ya elaborados con el tesorero y el presidente.

- Entregar los cheques a la persona indicada, recabando la firma en la póliza, así como la documentación necesaria para su entrega.
- Hacer los depósitos a la cuenta bancaria al día siguiente cuando se tengan ingresos en efectivo.
- Elaborar la relación de las facturas y tarjetas expedidas en el periodo y entregarlas al tesorero.

Secretaria

Funciones

- Verificar que esté autorizado el requisito de elaboración de cheque.
- Elaborar los cheques.
- Llenar el talonario de la chequera con los datos necesarios.
- Elaborar las facturas y tarjetas del periodo.
- Hacer la relación de aquellos depósitos que se hagan en las cuentas bancarias.
- Apoyar a la persona de servicios en las actividades del departamento.

Para el adecuado control de las funciones de estas áreas, es necesario establecer lineamientos en el manejo del fondo fijo de caja y bancos, que se mencionan a continuación:

a) Fondo fijo de caja

Destinado para pagos de gastos menores que no excedan los S/. 300.00 y necesarios para la actividad de la sociedad, los cuales deben ser debidamente comprobados; deberá cumplir con las siguientes funciones:

- Los comprobantes deberán contener nombre, firma y fecha, así como el destino del gasto; ser identificados con la persona que los realizó.
- En caso se dé anticipos para pagos, se deberá elaborar un vale de gastos a comprobar, en el cual se precisará importe, concepto, persona quien recibe el dinero, así como su firma y tiempo de entrega de los comprobantes que amparen el desembolso (máximo cinco días) o, en su caso, devolver el dinero.

b) Control de bancos

Es necesario que existan por lo menos dos cuentas bancarias. Los lineamientos para su manejo son:

- Todos los cheques que se expidan deben ser nominativos, y los mayores a S/.1500.00 deberán llevar anotada la leyenda para abono en cuenta.
- Responsabilizar a una sola persona del manejo de las cuentas de cheques.

- Cada cheque deberá estar soportado por la documentación comprobatoria para su expedición.
- En caso se expidan cheques por el concepto de gastos por comprobar, estos deberán ser respaldados con su comprobante respectivo, en un término de 10 días hábiles; deberán ser entregados al Departamento de Contabilidad, de no ser así se procederá a realizar el cargo a la cuenta del deudor.
- Cancelar en un tiempo de 20 días calendarios aquellos cheques que no han sido cobrados, y deben ser adheridos al talonario.
- La firma de los cheques debe ser mancomunada.
- Las cuentas de cheques debe ser a nombre de la sociedad.
- No se deberán firmar cheques en blanco.
- La persona responsable deberá tener el saldo de bancos al día.
- Entregar al Departamento de Contabilidad las pólizas cheques del día. Antes de elaborar un cheque, deberá ser autorizado el egreso por la persona correspondiente (Tesorero) mediante un requerimiento, respaldada con los comprobantes necesarios.
- Una vez elaborado el cheque, deberá ser firmado por el Tesorero, después por el Presidente; quien, en ese momento, firma la segunda autorización del requerimiento.
- Cuando se entregue el cheque, la persona que reciba, deberá anexar copia de su identificación oficial, firmar y anotar la fecha de recibido en la póliza correspondiente.
- Se debe entregar al Departamento de Contabilidad, dentro de los primeros cinco días del mes siguiente, el total de las operaciones

Cuenta Bancaria No. 1

- Se destinará para todos los ingresos de la sociedad (depósitos).
- Desde esta cuenta, se fondeará a la cuenta No. 2.
- Servirá para el pago de los gastos operacionales.
- Se recibirá por cada concesionario las fichas de depósito, la cual debe decontener el nombre del concesionario, placas y número económico; a cambio, se le entregará su tarjeta y factura.
- En caso que se tengan ingresos en efectivo, serán depositados el mismo día o a más tardar el día siguiente en la cuenta bancaria correspondiente; cubriendo los requisitos del inciso anterior.
- Cuando se expida el cheque para la reposición del fondo fijo, los comprobantes deberán ser revisados y autorizados por el Tesorero. En caso se haya realizado un

gasto no necesario, deberá ser reembolsado por la persona que lo realizó y/o el encargado del fondo fijo.

Cuenta Bancaria No. 2

- Los ingresos de esta cuenta son las transferencias de la cuenta No. 1
- Los fondos de esta serán exclusivamente para las operaciones relacionadas con el manejo de la AFOSI (ahorro para fondos de siniestros).

2) Contabilidad

Funciones

- Registro contable de todas las operaciones de la empresa.
- Registro contable de las operaciones de los integrantes.
- Elaboración de conciliaciones bancarias.
- Cálculo y pago de las aportaciones de seguridad social.
- Cálculo y pago de impuestos de la entidad.
- Arqueos aleatorios al fondo fijo de caja.
- Control de los activos de la empresa.
- Elaborar y entregar a cada integrante un informe de sus operaciones, de acuerdo a las disposiciones fiscales vigentes.
- Elaboración de los estados financieros.
- Solicitar al departamento de planeación y control la información generada durante el periodo para el procesamiento de la misma.
- Proporcionar a la Asamblea de Accionistas y al Consejo de Administración la información necesaria para la toma de decisiones.
- Solicitar al Departamento de Planeación y Control la información generada durante el periodo para el procesamiento de la misma.

3) Recursos humanos

Funciones

- Realizar el proceso de reclutamiento, selección y contratación de personal.
- Registrar las incidencias del personal administrativo y reportarlas a contabilidad.
- Elaborar identificaciones a los operadores.
- Elaborar y actualizar expedientes del personal administrativo y operadores.

Tráfico

Funciones

Dentro de este departamento, existen 3 diferentes áreas, necesarias para realizar las actividades. Son:

1) Controladores, cuyas actividades son:

- Dar salida a las unidades vehiculares.
- Revisar el cumplimiento de los recorridos.
- Estudios de tiempo de viajes.
- Conteo de pasajeros.
- Estudios de origen y destino del ramal a su cargo.
- Realizar los informes correspondientes sobre sus actividades.

2) Supervisores de Ruta, cuyas funciones son:

- Inspección sobre el cumplimiento de los itinerarios definidos.
- Localización de cambios de ruta, que justifiquen dicho cambio momentáneo.
- Informar a los gestores los acontecimientos sobre el recorrido.
- Supervisión del cumplimiento de los operadores, con las normas establecidas por la empresa y el reglamento de tránsito.
- Realizar revisiones periódicas para cerciorarse de:
 - Que los operadores porten la licencia, SOAT, tarjeta de propiedad para conducir; así como la identificación de la empresa.
 - No conduzcan en estado de ebriedad.
 - No conduzcan cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud.
 - Se preste el servicio en vehículos no autorizados.
 - Que se otorgue un servicio eficiente, y trato amable a los usuarios.
 - Vigilar que se responda por los daños y perjuicios causados a terceros y a la infraestructura vial por el uso del vehículo.
 - Someter los vehículos a la revisión físico-mecánica con periodicidad, para prestar el servicio con calidad.

3) Operadores, cuyas funciones son:

- Cumplir con la trayectoria establecida.
- Dar toda la información necesaria que justifique el cambio de la trayectoria a los usuarios.
- Informar a los gestores los acontecimientos sobre el recorrido.
- Cumplimiento con las normas establecidas por la empresa, así como del reglamento de tránsito.
- Portar la licencia y la tarjeta para conducir, así como la identificación de la empresa.
- No conducir en estado de ebriedad.
- No conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud.
- No prestar el servicio en vehículos no autorizados.

- Otorgar un servicio eficiente y trato amable a los usuarios.
- Someter los vehículos a la revisión físico-mecánica con periodicidad para prestar el servicio con calidad.

Gestión de unidades de transporte

Funciones

Dentro de este departamento, existen dos áreas para realizar las actividades; las cuales se mencionan a continuación:

1) Gestoría, cuyas funciones son:

- Llevar a cabo las actividades necesarias para cumplir con los ordenamientos del Reglamento de Tránsito; que señalan reglas para el otorgamiento, modificación y extinción de concesiones y permisos; destacando las relativas al rescate de concesiones; la cual se sustentará en principios de buena fe, veracidad, igualdad, imparcialidad, audiencia, economía, transparencia y legalidad.
- Asimismo, se precisarán las obligaciones a cargo de los operadores y se establecerán prevenciones para el mantenimiento de los vehículos que son parte de la organización, con el fin de garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios.
- Deberá obtener e integrar la información necesaria para establecer un registro y control de los actos sobre concesiones y permisos estatales, placas de matrícula, tarjetas de circulación, constitución de garantías, estatutos y representación de concesionarios, padrón de operadores, licencias para conducir; así como verificar físicamente que los datos del vehículo sean fidedignos.
- Revisar que el taller mecánico de servicio prevengan los mantenimientos correctivos y preventivos del equipo y se esté realizando periódicamente.

2) Siniestros, cuyas funciones son:

- Realizar los trámites necesarios ante la compañía aseguradora sobre la adquisición, renovación y cancelación de las pólizas de las unidades vehiculares.
- Llevar la documentación necesaria a la aseguradora y realizar los trámites para el cobro o reparación de daños que hayan sufrido las unidades vehiculares en algún percance.
- Efectuar las tareas necesarias para que la compañía de seguros cubra los daños a terceros, en tiempo y forma especificados en las pólizas.
- Estar presente en los percances, donde estén involucradas las unidades de la ruta, para vigilar el cumplimiento de la aseguradora, de acuerdo a la póliza contratada.

Prácticas en materia de recursos humanos

Dentro de la organización, es necesario, para el comportamiento ético y competente entre los empleados, establecer las políticas necesarias para la contratación de personal, las cuales se mencionan a continuación:

Proceso de reclutamiento, selección y contratación de personal

El reemplazo o puesto de nueva creación se notificará a través de un requerimiento a la sección encargada de estas funciones; señalando los motivos que las ocasionen, la fecha en que deberá estar cubierto el puesto, el tiempo por el cual se va a contratar, departamento, horario y sueldo.

Las herramientas que se utilizarán para llevar a cabo el reclutamiento son las siguientes:

- Medios de comunicación masivos
- Bolsas de trabajo
- Ferias del empleo
- Familiares o recomendados
- Puerta a puerta en la calle

Para seleccionar al personal se seguirá el siguiente procedimiento:

- Entrevista inicial
- Exámenes psicométricos
- Psicotécnicos y de conocimientos
- Referencias
- Examen médico
- Documentación completa en regla y vigente.

Evaluación de riesgos

En la organización, es necesario establecer objetivos, ya que estos proporcionarán las metas medibles hacia las que la sociedad se mueve al desarrollar sus actividades; por tal motivo, se mencionan a continuación:

OBJETIVO GENERAL DE LA ENTIDAD

La continuación de la explotación del servicio público de transporte de pasajeros de acuerdo con las concesiones previamente otorgadas por la Municipalidad Provincial de Huamanga, a los socios que integran la empresa, para prestar un servicio de calidad a los usuarios con máxima seguridad y comodidad, en unidades de reciente modelo, contando con conductores altamente capacitados.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE CADA ÁREA DE LA EMPRESA

Consejo de Administración

Representar a la compañía en el ámbito administrativo y legal, para el despacho de asuntos conferidos en el contrato social, y los estipulados por la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Consejo de Vigilancia

Vigilar la actuación del Consejo de Administración mediante la supervisión constante, poniendo en conocimiento a la Asamblea General de Accionistas todas las irregularidades y fallas detectadas.

Asesores Externos

Obtener orientación profesional para mejorar el rendimiento de la compañía, y solucionar los litigios que se compliquen en el departamento de Gestión Vehicular; así como, de asesores que amplíen la visión en nuevas alternativas económicas y de inversión, y que ofrezcan apoyo en la seguridad y protección del patrimonio de los socios.

Planeación y Control

Planear las actividades de la organización, integrando las tareas desarrolladas en la empresa, sistematizando los procesos de la compañía. Realizar revisiones y supervisiones periódicas para identificar desviaciones (financieras y operativas), para aplicar las medidas correctivas de acuerdo a los parámetros establecidos.

Servicios

Encargarse de todas las transacciones que involucran la entrada de dinero en efectivo, cheques y documentos; pagos en efectivo, mediante cheques, adquisición y manejo de inversiones temporales y obligaciones a largo plazo.

Contabilidad

Desarrollar las actividades de registro de las operaciones realizadas por la empresa, así como de sus integrantes, con la finalidad de presentar periódicamente información verídica, confiable y oportuna, a través de un sistema contable acorde a las necesidades de la organización.

Realizar análisis e interpretación de la información financiera, con el propósito de que esta sea mejor comprendida por la Asamblea de Accionistas, que ayude a la toma de decisiones.

Elaborar periódicamente un estudio que permita planear financiera y fiscalmente la operación de la empresa.

Recursos Humanos

Proveer a los departamentos de personal capacitación para el desarrollo de las actividades correspondientes, así como la administración de los trabajadores.

Tráfico

Planeación y diseño del servicio, localización de paraderos, estacionamientos y depósitos de las unidades.

Gestión Vehicular

Coordinar las actividades, procurando que la principal actividad de la compañía no se vea afectada por acontecimientos inesperados.

Actividades de Control

A través de este componente, se establecen las normas generales que pretenden asegurar el cumplimiento de los objetivos, las cuales se mencionan a continuación:

REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO PARA PERSONAL ADMINISTRATIVO

ARTÍCULO 1. La entrada y salida del personal se regirá por el horario establecido por la empresa.

ARTÍCULO 2. Los empleados deberán estar listos para comenzar sus labores a la hora exacta, señalada para empezar el trabajo, en el lugar que les asigne la empresa y no abandonarán sus puestos sin permiso especial de sus superiores, antes de la hora de terminación de la jornada.

ARTÍCULO 3. Todo empleado marcará en el reloj marcador, personalmente, su tarjeta de control del tiempo laborado.

ARTÍCULO 4. Los empleados que desempeñen trabajos continuos no podrán abandonar sus labores sino hasta que hayan sido debidamente relevados.

ARTÍCULO 5. Los trabajadores que son relevados o que concluyan su turno deberán salir de inmediato de su lugar de trabajo.

ARTÍCULO 6. Los trabajadores tendrán la obligación de desempeñar su trabajo en el lugar que la empresa les designe.

ARTÍCULO 7. Los trabajadores tienen la obligación de mantener en perfecto estado de uso, aseo y limpieza las máquinas, equipos, herramientas, útiles y lugar de trabajo. En caso de comprobación del mal uso de estos, el trabajador cubrirá su importe a la empresa.

ARTÍCULO 8 Los trabajadores informarán a su jefe inmediato superior decualquier desperfecto o irregularidad que noten en las máquinas, equipos, herramientas, aparatos o útiles de trabajo.

ARTÍCULO 9. Ningún trabajador está facultado para poner en movimiento o usar máquinas, herramientas, equipos o aparatos que no deben utilizar en el desempeño de su trabajo y sin la orden previa del encargado de departamento.

ARTÍCULO 10. Los trabajadores, están obligados a prestar sus servicios en todas aquellas operaciones para las cuales hayan sido capacitados.

ARTÍCULO 11. Las áreas de acceso a los equipos de emergencia o de extinción de incendios deberán mantenerse despejadas.

ARTÍCULO 12. Quedan prohibidas toda clase de bromas, juegos, etc. en el centro de trabajo.

ARTÍCULO 13. Queda prohibido a los trabajadores:

- Abandonar el trabajo en horas hábiles sin la autorización del jefe del departamento.
- Hacer uso del teléfono sin autorización del jefe del departamento.
- Usar las máquinas, herramientas y materiales de trabajo que no sean necesarios para la ejecución de las labores encomendadas a cada trabajador.
- Tomar máquinas, herramientas y materiales de trabajo sin la autorización correspondiente.
- Utilizar indebidamente o prestar a otros compañeros, sin orden del jefe de departamento, las máquinas, herramientas y materiales de trabajo.
- Emplear el tiempo de trabajo o máquinas de la empresa en trabajos de carácter personal.
- Dormir en el centro de trabajo.
- Ingerir bebidas alcohólicas.
- Realizar cualquier acto contrario a la moral y distraer la atención de los compañeros.

- Tratar asuntos particulares en horas de trabajo.
- Destruir o alterar boletines, circulares informativas, elaborados por la empresa.
- Tratar amigos, visitas o familiares sin el permiso correspondiente.

ARTÍCULO 14. La empresa podrá imponer a los trabajadores dos clases de sanciones:

- 1) Amonestación verbal o escrita
- 2) Suspensión en el trabajo hasta por ocho días sin goce de salario

ARTÍCULO 15. Será motivo de amonestación:

- Los errores de poca magnitud.
- Meter persona extrañas sin el permiso correspondiente de la empresa.

ARTÍCULO 16. Será motivo de suspensión del contrato de trabajo, sin goce de sueldo, la reincidencia en las faltas que hubieran ameritado amonestación.

ARTÍCULO 17. La empresa, en ningún caso, podrá imponer como sanción multa o ninguna otra sanción de carácter económico.

ARTÍCULO 18. Queda prohibido:

- Hacer colectas o suscripciones.
- Hacer propagandas políticas o religiosas.
- Portar armas en el interior de su centro de trabajo.
- Presentarse en estado de embriaguez o bajo la influencia de un narcótico o enervante.

ARTÍCULO 19. Los trabajadores deberán someterse a los exámenes médicos que ordene la empresa.

ARTÍCULO 20. Durante la jornada de trabajo, y durante la permanencia en el lugar de trabajo, los trabajadores guardarán la debida compostura y decencia en el trato con los jefes y compañeros de trabajo y con el público en general.

ARTÍCULO 21. Se considerará falta de honradez el hecho de que durante la jornada de trabajo los trabajadores atiendan o efectúen labores o asuntos particulares.

REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO PARA OPERADORES

ARTÍCULO 1. La entrada y salida de los operadores para el primer, segundo y tercer turno se regirá por el horario establecido por la empresa.

ARTÍCULO 2. Los operadores deberán estar listos para comenzar sus labores, a la hora exacta señalada para empezar el trabajo.

ARTÍCULO 3. Todo operador firmará su tarjeta de control del tiempo laborado con los marcadores.

ARTÍCULO 4. Los operadores no podrán abandonar sus labores sino hasta que hayan sido debidamente relevados.

ARTÍCULO 5. Los operadores, tendrán la obligación de desempeñar su trabajo en las trayectorias que la empresa les designe.

ARTÍCULO 6. Los operadores tienen la obligación de mantener en perfecto estado de uso, aseo y limpieza las unidades que manejan.

ARTÍCULO 7. Los operadores informarán a su jefe inmediato superior y al dueño de la unidad de cualquier desperfecto o irregularidad que noten en los vehículos de trabajo.

ARTÍCULO 8. Ningún operador está facultado para manejar una unidad distinta a la asignada por la ruta.

ARTÍCULO 9. Quedan prohibidas toda clase de bromas, juegos, etc. en las unidades de trabajo.

ARTÍCULO 10. Queda prohibido a los operadores:

- Hacer uso de teléfonos celulares durante el recorrido de las unidades.
- Usar las unidades para actividades particulares.
- Utilizar indebidamente o prestar a otros compañeros, sin orden del jefe, las unidades de trabajo.
- Emplear el tiempo de trabajo o las unidades vehiculares en trabajos de carácter personal.
- Dormir en las unidades o bases de los ramales.
- Introducir bebidas alcohólicas a las unidades.
- Realizar cualquier acto contrario a la moral y distraer la atención de los compañeros.
- Tratar asuntos particulares en horas de trabajo.
- Destruir o alterar boletines y circulares elaboradas por la empresa.
- Manejar las unidades con amigos o visitas.

ARTÍCULO 11. La empresa podrá imponer a los operadores dos clases de sanciones:

- 1) Amonestación verbal o escrita.
- 2) Suspensión en el ramal hasta por ocho días.

ARTÍCULO 12. Será motivo de amonestación:

- Los errores de poca magnitud.
- Introducir persona extrañas a las unidades.

ARTÍCULO 13. Queda prohibido:

- Hacer colectas o suscripciones en las unidades.
- Hacer propagandas políticas o religiosas en las unidades.
- Portar armas en el interior de las unidades.
- Presentarse en estado de embriaguez o bajo la influencia de un narcótico o enervante.

ARTÍCULO 14. Los operadores deberán someterse a los exámenes médicos que ordene la empresa.

ARTÍCULO 15. Durante la jornada de trabajo, y durante la permanencia en el lugar de trabajo, los operadores guardarán la debida compostura y decencia en el trato con los jefes, compañeros de trabajo y con el público en general.

Información y Comunicación

Información

La calidad de la información que se genere en cada una de las áreas de la empresa debe tener por lo menos las siguientes características:

Utilidad: Esta en función de su contenido informativo y de su oportunidad.

Veracidad: Debe incluir eventos correctamente medidos.

Confiable: Utilizarse para tomar decisiones en base a ella.

La información que por lo menos debe generar cada área de la empresa es la siguiente:

Consejo de Administración

Informe mensual, que incluya por lo menos:

- Los estados financieros del periodo que se trate
- Relación de la unidades vehiculares (descompuestas y trabajando)

- Informe sobre los cambios, si los hay, en los ramales y sus causas
- Informe sobre los concesionarios que no han cubierto sus cuotas de operación
- Informe sobre los percances sufridos en las unidades, del periodo que se trate
- Informe sobre quejas de los usuarios
- En su caso, aquellos proyectos que el Consejo tenga a su cargo para el mejoramiento y crecimiento de la sociedad.
- Todos los informes deberán ser entregados a la Asamblea de Accionistas.

Tesorero

Informe mensual que incluya por lo menos:

- Los ingresos y egresos del periodo que corresponda, explicándolo, si es necesario en detalle.
- Todos los informes deberán ser entregados al Consejo de Administración.

Consejo de Vigilancia

- Informe sobre la veracidad, suficiencia y racionalidad de la información presentada por el Consejo de Administración a la Asamblea de Accionistas.
- Todos los informes deberán ser entregados a la Asamblea de Accionistas.

Planeación y Control

Entregar al Consejo de Administración un informe mensual que incluya losiguiente:

- Los principales estados financieros.
- Conciliación de los ingresos obtenidos del periodo que se trate.
- Reporte sobre el personal de la empresa (que incluya incidencias, permisos, préstamos, puntualidad, entre otros).

Servicios

Realizar un informe que incluya por lo menos:

- Los ingresos en efectivo, cheques, documentos e inversiones del periodo que se trate
- Los pagos realizados por la empresa, agrupándolos por conceptos importantes
- Relación de las cuotas de los concesionarios (pagadas y pendientes de pago)
- Relación de facturas elaboradas (entregadas y pendientes de cobro)
- La información deberá entregarse al Jefe de Planeación y Control

Contabilidad

Realizar un informe mensual que incluya por lo menos:

- Los estados financieros (estado de resultados, estado de situación financiera, estado de variaciones en el capital contable y estado de cambios en la situación financiera)
- Relación de los pagos efectuados de impuestos de la Compañía (ISR, IVA, IMSS, Infonavit, entre otros)
- Relación de los socios por los cuales se realizan actividades de acuerdo a las disposiciones fiscales vigentes.
- La información deberá ser entregada al Jefe del departamento de Planeación y Control.

Presentación de los estados financieros antes de la implementación y después de la implementación del modelo COSO

BALANCE GENERAL

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20323398161

RAZÓN SOCIAL: Empresa de Transportes Urbano "SUCRE" S.R.L. (Ruta: 07)

	Con COSO	Sin COSO
ACTIVO		
ACTIVO CORRIENTE		
Caja y bancos	52,030.00	49,383.00
Valores negociables		
Cuentas por cobrar comerciales		
Cuentas por cobrar a vinculadas		
Otras cuentas por cobrar		
Existencias		
Gastos pagados por anticipado		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	52,030.00	49,383.00
ACTIVO NO CORRIENTE		
Cuentas por cobrar a largo plazo		
Cuentas por cobrar a vinculadas a largo plazo		
Otras cuentas por cobrar a largo plazo		
Inversiones permanentes		
Inmuebles, maquinaria y equipo (neto de depreciación acumulada)	178,751.00	50,244.00
Activos intangibles (neto de amortización acumulada)		
Impuesto a la renta y participaciones diferidos activo		177.00
Otros activos		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	178,751.00	50,421.00
TOTAL ACTIVO	230,781.00	99,804.00

	Con COSO	Sin COSO
PASIVO Y PATRIMONIO		
PASIVO CORRIENTE		
Sobregiros y pagarés bancarios		
Cuentas por pagar comerciales		
Cuentas por pagar a vinculadas		
Otras cuentas por pagar	23,540.00	1,387.00
Parte corriente de las deudas a largo plazo		
TOTAL PASIVO CORRIENTE	23,540.00	1,387.00
PASIVO NO CORRIENTE		
Deudas a largo plazo		
Cuentas por pagar a vinculadas		
Ingresos diferidos		
Impuesto a la renta y participaciones diferidos pasivo		
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	0.00	0.00
TOTAL PASIVO	23,540.00	1,387.00
Contingencias		
Interés minoritario		
PATRIMONIO NETO		
Capital	244,691.00	76,032.00
Capital adicional		
Acciones de inversión		
Excedentes de revaluación		
Reservas legales		
Resultados acumulados	(59,134.00)	
Resultados acumulados	21,684.00	22,385.00
TOTAL PATRIMONIO NETO	207,241.00	98,417.00
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	230,781.00	99,804.00

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS POR FUNCIÓN

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20323398161

RAZOL SOCIAL: Empresa de Transportes Urbano "SUCRE" S.R.L. (Ruta: 07)

	Con COSO	Sin COSO
Ventas netas (ingresos operacionales)	480,848.00	83,807.00
Otros ingresos operacionales		
Total de ingresos brutos	480,848.00	83,807.00
Costo de ventas	0.00	(43,264.00)
Utilidad bruta	480,848.00	40,543.00
Gastos operacionales		
Gastos de administración	(89,962.00)	(7,865.00)
Gastos de venta	(359,847.00)	(23,405.00)
Utilidad operativa	31,039.00	9,273.00
Otros ingresos (gastos)		
Ingresos financieros		
Gastos financieros		
Otros ingresos		
Otros gastos		
Resultados por exposición a la inflación		
Resultados antes de participaciones,		
Impuesto a la Renta y Partidas Extraordinarias	31,039.00	9,273.00
Participaciones		
Impuesto a la Renta	(9,312.00)	(2,782.00)
Resultados antes de Partidas Extraordinarias		
Ingresos extraordinarios		
Gastos extraordinarios		
Resultado Antes de Interés Minoritario		
Interés minoritario		
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	21,684.00	6,491.00
Dividendos de acciones preferentes		
Utilidad (pérdida) neta atribuible a los accionistas		
Utilidad (pérdida) básica por acción común		
Utilidad (pérdida) básica por acción de inversión		
Utilidad (pérdida) diluida por acción común		
Utilidad (pérdida) diluida por acción de inversión		

RATIOS DE GESTIÓN

DETALLES	Ruta 07: Empresa de Transporte Urbano "SUCRE"	
PERIODO	Con COSO	Sin COSO
Rotación del activo fijo:	2,15	1,60
Ventas	480.848	83.807
Activo fijo	223.439	52.357
<i>Interpretación</i>	Por cada sol invertido en el activo fijo, genera ingresos de S/.2,15	Por cada sol invertido en el activo fijo, genera ingresos de S/.1.60
Rotación del activo total	2,08	0,84
Ventas	480.848	83.807
Activo total	230.781	99.804
<i>Interpretación</i>	De cada sol invertido en activos, generó S/. 2,08	De cada sol invertido en activos, generó 0.84 céntimos.
Rotación del capital de trabajo	16,88	1,75
Ventas	480.848	83.807
Capital de trabajo	28.490	47.996
<i>Interpretación</i>	De cada sol invertido en el capital de trabajo, generó en ventas S/. 16,88	De cada sol invertido en el capital de trabajo, generó en ventas S/. 1.75
Rotación del patrimonio	2,32	0,85
Ventas	480.848	83.807
Patrimonio	207,241	98.417
<i>Interpretación</i>	Por cada sol invertido en el patrimonio, generó en ventas S/. 2,32	Por cada sol invertido en el patrimonio, generó en ventas 0.85 céntimos

RATIOS DE RENTABILIDAD

DETALLES	Ruta 07: Empresa de Transporte Urbano "SUCRE"	
PERIODO	Con COSO	Sin COSO
Ratios de rentabilidad	1,00	0,48
Utilidad bruta	480.848	40.543
Ventas netas	480.848	83.807
Interpretación	Por cada sol de ventas, se tiene una utilidad bruta de S/.1,00	Por cada sol de ventas, se tiene una utilidad bruta de 0.48 centavos
Margen de utilidad neta (lucratividad)	0,05	0,08
Utilidad neta	21.684	6.491
Ventas netas	480.848	83.807
Interpretación	Por cada sol vendido, se gana 0.05 centavos	Por cada sol vendido, se gana 0.08 centavos
Rentabilidad patrimonial (ROE)	0,10	0,07
Utilidad neta	21.684	6.491
Patrimonio	207.241	98.417
Interpretación	Por cada sol invertido en el patrimonio, se ganó 0.10 centavos	Por cada sol invertido en el patrimonio, se ganó 0.07 centavos
Rentabilidad del Activo o índice de DUPONT (ROA)	0,09	0,07
Utilidad neta	21.684	6.491
Activo total	230.781	99.804
Interpretación	Por cada sol invertido en el activo total, generó una utilidad de 0.09 centavos	Por cada sol invertido en el activo total, generó una utilidad de 0.07 centavos
Rentabilidad del capital	0,08	0,09
Utilidad neta	21.684	6.491
Capital social	244.691	76.032
Interpretación	De cada sol invertido en el capital social, se generó una utilidad de 0.08 centavos	De cada sol invertido en el capital social, se generó una utilidad de 0.09 centavos

Recursos Humanos

Realizar un reporte mensual que incluya por lo menos:

- Asistencia y puntualidad del personal administrativo
- Asistencia de los operadores en el ramal correspondiente
- Incidencias ocurridas en el periodo que se trate

Tráfico

Realizar un informe mensual que contenga por lo menos:

- Relación de usuarios por ramal del periodo que corresponda.
- Informe sobre el funcionamiento de los paraderos de cada ramal, así como de los estacionamientos o depósito de unidades.
- Informe sobre el cumplimiento de los itinerarios definidos de cada ramal.
- Informe sobre el cumplimiento por parte de los operadores de las normas establecidas por la empresa y el reglamento de tránsito.
- Realizar un informe sobre la calidad del servicio que se da a los usuarios.
- Reporte sobre el tiempo y distancia recorrida por las unidades en cada ramal.
- Reporte sobre los daños y perjuicios sufridos u ocasionados por las unidades vehiculares.
- Relación de las unidades sometidas a revisión físico-mecánica en el periodo, así como las condiciones en las que se encuentran.
- Relación sobre la asistencia de los operadores.
- Todos los informes deberán entregarse al Consejo de Administración.

Supervisor de Ruta

Realizar reportes diarios que contengan por lo menos:

- Tiempo y distancia promedio recorrida de las unidades del ramal en supervisión.
- Anomalías encontradas en los recorridos, tanto en las unidades como en los operadores (faltas a los reglamentos).
- Realizar un informe sobre las revisiones que se hagan a las unidades vehiculares.
- Todos los informes y reportes deberán ser entregados al jefe del departamento de tráfico.

Controladores

Deberán realizar diariamente:

- Reporte de las unidades del ramal (en circulación, faltantes, descompuestas).
- Relación de quejas (de los usuarios y operadores).
- Informe del tiempo promedio utilizado en el recorrido del ramal a su cargo.
- Relación del número de pasajeros que utilizan las unidades por día.

- Todos los informes y reportes deberán ser entregados al jefe del departamento de tráfico.

Gestión Vehicular

Deberá realizar por lo menos una vez al mes los siguientes informes:

- Sobre los trámites referentes al otorgamiento, modificación o extinción de las concesiones.
- Sobre las revisiones físico-mecánicas hechas por el departamento de tráfico.
- Sobre trámites de tarjetas de circulación, infracciones, licencia-tarjetón, entre otros, realizados por esta área.
- Sobre los percances sufridos en las unidades vehiculares, así como los resultados obtenidos en la solución de estos.
- Sobre la cancelación, renovación y condiciones de las pólizas de seguros contratados.
- Todos los informes y reportes deberán ser entregados al Consejo de Administración.

Gestoría

Deberá realizar por lo menos una vez a la semana:

- Relación de los trámites efectuados en el periodo que corresponda, así como el seguimiento y solución de los mismos.
- Entregar al Jefe del Departamento de Gestoría Vehicular los reportes realizados cada semana del periodo que corresponda.
- Todos los reportes deberán ser entregados al Jefe de Gestión Vehicular.

Siniestros

Deberá realizar por lo menos una vez a la semana:

- Relación de los percances sufridos en las unidades vehiculares, así como el seguimiento y solución de los mismos.
- Entregar al Jefe del Departamento de Gestoría Vehicular los reportes realizados cada semana del periodo que corresponda.

Comunicación

Es importante que exista una amplia comunicación, que aborde las expectativas y responsabilidades de las personas que trabajan en la empresa; por lo tanto, se deberán establecer las siguientes medidas:

- Llevar a cabo Asamblea de Accionistas, por lo menos una vez al mes, para informar a los socios sobre el funcionamiento de la empresa.
- Junta del Consejo de administración cada quince días, para tratar asuntos relacionados con la empresa.
- Reuniones semanales de los jefes de departamento (Planeación y Control, Tráfico y Gestoría) para establecer comunicación horizontal, que ayude a la integración de la información que se entrega al Consejo de Administración, a la resolución de problemas que involucran a diferentes áreas y se cumplan adecuadamente con las responsabilidades.
- Los jefes de departamento tendrán reuniones periódicas con el personal a su cargo para tratar asuntos relacionados con su área.
- El Jefe del Departamento de Tráfico deberá realizar visitas periódicas a los ramales, para establecer líneas abiertas de comunicación con los usuarios, y saber sobre la calidad del servicio prestado y poder responder a las exigencias y preferencias de estos.
- El Jefe de Gestión Vehicular deberá mantener líneas de comunicación con las dependencias privadas y gubernamentales necesarias para realizar adecuadamente sus funciones.
- Cada jefe de departamento deberá entregar al personal a su cargo los reglamentos internos, así como hacer de su conocimiento sus funciones y responsabilidades.
- Los empleados de cada departamento darán a conocer a sus jefes, en forma escrita, las denuncias sobre anomalías cometidas en su área.
- Los usuarios podrán manifestar sus inconformidades por escrito, depositándolas en un buzón colocado en las terminales de cada ramal.
- Deberán hacerse reuniones periódicas y programadas del Consejo de Administración, y con todo el personal de la empresa, para tratar asuntos que consideren importantes y en la orden del día.

Supervisión

Es necesario realizar revisiones periódicas de los sistemas establecidos en la empresa, por lo que se recomienda:

- El Consejo de Administración debe realizar visitas periódicas a cada ramal para cerciorarse del funcionamiento adecuado de este; del mismo modo, que el personal que se encuentra en esta área esté cumpliendo con sus funciones.
- Durante estas visitas, dialogar con los usuarios para saber su punto de vista sobre el servicio prestado.

- Verificar eventualmente que los checadores realizan su trabajo correctamente, revisando la información del día sobre el número de pasajeros, unidades en circulación, percances registrados, entre otros.
- Acompañar eventualmente al gestor para supervisar el seguimiento de algunos trámites referentes a las unidades y los operadores.
- Verificar eventualmente los percances sufridos en las unidades, así como en terceros y cerciorarse del seguimiento correcto para su solución.
- Visitar a las empresas públicas y privadas relacionadas con la actividad, manteniendo relaciones de concordancia y ayuda mutua.
- El Jefe del Departamento de Planeación y Control verificará periódicamente las incidencias del personal y tendrá charlas con él para solucionarlas, según el caso, los incidentes o inconformidades.
- Eventualmente, verificar en el área de servicios, la correcta elaboración y entrega de facturas por las cuotas, así como su control.
- Verificar en el área contable el pago oportuno de los impuestos a cargo de la empresa.
- Realizar periódicamente revisión del saldo de las cuentas bancarias, conciliando saldos de estas con la información obtenida por contabilidad, así como del área de servicios.
- El Jefe del Departamento de Tráfico deberá cerciorarse mediante recorridos espontáneos, pero periódicos en los ramales, que los supervisores realicen su trabajo correctamente; cerciorándose que los operadores cumplen con los reglamentos establecidos en la empresa y el de tránsito.
- Charlar con los usuarios de la ruta sobre el servicio prestado, así como escuchar recomendaciones para mejorar las unidades y el servicio.
- El Jefe de Gestión Vehicular deberá cerciorarse del cumplimiento de las actividades del personal a su cargo, revisando la documentación sobre los asuntos de su área, como: renovación de licencia-tarjetón, de concesiones, reposición de tarjetas de circulación, seguimiento de percances de los vehículos y terceros, renovación en tiempo oportuno de las pólizas de seguros y sus condiciones, entre otros.

ANEXO Nº 02: MATRIZ DE CONSISTENCIA

**TITULO: INFORME COSO PARA EL CONTROL INTERNO EN LA EFECTIVIDAD DE LA GESTIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS
(PROVINCIA DE HUAMANGA 2009 – 2010)**

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLE INDEPENDIENTE	TIPO DE INVESTIGACIÓN
¿En qué medida las políticas de gestión de las Empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 están relacionadas con los lineamientos del Modelo COSO?	Determinar si las políticas de gestión que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga, en el periodo 2009–2010, están relacionadas con los lineamientos del modelo COSO.	Las políticas de gestión que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009 – 2010 son poco eficientes, dado que presenta una relación baja con los lineamientos del modelo COSO.	Modelo COSO	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aplicada
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECIFICAS	VARIABLE DEPENDIENTE	NIVEL DE INVESTIGACIÓN
<p>d. Evaluar las políticas del control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en concordancia a las componentes del control interno del modelo COSO.</p> <p>e. Analizar las políticas de evaluación de control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en relación a los lineamientos de evaluación del control interno del modelo COSO.</p> <p>1. Establecer el comportamiento de los ratios de gestión y de rentabilidad de las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en relación al modelo COSO</p>	<p>d. Evaluar las políticas del control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en concordancia a las componentes del control interno del modelo COSO.</p> <p>e. Analizar políticas de evaluación de control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en relación a los lineamientos de evaluación del control interno del modelo COSO.</p> <p>f. Establecer el comportamiento de los ratios de gestión y de rentabilidad de las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 en relación al Modelo COSO.</p>	<p>d. Solo algunas políticas del control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 coinciden con las componentes del control interno del modelo COSO.</p> <p>e. Algunos aspectos de la evaluación de control interno que aplican las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 se ajustan a los lineamientos de evaluación del control interno exigidos en el modelo COSO.</p> <p>f. Los ratios de gestión y rentabilidad de las empresas de transporte urbano de Huamanga en el periodo 2009–2010 son bajos, debido a que no aplican eficientemente los lineamientos que exige el modelo COSO.</p>	<p>Efectividad de gestión</p> <p>Ratios de gestión</p> <p>Ratios de rentabilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Descriptiva ✓ Analítica ✓ Correlacional
				DISEÑO
				<ul style="list-style-type: none"> ✓ Investigación no experimental
				METODO
				<ul style="list-style-type: none"> ✓ Analítico y comparativo ✓ Inductivo–deductivo
				INSTRUMENTOS
				<ul style="list-style-type: none"> ✓ Guía de observación ✓ Guía de análisis documental ✓ Guía de ENCUESTA
				UNIVERSO
				Está conformado por todas las empresas de transporte urbano de Huamanga que realizan actividades en el periodo 2009 – 2010
				POBLACIÓN
				Está conformada por todas las mediciones y/o calificaciones de los documentos de gestión que serán evaluados en función a los lineamientos del modelo COSO, en cada una de las empresas de transporte urbano de Huamanga que realizan actividades en el periodo 2009 – 2010
				MUESTRA
				Está conformada por la selección aleatoria de un subconjunto las mediciones y/o calificaciones de los documentos de gestión que serán evaluados en función a los lineamientos del Modelo COSO, en cada una de las empresas de transporte urbano de Huamanga que realizan actividades en el periodo 2009 – 2010.
				MÉTODOS DE CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS
				Métodos estadísticos de análisis: estadísticas descriptivas, y análisis de correlacional.

ANEXO N° 03: ENCUESTA

INFORME COSO PARA EL CONTROL INTERNO EN LA EFECTIVIDAD DE LA GESTIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (PROVINCIA DE HUAMANGA 2009-2010)

OBJETIVO: Sírvase contestar mis preguntas para realizar mi trabajo de tesis universitaria

CONDICIÓN: Gerente o Administrador(a)

RUTA:

PREGUNTAS SOBRE LA VARIABLE INFORME COSO Y LA EFECTIVIDAD DE LA GESTIÓN

1. ¿El personal administrativo le informa sobre las labores que realiza?
a) Casi siempre () b) De vez en cuando ()
c) Nunca () d) Siempre ()
e) A veces
2. ¿El conductor y cobrador le informa las ocurrencias de su servicio?
a) Casi siempre () b) De vez en cuando ()
c) Nunca () d) Siempre ()
e) A veces ()
3. ¿Cómo es la seguridad de los pasajeros dentro del carro?
a) Regular () b) Bastante ()
c) Poco () d) Buena ()
e) Mala ()
4. ¿Los pasajeros viajan cómodamente a sus destinos?
a) Algunas veces () b) Casi siempre ()
c) Siempre () d) Nunca ()
e) De vez en cuando ()
5. ¿El carro se estaciona bien cuando suben y bajan los pasajeros, sobre todo cuando son personas preferenciales?
a) Casi siempre () b) Algunas veces ()
c) Siempre () d) Nunca ()
e) De vez en cuando ()
6. ¿Qué decisiones toma usted sobre las ocurrencias negativas de parte del conductor y el cobrador?
a) Toma alguna medida () b) Algunas veces llama atención ()
c) Lo deja pasar por alto () d) No toma importancia ()
e) Considera los reclamos ()
7. ¿Usted pone en práctica los acuerdos de superación tomados en las reuniones de la empresa?
a) Algunas veces () b) Siempre ()
c) Casi siempre () d) Nunca ()
e) No toma importancia ()

PREGUNTAS SOBRE LOS INDICADORES: COMPONENTES DEL CONTROL INTERNO Y LOS RATIOS DE GESTIÓN

8. ¿Su empresa cuenta con los documentos de gestión cómo?

- a) MOF () b) RIT ()
 c) ROF () d) PAP ()
 e) CAP ()
9. Las actividades de la empresa se ejecutan de acuerdo a los documentos de gestión:
 a) Siempre c) Solo cuando me acuerdo
 b) A veces d) Nunca
10. Supervisa periódicamente a las unidades móviles que están en circulación.
 a) Sí b) No
11. Se comunica con los conductores de los vehículos para saber su posición.
 a) Sí b) No
12. Su personal tiene alguna capacitación en los dos últimos años.
 a) Sí b) No
13. Su empresa tiene tarjetas de control de cada unidad móvil.
 a) Sí b) No
14. ¿Cuál es la relación que guarda con sus trabajadores?
 a) Excelente () b) Regular ()
 c) Muy buena () d) Buena ()
 e) Mala ()
15. Sus trabajadores tienen alguna motivación para hacer su trabajo de manera eficiente.
 a) Sí b) No
16. Sus trabajadores o miembros de la empresa aportan ideas para solucionar los problemas.
 a) Sí b) No
17. ¿Habría la posibilidad de realizar cambios en la estructura orgánica de la empresa y del personal?
 a) Sí se puede () b) No se puede ()
 c) Es posible () d) Imposible ()
 e) Puede ser ()
18. La empresa cuenta con computadoras para documentar los procesos del movimiento diario de la actividad de las unidades móviles.
 a) Sí b) No
19. La empresa cuenta con una cartera de proveedores de suministros e insumos.
 a) Sí b) No
20. ¿Cada trabajador desempeña una o varias funciones?
 a) Solo una () b) De acuerdo al MOF ()
 c) Dos funciones () d) Según necesidad de la empresa ()
 e) Varias funciones ()
21. ¿Realiza seguimiento y revisión de sus funciones a los trabajadores?
 a) De vez en cuando () b) Permanentemente ()
 c) Casi siempre () d) Nunca ()
 e) Siempre ()
22. ¿La obtención de los indicadores de gestión es una información útil para tu decisión gerencial?
 a) Muy útil () b) Bastante útil ()
 c) Poco útil () d) Nada útil ()
 e) Falto ()
23. ¿Tomó en consideración las recomendaciones sugeridas por el contador o auditor de gestión?
 a) Casi siempre () b) Algunas veces ()
 c) Nunca () d) Siempre ()

e) No tomó importancia ()

PREGUNTAS SOBRE LOS INDICADORES: EVALUACIÓN DEL CONTROL INTERNO Y LOS RATIOS DE RENTABILIDAD

24. ¿La estructura del carro y los asientos son de tamaño estándar?
a) Algunos () b) La mayoría ()
c) Ninguno () d) Todos ()
e) Unos cuantos ()
25. ¿Cada qué frecuencia realiza el mantenimiento de las unidades de transporte?
a) Constantemente () b) Algunas veces ()
c) Casi siempre () d) Nunca ()
e) Solo cuando se malogra ()
26. ¿La inversión en las unidades de transporte le genera rentabilidad?
a) Satisfactoriamente () b) Insatisfactoriamente ()
c) Poco () d) Suficiente ()
e) Insuficientemente ()
27. ¿Qué dificultades más frecuentes encuentra en su negocio?
a) Falta de control de dinero ()
b) Falta de control de las unidades de transporte ()
c) Falta de control del personal ()
28. ¿Piensa Ud. que puede mejorar algunos aspectos de su empresa aplicando nuevas políticas de trabajo?
a) Sí b) No hace falta
29. La rentabilidad de la empresa con respecto del año pasado es mejor.
a) Sí b) No
30. Las unidades móviles de su empresa tiene papeletas pendientes de pago.
a) Sí b) No
31. La empresa ha tenido accidentes en los dos últimos años.
a) Sí b) No
32. Tiene algún fondo destinado para reemplazar las unidades móviles de su empresa.
a) Sí b) No
33. Tiene créditos para la financiar los costos fijos y variables de la empresa.
a) Sí tengo crédito
b) Trabajo con el dinero que ingresa
c) Cada unidad móvil financia sus gastos y paga el personal que labora
34. Tiene planeado comprar nuevas unidades móviles
a) Sí b) No
35. Los trabajadores de la empresa tienen sus beneficios sociales y están en planilla
a) Sí b) No
36. Su empresa conoce a las empresas con las que compete
a) Sí b) No
37. Cada que tiempo evalúa las actividades claves de la empresa
a) Bimestral b) Trimestral c) Semestral d) anual e) En cualquier instante
38. ¿Qué resultados obtuvo en la evaluación de la gestión anterior?
a) Se cumplió con las metas al 100% b) Se cumplió las metas en un 75% Bueno
b) Se cumplió las metas en un 50% d) Se cumplió las metas en un porcentaje menor al 50%

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COOPERACION!

ANEXO Nº 04: INTERPRETACIÓN DE LOS RATIOS

RATIOS DE GESTIÓN

DETALLES	S:R.L				Cooperativa		S.A.C		S.A	
	Ruta 07: Empresa de Transporte Urbano "SUCRE"		Ruta 13: Empresa de Transporte Urbano "MARISCAL AVELINO CACERES"		Ruta 02: Cooperativa de Transporte "AYACUCHO LIMITADA 277"		Ruta 04: Empresa de Transportes y Servicios Múltiples "BRUJO DE LOS ANDES"		Ruta 18: Empresa de Transportes Urbano Interprovincial y Turismo de Servicios Múltiples "SOL NACIENTE"	
PERIODO	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	20029	2010
Rotación del activo fijo:	1,25	1,60	0,20		12,36	12,75	1,13	1,20	4,81	5,47
Ventas	65.470	83.807	14.900	17.055	182.840	188.594	201.680	214.745	123.804	140.960
Activo Fijo	52357	52.357	73.116	0	14.793	14.793	179.046	179.046	25757	25757
<i>Interpretación</i>	Por cada sol invertido en el activo fijo genera ingresos de S/.1.25	Por cada sol invertido en el activo fijo genera ingresos de S/.1.60	Por cada sol invertido en el activo fijo genera ingresos de 0.20 céntimos	Por cada sol invertido en el activo fijo no generó ingresos	Por cada sol invertido en el activo fijo genera ingresos de S/.12.36	Por cada sol invertido en el activo fijo genera ingresos de S/.12.75	Por cada sol invertido en el activo fijo genera ingresos de S/.1.13	Por cada sol invertido en el activo fijo genera ingresos de S/.1.20	Por cada sol invertido en el activo fijo genera ingresos de S/.4.81	Por cada sol invertido en el activo fijo genera ingresos de S/. 5.47
Rotación del Activo Total	0,72	0,84	0,20	11,54	2,18	2,10	0,94	1,00	1,22	1,25
Ventas	65.470	83.807	14.900	17.055	182.840	188.594	201.680	214.745	123.804	140.960
Activo Total	90.749	99.804	76.254	1.478	84.023	89.788	213.634	214.345	101.262	113.011
<i>Interpretación</i>	De cada sol invertido en activos generó 0.72 céntimos.	De cada sol invertido en activos generó 0.84 céntimos.	De cada sol invertido en activos generó 0.20 céntimos.	De cada sol invertido en activos generó 0.72 céntimos.	De cada sol invertido en activos generó S/. 2.18	De cada sol invertido en activos generó S/. 2.10	De cada sol invertido en activos generó 0.94 céntimos.	De cada sol invertido en activos generó S/. 1.00	De cada sol invertido en activos generó S/. 1.22	De cada sol invertido en activos generó S/. 1.25

Rotación del capital de trabajo	1,69	1,75	4,75	11,54	2,83	2,64	5,59	5,52	1,74	1,74
Ventas	65.470	83.807	14.900	17.055	182.840	188.594	201.680	214.745	123.804	140.960
Capital de trabajo	38.723	47.996	3.138	1.478	64.592	71.312	36.110	38.913	71.340	81.160
Interpretación	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 1.69	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 1.75	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 4.75	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 11.54	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 2.83	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 2.64	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 5.59	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 5.52	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 1.74	De cada sol invertido en el capital de trabajo generó en ventas S/. 1.74
Rotación del patrimonio	0,73	0,85	0,20	-3,09	2,31	2,20	1,10	1,15	1,31	1,35
Ventas	65470	83.807	14.900	17.055	182.840	188.594	201.680	214.745	123.804	140.960
Patrimonio	89.144	98.417	76.254	-5.522	79.149	85.869	182.782	186.845	94.779	104.599
Interpretación	Por cada sol invertido en el patrimonio generó en ventas 0.73 céntimos	Por cada sol invertido en el patrimonio generó en ventas 0.85 céntimos	Por cada sol invertido en el patrimonio generó en ventas 0.20 céntimos	Por cada sol invertido en el patrimonio generó resultado negativo en ventas	Por cada sol invertido en el patrimonio generó en ventas S/. 2.31	Por cada sol invertido en el patrimonio generó en ventas S/. 2.20	Por cada sol invertido en el patrimonio generó en ventas S/. 1.10	Por cada sol invertido en el patrimonio generó en ventas S/. 1.15	Por cada sol invertido en el patrimonio generó en ventas S/. 1.31	Por cada sol invertido en el patrimonio generó en ventas S/. 1.35

RATIOS DE RENTABILIDAD

DETALLES	S.R.L		Cooperativa		S.A.C		S.A			
	Ruta 07: Empresa de Transporte Urbano "SUCRE"	Ruta 13: Empresa de Transporte Urbano "MARISCAL AVELINO CACERES"	Ruta 02: Cooperativa de Transporte "AYACUCHO LIMITADA 277"	Ruta 04: Empresa de Transportes y Servicios Múltiples "BRUJO DE LOS ANDES"	Ruta 18: Empresa de Transportes Urbano Interprovincial y Turismo de Servicios Múltiples "SOL NACIENTE"					
PERIODO	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	20029	2010
Ratios de rentabilidad										
Utilidad Bruta	0,49 31.968	0,48 40.543	1,00 14.900	1,00 17.055	1,00 182.840	1,00 188.594	0,81 164.010	0,83 178.357	1,00 123.894	1,00 140.960
Ventas Netas	65.470	83.807	14.900	17.055	182.840	188.594	201.680	214.745	123.894	140.960
<i>Interpretación</i>	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de 0.49 centavos	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de 0.48 centavos	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de S/. 1.00	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de S/. 1.00	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de S/. 1.00	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de S/. 1.00	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de 0.81 centavos	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de 0.83 centavos	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de S/. 1.00	Por cada sol de ventas se tiene una utilidad bruta de S/. 1.00
Margen de utilidad neta (lucratividad)										
Utilidad Neta	0,08 5.115	0,08 6.491	0,00 0	0,00 0	0,04 7.138	0,04 6.720	0,00 0	0,02 4.063	0,07 8.544	0,07 9.820
Ventas Netas	65.470	83.807	14.900	17.055	182.840	188.594	201.680	214.745	123.894	140.960
<i>Interpretación</i>	Por cada sol vendido se gana 0.08 centavos	Por cada sol vendido se gana 0.08 centavos	Por cada sol vendido no se ganó ningún centavo	Por cada sol vendido no se gana ningún centavo	Por cada sol vendido se gana 0.04 centavos	Por cada sol vendido se gana 0.04 centavos	Por cada sol vendido no se ganó ningún centavo	Por cada sol vendido se gana 0.02 centavos	Por cada sol vendido se gana 0.07 centavos	Por cada sol vendido se gana 0.07centavos
Rentabilidad patrimonial (ROE)										
Utilidad Neta	0,06 5.115	0,07 6.491	0,00 0	0,00 0	0,09 7.138	0,08 6.720	0,00 0	0,02 4.063	0,09 8.544	0,09 9.820
Patrimonio	89.144	98.417	76.254	-5.522	79.149	85.869	182.782	182.782	94.779	104.599

<i>Interpretación</i>	Por cada sol invertido en el patrimonio se ganó 0.06 centavos	Por cada sol invertido en el patrimonio se ganó 0.07 centavos	Por cada sol invertido no se ganó ningún centavo	Por cada sol invertido no se ganó ningún centavo	Por cada sol invertido en el patrimonio se ganó 0.09 centavos	Por cada sol invertido en el patrimonio se ganó 0.08 centavos	Por cada sol invertido no se ganó ningún centavo	Por cada sol invertido en el patrimonio se ganó 0.02 centavos	Por cada sol invertido en el patrimonio se ganó 0.09 centavos	Por cada sol invertido en el patrimonio se ganó 0.09 centavos
Rentabilidad del Activo o índice de DUPONT (ROA)										
Utilidad Neta	0,06 5115	0,07 6.491	0,00 0	0,00 0	0,08 7.138	0,07 6.720	0,00 0	0,02 4.063	0,08 8544	0,09 9820
Activo Total	90.749	99.804	76.254	1.478	84.023	89.788	213.634	214.345	101.262	113.011
<i>Interpretación</i>	Por cada sol invertido en el activo total generó una utilidad de 0.06 centavos	Por cada sol invertido en el activo total generó una utilidad de 0.07 centavos	Por cada sol invertido en el activo total no generó ninguna utilidad	Por cada sol invertido en el activo total no generó ninguna utilidad	Por cada sol invertido en el activo total generó una utilidad de 0.08 centavos	Por cada sol invertido en el activo total generó una utilidad de 0.07 centavos	Por cada sol invertido en el activo total no generó ninguna utilidad	Por cada sol invertido en el activo total generó una utilidad de 0.02 centavos	Por cada sol invertido en el activo total generó una utilidad de 0.08 centavos	Por cada sol invertido en el activo total generó una utilidad de 0.09 centavos
Rentabilidad del capital										
Utilidad neta	0,07 5.115	0,09 6.491	0,00 0	0 0	0,15 7.138	0,14 6.720	0,00 0	0,02 4.063	0,12 8.544	0,14 9.820
Capital social	76.032	76.032	90.568	0	47.828	47.828	182.782	182.782	70.560	70.560
<i>Interpretación</i>	De cada sol invertido en el capital social se generó una utilidad de 0.07 centavos	De cada sol invertido en el capital social se generó una utilidad de 0.09 centavos	De cada sol invertido en el capital social no se generó ninguna utilidad	De cada sol invertido en el capital social no se generó ninguna utilidad	De cada sol invertido en el capital social se generó una utilidad de 0.15 centavos	De cada sol invertido en el capital social se generó una utilidad de 0.14 centavos	De cada sol invertido en el capital social no se generó ninguna utilidad	De cada sol invertido en el capital social se generó una utilidad de 0.02 centavos	De cada sol invertido en el capital social se generó una utilidad de 0.12 centavos	De cada sol invertido en el capital social se generó una utilidad de 0.14 centavos

ANEXO N° 05: BALANCE GENERAL Y ESTADO DE RESULTADOS

BALANCE GENERAL

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20129258081

RAZÓN SOCIAL: Cooperativa de Transporte "AYACUCHO LIMITADA 277". (Ruta: 02)

	2010	2009
ACTIVO		
ACTIVO CORRIENTE		
Caja y Bancos	60,277.00	54,506.00
Valores Negociables		
Cuentas por Cobrar Comerciales		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Cobrar		
Existencias	14,960.00	14,906.00
Gastos Pagados por Anticipado		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	75,237.00	69,412.00
ACTIVO NO CORRIENTE		
Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas a Largo Plazo		
Otras Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Inversiones Permanentes		
Inmuebles, Maquinaria y Equipo (neto de depreciación acumulada)	13,461.00	13,461.00
Activos Intangibles (neto de amortización acumulada)		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Activo	1,096.00	1,096.00
Otros Activos		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	14,557.00	14,557.00
TOTAL ACTIVO	89,788.00	84,023.00

	2010	2009
PASIVO Y PATRIMONIO		
PASIVO CORRIENTE		
Sobregiros y Pagarés Bancarios		
Cuentas por Pagar Comerciales		
Cuentas por Pagar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Pagar	3,919.00	4,874.00
Parte Corriente de las Deudas a Largo Plazo		
TOTAL PASIVO CORRIENTE	3,919.00	4,874.00
PASIVO NO CORRIENTE		
Deudas a Largo Plazo		
Cuentas por Pagar a Vinculadas		
Ingresos Diferidos		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Pasivo		
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	0.00	0.00
TOTAL PASIVO	3,919.00	4,874.00
Contingencias		
Interés minoritario		
PATRIMONIO NETO		
Capital	47,828.00	47,828.00
Capital Adicional		
Acciones de Inversión		
Excedentes de Revaluación		
Reservas Legales		
Otras Reservas		
Resultados Acumulados	38,041.00	31,321.00
TOTAL PATRIMONIO NETO	85,869.00	79,149.00
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	89,788.00	84,023.00

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS POR FUNCIÓN

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20129258081

RAZOL SOCIAL: Cooperativa de Transporte "AYACUCHO LIMITADA 277".

(Ruta: 2)

	2010	2009
Ventas Netas (ingresos operacionales)	188,594.00	182,840.00
Otros Ingresos Operacionales		
Total de Ingresos Brutos	188,594.00	182,840.00
Costo de ventas	0.00	0.00
Utilidad Bruta	188,594.00	182,840.00
Gastos Operacionales		
Gastos de Administración	(89,497.00)	(69,057.00)
Gastos de Venta	(89,497.00)	(103,586.00)
Utilidad Operativa	9,600.00	10,197.00
Otros Ingresos (gastos)		
Ingresos Financieros		
Gastos Financieros		
Otros Ingresos		
Otros Gastos		
Resultados por Exposición a la Inflación		
Resultados antes de Participaciones,		
Impuesto a la Renta y Partidas Extraordinarias	9,600.00	10,197.00
Participaciones		
Impuesto a la Renta	(2,880.00)	(3,059.00)
Resultados antes de Partidas Extraordinarias		
Ingresos Extraordinarios		
Gastos Extraordinarios		
Resultado Antes de Interés Minoritario		
Interés Minoritario		
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	6,720.00	7,138.00
Dividendos de Acciones Preferentes		
Utilidad (pérdida) Neta atribuible a los Accionistas		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción de Inversión		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción de Inversión		

BALANCE GENERAL
Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009
(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20452470587

RAZÓN SOCIAL: Empresa de Transportes y Servicios Múltiples "BRUJO DE LOS ANDES" S.A.C. (Ruta: 04)

	2010	2009
ACTIVO		
ACTIVO CORRIENTE		
Caja y Bancos	4,563.00	5,874.00
Valores Negociables		
Cuentas por Cobrar Comerciales		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Cobrar	19,300.00	
Existencias	46,850.00	47,690.00
Gastos Pagados por Anticipado		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	70,713.00	53,564.00
ACTIVO NO CORRIENTE		
Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas a Largo Plazo		
Otras Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Inversiones Permanentes		
Inmuebles, Maquinaria y Equipo (neto de depreciación acumulada)	143,632.00	143,632.00
Activos Intangibles (neto de amortización acumulada)		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Activo		
Otros Activos		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	143,632.00	143,632.00
TOTAL ACTIVO	214,345.00	197,196.00

	2010	2009
PASIVO Y PATRIMONIO		
PASIVO CORRIENTE		
Sobregiros y Pagars Bancarios		
Cuentas por Pagar Comerciales		
Cuentas por Pagar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Pagar	12,500.00	8,794.00
Parte Corriente de las Deudas a Largo Plazo		
TOTAL PASIVO CORRIENTE	12,500.00	8,794.00
PASIVO NO CORRIENTE		
Deudas a Largo Plazo	15,000.00	
Cuentas por Pagar a Vinculadas		
Ingresos Diferidos		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Pasivo		
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	15,000.00	0.00
TOTAL PASIVO	27,500.00	8,794.00
Contingencias		
Interés minoritario		
PATRIMONIO NETO		
Capital	182,782.00	182,782.00
Capital Adicional		
Acciones de Inversión		
Excedentes de Revaluación		
Reservas Legales		
Otras Reservas		
Resultados Acumulados	4,063.00	5,620.00
TOTAL PATRIMONIO NETO	186,845.00	188,402.00
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	214,345.00	197,196.00

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS POR FUNCIÓN

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20452470587

RAZOL SOCIAL: Empresa de Transportes y Servicios Múltiples “BRUJO DE LOS ANDES” S.A.C. (Ruta: 04)

	2010	2009
Ventas Netas (ingresos operacionales)	214,745.00	194,872.00
Otros Ingresos Operacionales		
Total de Ingresos Brutos	214,745.00	194,872.00
Costo de ventas	(36,388.00)	(23,948.00)
Utilidad Bruta	178,357.00	170,924.00
Gastos Operacionales		
Gastos de Administración	(174,294.00)	(168,700.00)
Gastos de Venta		
Utilidad Operativa	4,063.00	2,224.00
Otros Ingresos (gastos)		
Ingresos Financieros		
Gastos Financieros		
Otros Ingresos		
Otros Gastos		
Resultados por Exposición a la Inflación		
Resultados antes de Participaciones,		
Impuesto a la Renta y Partidas Extraordinarias	4,063.00	2,224.00
Participaciones		
Impuesto a la Renta		(667.00)
Resultados antes de Partidas Extraordinarias		
Ingresos Extraordinarios		
Gastos Extraordinarios		
Resultado Antes de Interés Minoritario		
Interés Minoritario		
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	4,063.00	1,557.00
Dividendos de Acciones Preferentes		
Utilidad (pérdida) Neta atribuible a los Accionistas		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción de Inversión		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción de Inversión		

BALANCE GENERAL

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20323398161

RAZÓN SOCIAL: Empresa de Transportes Urbano "SUCRE" S.R.L. (Ruta: 07)

2010 2009

ACTIVO	2010	2009
ACTIVO CORRIENTE		
Caja y Bancos	49,383.00	40,822.00
Valores Negociables		
Cuentas por Cobrar Comerciales		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Cobrar		
Existencias		
Gastos Pagados por Anticipado		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	49,383.00	40,822.00
ACTIVO NO CORRIENTE		
Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas a Largo Plazo		
Otras Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Inversiones Permanentes		
Inmuebles, Maquinaria y Equipo (neto de depreciación acumulada)	50,244.00	50,244.00
Activos Intangibles (neto de amortización acumulada)		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Activo	177.00	360.00
Otros Activos		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	50,421.00	50,604.00
TOTAL ACTIVO	99,804.00	91,426.00

PASIVO Y PATRIMONIO	2010	2009
PASIVO CORRIENTE		
Sobregiros y Pagarés Bancarios		
Cuentas por Pagar Comerciales		
Cuentas por Pagar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Pagar	1,387.00	870.00
Parte Corriente de las Deudas a Largo Plazo		
TOTAL PASIVO CORRIENTE	1,387.00	870.00
PASIVO NO CORRIENTE		
Deudas a Largo Plazo		
Cuentas por Pagar a Vinculadas		
Ingresos Diferidos		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Pasivo		
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	0.00	0.00
TOTAL PASIVO	1,387.00	870.00
Contingencias		
Interés minoritario		
PATRIMONIO NETO		
Capital	76,032.00	76,032.00
Capital Adicional		
Acciones de Inversión		
Excedentes de Revaluación		
Reservas Legales		
Otras Reservas		
Resultados Acumulados	22,385.00	14,524.00
TOTAL PATRIMONIO NETO	98,417.00	90,556.00
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	99,804.00	91,426.00

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS POR FUNCIÓN

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20323398161

RAZOL SOCIAL: Empresa de Transportes Urbano "SUCRE" S.R.L. (Ruta: 07)

	2010	2009
Ventas Netas (ingresos operacionales)	83,807.00	80,601.00
Otros Ingresos Operacionales		
Total de Ingresos Brutos	83,807.00	80,601.00
Costo de ventas	(43,264.00)	(64,173.00)
Utilidad Bruta	40,543.00	16,428.00
Gastos Operacionales		
Gastos de Administración	(7,865.00)	(4,688.00)
Gastos de Venta	(23,405.00)	(7,033.00)
Utilidad Operativa	9,273.00	4,707.00
Otros Ingresos (gastos)		
Ingresos Financieros		
Gastos Financieros		
Otros Ingresos		
Otros Gastos		
Resultados por Exposición a la Inflación		
Resultados antes de Participaciones,		
Impuesto a la Renta y Partidas Extraordinarias	9,273.00	4,707.00
Participaciones		
Impuesto a la Renta	(2,782.00)	(1,412.00)
Resultados antes de Partidas Extraordinarias		
Ingresos Extraordinarios		
Gastos Extraordinarios		
Resultado Antes de Interés Minoritario		
Interés Minoritario		
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	6,491.00	3,295.00
Dividendos de Acciones Preferentes		
Utilidad (pérdida) Neta atribuible a los Accionistas		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción de Inversión		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción de Inversión		

BALANCE GENERAL

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20287214040

RAZÓN SOCIAL: Empresa de Transportes Urbano "MARISCAL AVELINO CACERES" ETUMAC S.R.L. (Ruta:13)

2010 2009

2010 2009

ACTIVO	2010	2009
ACTIVO CORRIENTE		
Caja y Bancos	376.00	563.00
Valores Negociables		
Cuentas por Cobrar Comerciales		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Cobrar	1,102.00	2,575.00
Existencias		
Gastos Pagados por Anticipado		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	1,478.00	3,138.00
ACTIVO NO CORRIENTE		
Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas a Largo Plazo		
Otras Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Inversiones Permanentes		
Inmuebles, Maquinaria y Equipo (neto de depreciación acumulada)		73,116.00
Activos Intangibles (neto de amortización acumulada)		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Activo		
Otros Activos		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	0.00	73,116.00
TOTAL ACTIVO	1,478.00	76,254.00

PASIVO Y PATRIMONIO	2010	2009
PASIVO CORRIENTE		
Sobregiros y Pagarés Bancarios		
Cuentas por Pagar Comerciales		
Cuentas por Pagar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Pagar		
Parte Corriente de las Deudas a Largo Plazo		
TOTAL PASIVO CORRIENTE		0.00
PASIVO NO CORRIENTE		
Deudas a Largo Plazo		
Cuentas por Pagar a Vinculadas	7,000.00	
Ingresos Diferidos		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Pasivo		
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	7,000.00	0.00
TOTAL PASIVO	7,000.00	0.00
Contingencias		
Interés minoritario		
PATRIMONIO NETO		
Capital	0.00	90,568.00
Capital Adicional		
Acciones de Inversión		
Excedentes de Revaluación		
Reservas Legales		
Otras Reservas		
Resultados Acumulados	(5,522.00)	(14,314.00)
TOTAL PATRIMONIO NETO	(5,522.00)	76,254.00
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	1,478.00	76,254.00

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS POR FUNCIÓN

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20287214040

**RAZOL SOCIAL: Empresa de Transportes Urbano "MARISCAL AVELINO
CACERES" ETUMAC S.R.L. (Ruta:13)**

	2010	2009
Ventas Netas (ingresos operacionales)	17,055.00	14,900.00
Otros Ingresos Operacionales		
Total de Ingresos Brutos	17,055.00	14,900.00
Costo de ventas	0.00	0.00
Utilidad Bruta	17,055.00	14,900
Gastos Operacionales		
Gastos de Administración	(20,500.00)	(20,901.00)
Gastos de Venta	(2,532.00)	
Utilidad Operativa	(5,977.00)	(6,001.00)
Otros Ingresos (gastos)		
Ingresos Financieros		
Gastos Financieros		
Otros Ingresos		
Otros Gastos		
Resultados por Exposición a la Inflación		
Resultados antes de Participaciones,		
Impuesto a la Renta y Partidas Extraordinarias	(5,977.00)	(6,001.00)
Participaciones		
Impuesto a la Renta		
Resultados antes de Partidas Extraordinarias		
Ingresos Extraordinarios		
Gastos Extraordinarios		
Resultado Antes de Interés Minoritario		
Interés Minoritario		
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	(5,977.00)	(6,001.00)
Dividendos de Acciones Preferentes		
Utilidad (pérdida) Neta atribuible a los Accionistas		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción de Inversión		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción de Inversión		

BALANCE GENERAL

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20452233020

RAZÓN SOCIAL: Empresa de Transportes Urbano Interprovincial y Turismo de Servicios Múltiples "SOL NACIENTE" S.A. (Ruta: 18)

	2010	2009
ACTIVO		
ACTIVO CORRIENTE		
Caja y Bancos	785.00	385.00
Valores Negociables		
Cuentas por Cobrar Comerciales		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Cobrar		
Existencias		
Gastos Pagados por Anticipado		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	785.00	385.00
ACTIVO NO CORRIENTE		
Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Cuentas por Cobrar a Vinculadas a Largo Plazo		
Otras Cuentas por Cobrar a Largo Plazo		
Inversiones Permanentes		
Inmuebles, Maquinaria y Equipo (neto de depreciación acumulada)	17,708.00	17,708.00
Activos Intangibles (neto de amortización acumulada)		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Activo		
Otros Activos		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	17,708.00	17,708.00
TOTAL ACTIVO	18,493.00	18,093.00

	2010	2009
PASIVO Y PATRIMONIO		
PASIVO CORRIENTE		
Sobregiros y Pagarés Bancarios		
Cuentas por Pagar Comerciales		
Cuentas por Pagar a Vinculadas		
Otras Cuentas por Pagar		2,500.00
Parte Corriente de las Deudas a Largo Plazo		
TOTAL PASIVO CORRIENTE	0.00	2,500.00
PASIVO NO CORRIENTE		
Deudas a Largo Plazo		
Cuentas por Pagar a Vinculadas		
Ingresos Diferidos		
Impuesto a la Renta y Participaciones Diferidos Pasivo		
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	0.00	0.00
TOTAL PASIVO	0.00	2,500.00
Contingencias		
Interés minoritario		
PATRIMONIO NETO		
Capital	19,438.00	16,088.00
Capital Adicional		
Acciones de Inversión		
Excedentes de Revaluación		
Reservas Legales		
Otras Reservas		
Resultados Acumulados	(945.00)	(495.00)
TOTAL PATRIMONIO NETO	18,493.00	15,593.00
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	18,493.00	18,093.00

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS POR FUNCIÓN

Al 31 de diciembre del año 2010 y 2009

(Expresado en nuevos soles)

RUC: 20452233020

RAZOL SOCIAL: Empresa de Transportes Urbano Interprovincial y Turismo de Servicios Múltiples "SOL NACIENTE" S.A. (Ruta: 18)

	2010	2009
Ventas Netas (ingresos operacionales)	4,550.00	18,255.00
Otros Ingresos Operacionales		
Total de Ingresos Brutos	4,550.00	18,255.00
Costo de ventas	0.00	0.00
Utilidad Bruta	4,550.00	18,255.00
Gastos Operacionales		
Gastos de Administración	(2,000.00)	(18,000.00)
Gastos de Venta	(3,000.00)	(2,850.00)
Utilidad Operativa	(450.00)	(2,595.00)
Otros Ingresos (gastos)		
Ingresos Financieros		
Gastos Financieros		
Otros Ingresos		
Otros Gastos		
Resultados por Exposición a la Inflación		
Resultados antes de Participaciones,		
Impuesto a la Renta y Partidas Extraordinarias	(450.00)	(2,595.00)
Participaciones		
Impuesto a la Renta		
Resultados antes de Partidas Extraordinarias		
Ingresos Extraordinarios		
Gastos Extraordinarios		
Resultado Antes de Interés Minoritario		
Interés Minoritario		
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	(450.00)	(2,595.00)
Dividendos de Acciones Preferentes		
Utilidad (pérdida) Neta atribuible a los Accionistas		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Básica por Acción de Inversión		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción Común		
Utilidad (pérdida) Diluida por Acción de Inversión		