



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**

**Impacto Económico del Covid-19 en la empresa de transportes  
Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**Economista**

**AUTOR:**

Rios Bravo, Franklin (ORCID: 0000-0002-2192-7820)

**ASESOR:**

Dr: Castillo Saenz, Rafael Alan (ORCID:0000-0001-8122-3879)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Desarrollo económico

LIMA - PERÚ

2020

## **DEDICATORIA**

A mi madre y hermanos, por estar conmigo en cada momento y cada decisión que tomo siempre se encuentran dispuesto a apoyarme, por la confianza depositada en mí, que es la motivación que hace que siga creciendo como persona día a día y también como profesional.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios por guiarme mi camino y a los profesores por sus enseñanzas y acotaciones para la realización de este estudio.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS.....	v
ÍNDICE DE FIGURAS.....	vi
RESUMEN.....	vii
ABSTRACT.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA.....	11
3.1. Tipo y Diseño de investigación.....	11
3.2. Variables y operacionalización.....	12
3.3. Población, muestra y muestreo.....	13
3.4. Técnica e instrumento de recolección de datos.....	14
3.5. Procedimientos.....	16
3.6. Métodos de análisis de datos.....	16
3.7. Aspectos éticos.....	16
IV. RESULTADOS.....	18
4.1. Analizar el escenario de Covid-19 dentro de la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.....	18
4.2. Diagnosticar la actividad económica y planes operativos dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.....	24
4.3. Identificar la rentabilidad económica y financiera dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.....	28
4.4. Contrastación de hipótesis.....	33
V. DISCUSIÓN.....	36
VI. CONCLUSIONES.....	42
VII. RECOMENDACIONES.....	43
REFERENCIAS.....	44
ANEXOS.....	50

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b> Matriz de Operacionalización de Variables	12
<b>Tabla 2.</b> Actividad económica y planes operativos durante la Covid-19	24
<b>Tabla 3.</b> Rentabilidad Económica y Financiera 2019	28
<b>Tabla 4.</b> Rentabilidad Económica y Financiera 2020	30

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> En la empresa existen protocolos para casos de Covid-19 .....	18
<b>Figura 2:</b> En el ambiente laboral han aparecido casos nuevos de Covid-19.....	19
<b>Figura 3:</b> En la empresa existen operarios despedidos a causa de contraer contagios por el Covid-19.....	20
<b>Figura 4:</b> La empresa ha compensado a los operarios que contrajeron el virus y estuvieron en cuarentena.....	21
<b>Figura 5:</b> En la empresa se da fumigaciones constantes con el fin de evitar futuros contagios del Covid-19 .....	22
<b>Figura 6:</b> La empresa trata de evitar los contagios del Covid-19 .....	23
<b>Figura 7:</b> Margen de utilidades 2019 .....	29
<b>Figura 8:</b> Margen de utilidades 2020 .....	31
<b>Figura 9:</b> Gastos en S/. y variación % durante el año 2020 .....	32
<b>Figura 10:</b> Fluctuación de utilidades y gastos.....	34

## RESUMEN

El estudio básicamente tuvo por objetivo determinar el impacto económico del Covid-19 en la empresa Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima 2020, enfocándose en una metodología de tipo básica, con diseño no experimental, y de nivel correlacional causal. Los sujetos en estudio lo comprendieron 10 colaboradores de la empresa y se completó con la recopilación de la información económica y financiera; para ello se hizo utilidad de la encuesta, la entrevista y el análisis documental. Luego de aplicar los instrumentos, se encontró que la empresa objeto de estudio, tiene establecido un protocolo para la emergencia sanitaria, y cada cierto periodo de tiempo fumiga sus ambientes para evitar riesgos de contagio por el virus mencionado. Asimismo, se evidenció que la empresa es considerablemente afectada en su economía y planes operativos, sin embargo, ha buscado realizar servicios de manera interna y externa para poder mantener su rentabilidad activa. Su rentabilidad y utilidades variaron considerablemente, llegando a ser negativos en los meses de junio y septiembre - 0.14%, -0.18% y -0.11%, mientras que para los meses siguientes tuvo un promedio de 0.38% en valor porcentual. Se concluye que el Covid-19 tuvo un impacto económico significativo en la empresa de transportes Turismo Garcilazo E.R.I.L de la provincia de Huaral, Lima 2020; es decir, influyó en su rentabilidad y utilidades, sin embargo, eso le permitió valerse de estrategias o alternativas para seguir en el rubro.

**Palabras clave:** Impacto económico, rentabilidad, liquidez, Covid-19, emergencia sanitaria.

## ABSTRACT

The study basically aimed to determine the economic impact of Covid-19 on the company Turismo Garcilazo E.I.R.L. of the province of Huaral, Lima 2020, focusing on a basic methodology, with a non-experimental design, and a causal correlational level. The study subjects comprised 10 employees of the company and it was completed with the compilation of economic and financial information; For this, the survey, the interview and the documentary analysis were used. After applying the instruments, it was found that the company under study has established a protocol for the health emergency, and every certain period of time fumigates its environments to avoid risks of contagion by the aforementioned virus. Likewise, it was evidenced that the company is considerably affected in its economy and operating plans, however, it has sought to perform services internally and externally in order to maintain its active profitability. Its profitability and profits varied considerably, becoming negative in the months of June and September -0.14%, -0.18% and -0.11%, while for the following months it had an average of 0.38% in percentage value. It is concluded that Covid-19 had a significant economic impact on the transportation company Turismo Garcilazo E.R.I.L of the province of Huaral, Lima 2020; In other words, it influenced their profitability and profits, however, that allowed them to use strategies or alternatives to continue in the business.

**Key words:** Economic impact, profitability, liquidity, Covid-19, health emergency.



## I. INTRODUCCIÓN

La epidemia de la COVID-19 se originó en China a finales de diciembre de 2019, convirtiéndose en una crisis sanitaria y económica global sin precedentes cuatro meses después. La crisis sanitaria generó un doble shock negativo de oferta y demanda en la economía China que causó su primera tasa de crecimiento negativa desde 1976. Por su parte, la expansión mundial de la epidemia provocó la congelación de su demanda externa. En este contexto, las autoridades han aplicado numerosas medidas de estímulo desde el inicio de la epidemia, estableciendo como prioridad la estabilidad del mercado laboral en detrimento de un objetivo de crecimiento económico en el 2020. China fue el primer país en sufrir el brote de COVID-19 y está siendo también el primer país en superar la crisis y uno de los pocos que prevé que logre una tasa de crecimiento positiva este año (Torola & Alfaraz, 2020).

La crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 ha alterado radical e inesperadamente la actividad productiva en la Isla Canaria con especial incidencia en el sector turístico. Aún no se sabe una cifra exacta respecto al impacto de esta crisis sobre el Producto Interior Bruto (PIB), el empleo y la llegada de turistas en el año 2020 en Canarias; ni el impacto específico causado por la caída en el gasto turístico que tendrá lugar a raíz de las limitaciones al movimiento de pasajeros y del cierre de los establecimientos y de otros servicios relacionados con la actividad turística (Díaz, Lorenzo, & Díaz, 2020).

La pandemia ha golpeado gravemente a Portugal algo tarde comparado con otros países que son cultural y geográficamente cerca. Así, la decisión de contención fue relativamente temprana, y que contribuyó a su relativo éxito, pues se logró el aplanamiento de la curva. El número de víctimas hasta la fecha no fue, al menos en términos de comparación internacional, muy alto. Como resultado de la pandemia, la distancia social necesaria resultante de ella, y los efectos sobre resto del mundo, se puede ver grandes pérdidas de la economía portuguesa, que podría llegar a 10% del PIB en 2020 (Aubyn, 2020).

La crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19 en el Perú está adquiriendo características más duraderas de lo inicialmente esperado. Donde luego de

cuarentenas más o menos drásticas la expansión de la epidemia parece bajo control y la actividad económica se vuelve a retomar. Esta situación tendrá impactos que, dependiendo de la duración de la emergencia, podrían traducirse en niveles mayores en el mediano plazo; siendo para las empresas de diferentes rubros una situación de gran incertidumbre (Jaramillo & Ñopo, 2020).

A razón de lo anterior, las empresas de Lima Metropolitana, han tenido un fuerte impacto. Uno de los principales problemas que enfrentaron fue la disminución de la demanda, luego sus altos costos en seguridad sanitaria, otro problema fue el retraso en el cobro de facturas, esto sumándose a la pérdida de trabajo. Debido a esto el gobierno dispuso programas y medidas de incentivo para que el impacto en las empresas no sea muy drástico, donde el 57.7% de ellas accedieron al menos a un programa (Reactiva Perú); teniendo además mayores plazos de pago para deudas tributarias y suspensión de pagos del impuesto a la renta (INEI, 2020).

En el panorama local, de la presente investigación, se tiene a una empresa de transporte turístico denominada: Turismo Garcilazo E.I.R.L. fundada en la ciudad de Huaral, ubicada en la provincia de Huaral a 78 Km de Lima; la cual, lleva en el mercado un total de ocho años. Dentro de los servicios que ofrece se tiene el transporte urbano de Huaral - Chancay - Huaral, transporte de personal para empresas (corporativo), transporte turístico, transporte al Aeropuerto Jorge Chávez y a diferentes lugares del Perú; contando actualmente con autorización del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y con todos los protocolos de seguridad para el pasajero.

Turismo Garcilazo E.I.R.L. al igual que muchas otras firmas, se ha visto afectada por la llegada de la pandemia, significando el registro nulo de ventas durante los primeros meses que se implementó la “cuarentena”, además, de la disminución de personal, y con ello la reducción de pagos en su servicio. La reactivación de actividades, también ha resultado en afectación económica, ya que, la empresa ha incurrido en mayores costos para incorporar las normas y medidas dadas por el MTC, teniendo que adaptar el servicio para sus usuarios, condicionado los márgenes de ganancia de la empresa. Frente a ello se postula como pregunta de investigación ¿Cuál es el impacto económico del Covid-19

en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020?; y como específicos:

i) ¿Cómo se manifiesta el escenario de Covid-19 dentro de la empresa de transporte?; ii) ¿Cómo se desarrolla la actividad económica y planes operativos dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte? y iii) ¿Cuál es la rentabilidad económica y financiera dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte?

En consecuencia, como objetivo general se postula Determinar el impacto económico del Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020; teniendo como específicos: i) Analizar el escenario de Covid-19 dentro de la empresa de transporte ii) Diagnosticar la actividad económica y planes operativos dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte; y iii) Identificar la rentabilidad económica y financiera dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte.

Como hipótesis general se tiene: Existe un impacto económico significativo del Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020. Y como hipótesis específicas, i) El escenario del Covid-19 dentro de la empresa se caracteriza por seguir un protocolo de emergencia para la prevención de contagios; ii) La actividad económica y planes operativos de la empresa se han visto afectados considerablemente por el escenario de Covid-19; y iii) La rentabilidad económica y financiera dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte fue negativa.

La indagación aborda un tema de gran interés debido a la paralización económica mundial a causa de la pandemia ocasionado por el virus Covid-19, postulándose como un antecedente de valor para futuros estudios, más aún cuando se tiene limitada información de esta problemática a nivel nacional. Asimismo, a través de la información recolectada y resultados obtenidos se podrá tomar acciones de prevención y así la empresa pueda seguir operando en el mercado, recuperando las utilidades pérdidas por efectos del Covid-19, garantizar su permanencia y sostenibilidad en el mercado.

## II. MARCO TEÓRICO

Dentro de los estudios previos analizados, cabe señalar la escasa información nacional, teniendo mayor evidencia en el panorama internacional. A nivel nacional el Instituto Peruano de Economía (IPE) (2020), sostiene un fuerte impacto económico, donde más del 60% de empresas formales no han estado operando, lo cual ha afectado a 1.7 millones de trabajadores formales, por lo que, muchas de estas empresas han solicitado la suspensión perfecta de labores dejando a un promedio de 84 mil empleados suspendidos.

De acuerdo con IPE (2020), son más de 16 mil unidades que transitan en Lima, estarían perdiendo entre s/300 y s/400 diarios, lo cual representa entre el 25% y el 33% de sus ingresos promedio. Debido a esto no se descarta la posibilidad de incrementar la tarifa de viaje. Frente a ello el MTC aprobó un subsidio económico a las empresas de transporte por 30 días, para que las empresas compensen algunos costos fijos.

En esa línea Jaramillo y Ñopo (2020) señalan que el impacto económico dependerá de la extensión de virus por el territorio nacional, que comenzó en zonas urbanas y progresivamente está fluyendo hacia zonas rurales; donde los sectores más afectados son el turismo, servicios y comercio. Asimismo, afirman que el impacto también dependerá de la posición específica de la balanza de materias primas del país.

A nivel internacional Rodríguez (2020), indica que la crisis del coronavirus ha llegado en medio de malas perspectivas, debido a la disminución de los precios del petróleo y la desaceleración económica regional. Por ejemplo, en Colombia, el 47% de los trabajadores son informales, es decir 5,7 millones de personas. Así mismo, un cuarto de la población trabaja en microempresas. Por otra parte, la tasa de pobreza multidimensional en dicho país es del 19,6%, y la de pobreza monetaria es del 27%.

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2020), ante la pandemia del coronavirus, las economías han cerrado y paralizado, mientras las sociedades están en cuarentenas, medidas similares a situaciones de guerra. Por otra parte, el Covid-19 afecta a la región en la

disminución de la actividad económica de sus principales socios comerciales, en la caída de los precios de los productos primarios, la interrupción de las cadenas globales de valor, la disminución de la demanda de servicios de turismo y en la intensificación de la aversión al riesgo y el empeoramiento de las condiciones financieras mundiales.

En esa línea, Prades y Tello (2020), refieren que el impacto estimado es significativamente mayor en las regiones más expuestas a sectores relacionados con hostelería y restauración, como las insulares. El impacto también sería más elevado, debido no solo al cierre de plantas de producción, sino también a su efecto de arrastre sobre otros sectores. También se ve afectado el flujo de ingresos tanto de una persona natural como de cualquier empresario. Durante estos meses se ha ido observando la alteración que ha tenido el mercado y la gran pérdida económica que se ha generado.

Ante lo anterior, la CEPAL (2020), en su informe titulado “Sectores y Empresas frente al COVID-19: Emergencia y Reactivación” indica que el impacto de COVID-19 será mayor en el caso de las microempresas y las pymes, traducido en grandes cierres de empresas y pérdidas de puestos de trabajo. Por otra parte, señala que el impacto será muy diferente según el sector y el tipo de empresa, los más afectados serán los hoteles, los restaurantes y el comercio.

Según Ernst y López (2020), toda la economía argentina sufre la paralización parcial o incluso completa de las actividades productivas del país entero. Sin embargo, los sectores de servicios con alta importancia están más expuestos a la crisis que otros. En particular, las actividades vinculadas a la movilidad de personas y al turismo, que influyen hoteles y alojamiento, transporte, servicios turísticos; se han visto frenadas, existiendo localidades que dependen únicamente del ingreso turístico.

En contraste Araujo (2020), postula que el COVID-19 ha generado pérdidas en ciertos sectores como el transporte y el turismo. También señala que los efectos de esta crisis económica podrían ser a corto plazo o alargarse en el tiempo, dependiendo de los avances sanitarios para tratar o prevenir este virus, y por otra parte la capacidad de adaptación de cada empresa.

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2020), se estima un impacto negativo de 0.5 puntos del PBI en la economía mundial, si el pico de la crisis sanitaria en China se producía en el primer trimestre y una expansión moderada del coronavirus. En caso contrario, el impacto ascendería a 1.5 puntos, donde la recesión sería igual o superior a la del 2009, por lo que, el rebote estimado para el 2021 dependerá de la rapidez en resolver crisis sanitaria, y así la crisis de liquidez no llegue a crisis de solvencia.

En seguida se procede a la fundamentación teórica de la primera variable, **Covid-19**, según la Organización Mundial de la Salud (2020, pág. 1), es una enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente. Tanto el nuevo virus como la enfermedad eran desconocidos antes de que estallara el brote en Wuhan (China) en diciembre de 2019.

En consecuencia, los retos para las pymes ante esta situación son muy variados una de ellas es adaptarse a la nueva situación, la segunda es potenciar la digitalización, pues no sólo permite a las pymes adaptarse a una crisis como la actual, sino que puede suponer un impulso para fomentar la sostenibilidad; la última sería aprovechar las nuevas tendencias del mercado, por su dinamismo y flexibilidad, donde las pymes tienen la capacidad extraordinaria para adaptarse y alinear su producción de bienes y servicios a nuevas necesidades (Molero et al, 2020, págs. 6-7).

Dentro de esta variable se tiene como dimensión: **1) Protocolo de bioseguridad:** se adopta para todas las actividades económicas, sociales y sectores de la administración pública, con medidas particulares a ser implementadas tanto para los trabajadores en modalidad presencial como aquellos que están trabajando desde casa. Las medidas son: lavado de manos, distanciamiento físico, elementos de protección personal EPP, limpieza y desinfección. (CCB, 2020, págs. 2-4). En relación a los indicadores de esta dimensión, se procedió a mencionar; 1.1) **Incidencia de la Enfermedad:** el interés está dirigido a la medición del flujo que se establece entre la salud y la enfermedad, es decir, a la aparición de casos nuevos (Moreno, López, &

Corcho, 2020, pág. 343). 1.2) **Ausentismo por causa médica:** es definido por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) como el periodo de baja laboral que se acepta como atribuible a una incapacidad del individuo, excepción hecha para el embarazo normal o prisión (Charry & Cortés, 2008, pág. 10). 1.3) **Prevalencia de la enfermedad:** es una proporción que indica la frecuencia de un evento. En general, se define como la proporción de la población que padece la enfermedad en estudio en un momento dado, y se denomina únicamente como prevalencia (Moreno, López, & Corcho, 2020, pág. 342).

Se procedió a la fundamentación de la segunda variable, **Impacto Económico**, según Samuelson y Nordhaus (2006, pág. 4) es el estudio de la manera en que las sociedades utilizan los recursos escasos para producir mercancías valiosas y distribuirlas entre los diferentes individuos. Mientras que Gonzáles (2006, pág. 29), define al impacto como una consecuencia o huella que es producida por el hombre y los sistemas tanto naturales como socioeconómicos que afectan el bienestar de una población, esta consecuencia puede ser de característica benéfica como negativa, esto como resultados de origen humano o natural.

Según Gómez y Gómez (2013, pág. 155) afirman que el término impacto se aplica a la alteración que introduce una actividad humana en su entorno, se asocia a la alteración del medio derivado a una acción humana. Para Ramírez (2017, pág. 16), señala que de acuerdo a la Real Academia Española (RAE) un impacto es un choque, huella o señal que deja algún evento, asimismo también define impacto como efecto de una fuerza aplicada bruscamente; por tanto, considerando la definición de economía se puede precisar como un efecto que deja algún acontecimiento en la gestión de recursos escasos de una entidad (persona, negocio, comunidad, país, etc.).

Para la CEPAL (2014, págs. 253-263), la información de daños, pérdidas y costos adicionales se utiliza para estimar el impacto de un desastre sobre la actividad económica, el empleo, los ingresos de las familias, las finanzas públicas y los agregados externos. En ese sentido dentro las dimensiones para esta segunda variable se tiene: 1) **Actividad económica:** medio que implica la producción e intercambio de bienes y servicios con el fin de satisfacer las

necesidades del consumidor y conseguir una utilidad por ello, que se ve afectado por diversos sectores productivos, como agricultura, comercio, turismo, entre otros Banco Central de Reserva del Perú (BCRP, 2017). En relación a los indicadores de esta dimensión, se procedió a mencionar; 1.1) **Operatividad:** se derivan directamente de los objetivos tácticos, por lo que se encuentran involucrados con cada una de las actividades de la cadena de valor interno, teniendo diversas gestiones de producción, distribución, aprovisionamiento, recursos humanos y financieros (IICA, 2018). 1.2) **Infraestructura:** instalaciones, estructuras y servicios básicos sobre las cuales yace la construcción de un negocio. La infraestructura de una empresa incluiría todos los activos fijos, tales como el edificio, equipos, maquinaria y herramientas necesarias para fabricar los productos (Uria, 2010, pág. 22). 1.3) **Equipos de transporte:** son los automóviles usados por la empresa para el transporte de los clientes.

La segunda dimensión 2) **Ingresos y Costos:** El nivel de ingresos afecta directamente al empleo que se verá afectado negativamente por la destrucción de la capacidad productiva o la infraestructura social, y positivamente por los requerimientos ocupacionales planteados durante la emergencia (CEPAL, 2014, págs. 253-263). Ante una eventual pandemia, según CEPAL (2020, pág. 2). Los efectos que tendría el Covid-19 en la oferta y la demanda serían suspensión de la actividad productiva interna, especialmente en el sector turismo y transporte a todo esto sumándose un mayor desempleo.

En relación a los indicadores de esta dimensión, se procedió a mencionar; 2.1) **Nivel de ventas:** es una magnitud contable que agrega todos los ingresos que una empresa o unidad contable ha tenido, con motivo de su actividad ordinaria, en un periodo de tiempo determinado, su fórmula: Volumen de ventas = (unidades vendidas x frecuencia de compra) x volumen por compra. (Vega, 2017, pág. 5). 2.2) **Costos de la mano de obra:** remuneración total a los trabajadores (salario básico más prestaciones sociales) por el tiempo empleado en labores productivas. (Sepulveda & Mosquera, 2014, pág. 5). 2.3) **Costos de contrato de servicios:** se entiende los gastos reales, directos e indirectos, incluyendo un margen razonable de beneficio; de manera que las



tarifas tendrán que variar de un transportista a otro porque será diferente el costo que les representa proporcionar el servicio.

Como tercer dimensión se tiene 3) **Planes Operativos**: constituyen aquellos documentos en el cual los responsables directos de la organización establecen los distintos objetivos que se pondrán en marcha y el procedimiento que se debe seguir; es por ello, que su desarrollo es un paso importante dentro del ciclo económico de la empresa, por lo que debe realizarse mediante un análisis cauteloso de cada acción que se va a ejecutar (Mangili & Muniz, 2017, pág. 859).

En relación a los indicadores de esta dimensión 3.1) **Identificación de riesgos**: El objetivo de la identificación del riesgo es conocer los sucesos que se pueden producir en la organización y las consecuencias que puedan tener sobre los objetivos de la empresa. 3.2) **Seguridad**: es un estado en el cual los peligros y las condiciones que pueden provocar daños de tipo físico, psicológico o material son controlados para preservar la salud y el bienestar de los individuos y de la comunidad (Montero, 2013, pág. 11). 3.3) **Organización**: supone el correcto orden de los recursos y funciones precisas para satisfacer los objetivos de cualquier negocio. Una correcta coordinación y la optimización de los recursos contribuirán a todo ello (Uria, 2010, págs. 18-19).

Como cuarta dimensión 4) **Rentabilidad Económica y Financiera**: constituye el resultado de las acciones gerenciales, decisiones financieras y las políticas implementadas en una organización. Fundamentalmente, la rentabilidad está reflejada en la proporción de utilidad o beneficio que aporta un activo, dada su utilización en el proceso productivo, durante un período de tiempo determinado; aunado a que es un valor porcentual que mide la eficiencia en las operaciones e inversiones que se realizan en las empresas (Ripalda, 2017, pág. 19).

En relación a los indicadores 4.1) **Activos**: construido con bienes y servicios, con capacidades funcionales y operativas que se mantienen durante el desarrollo completo de cada actividad socio-económica específica, su fórmula: Activo = Pasivo + Capital (o Patrimonio, o Fondos propios). 4.2)

**Margen de utilidad:** medida de la rentabilidad, se calcula al encontrar la ganancia neta como un porcentaje de los ingresos; su fórmula:  $Utilidad = \frac{Ingreso\ Total - Costo\ Total}{Ingreso\ Total}$  (Aching, 2005, pág. 30). 4.3) **Liquidez:** mide la capacidad de pago en efectivo de una empresa; su fórmula es:  $Rc = \frac{Activo\ Corriente}{Pasivo\ Corriente}$ . 4.4) **Solvencia:** mide la habilidad que tiene la empresa para cubrir sus compromisos inmediatos, su fórmula es:  $Solvencia = \frac{Activo\ no\ corriente + Activo\ corriente}{Pasivo\ no\ corriente + pasivo\ corriente}$ . 4.5) **Gastos:** Un gasto es una partida que disminuye el beneficio de la empresa o, en su defecto, aumenta la deuda o pérdida; su fórmula:  $Gasto = \frac{Costos\ indirectos}{Costos\ directos}$  (Alcántara, 2013, pág. 4).

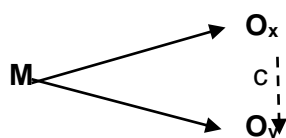
### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo y Diseño de investigación

El tipo de investigación fue **aplicada**, la cual, según Santisteban (2014, págs. 1,2) busca la resolución de una problemática particular, basándose en conocimientos teóricos, es decir, se vale de la investigación básica para el logro de objetivos prácticos.

Frente a ello, la presente investigación se estableció bajo un **diseño no experimental** de enfoque **mixto (cuali-cuantitativo)**, el cual, es aquel que se ejecuta sin manipular deliberadamente variables, fundamentándose en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para después analizarlos y darle una posible solución a esos problemas. Además, el enfoque mixto implica una combinación de herramientas de medición numérica como de información abierta para el mismo estudio (Dominguez, 2015, pág. 54).

En tal sentido; la investigación fue de **nivel correlacional**, pues buscó conocer la relación que existe entre dos o más conceptos, categorías o variables en un contexto específico; pero no de variables particulares sino de sus relaciones, sean éstas únicamente correlacionales. Asimismo, de corte **transversal**, ya que la recopilación de datos se efectúa en un único periodo temporal (Hernandez, Fernandez, y Baptista, 2015, pág. 157).



**M:** Muestra

**O<sub>x</sub>:** Covid-19

**O<sub>y</sub>:** Impacto económico

**c:** Consecuencia

### 3.2. Variables y operacionalización.

**Tabla 1.** Matriz de Operacionalización de Variables

Variables	Definición Conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición
<b>Covid-19</b>	Enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente. Tanto el nuevo virus como la enfermedad eran desconocidos antes de que estallara el brote en Wuhan (China) en diciembre de 2019 (OMS, 2020, pág. 1)	Protocolo de bioseguridad	Incidencia de la enfermedad	1,2	Escala Ordinal
			Ausentismo por causa médica	3,4	
			Prevalencia de la enfermedad	5,6	
		Actividad Económica	Operatividad Infraestructura Equipos de transporte Nivel de ventas	7,8 9,10 11,12 13,14	
<b>Impacto Económico</b>	Efecto que deja algún acontecimiento en la gestión de recursos escasos de una entidad (persona, negocio, comunidad, país, etc.) (Gómez y Gómez, 2013, pág. 155; Ramírez, 2017, pág. 16)	Ingresos y Costos	Costos de la mano de obra	15,16	Escala Ordinal
			Costos de contrato de servicios	17,18	
		Planes operativos	Identificación de riesgos	19,20	
			Seguridad	21,22	
			Organización	23,24	
		Rentabilidad Económica y Financiera	Activos	25,26	
			Margen de utilidad	27,28	
	Liquidez	29,30			
	Solvencia	31,32			
	Gastos	33,34			

Nota. Elaboración propia a partir del análisis de la base teórica

### 3.3. Población, muestra y muestreo

Para el presente trabajo de investigación la población abarcó a la empresa de Transportes Turismo Garcilazo E.I.R.L. y la información a la que ésta permitió acceder, ya sea, teniendo como fuentes de información su representante, colaboradores e información económica y financiera. Frente a ello la población, se define como un conjunto de casos, definido, limitado y accesible, que participan bajo unas determinadas características (Arias, Villasis, y Miranda, 2016, pág. 202).

En ese sentido, el **muestreo** fue no probabilístico por conveniencia para la obtención de la muestra, donde se careció de las características de aleatoriedad para la determinación de la misma; teniendo como **unidad de análisis**, al colaborador de la empresa, la información económica y financiera de la empresa; y, por último, el gerente de la empresa objeto de estudio.

La **muestra** es un subgrupo poblacional con rasgos representativos sujetas al problema de estudio, sobre los cuales se recolectan datos por medio de instrumentos de medición para estudiarlas, y así analizarlas. (Arias, Villasis, & Miranda, 2016, págs. 204,205). En consecuencia, en la indagación la **Muestra 01**: representado por los 10 colaboradores, y la **Muestra 02**: información económica y financiera (estados financieros y reportes). En ese sentido, al tener una muestra censal se precisa los criterios de selección:

#### **Criterio de inclusión (muestra 1):**

- Colaboradores que se encuentren con un mínimo de dos años laborando en la empresa.
- Colaboradores autorizados para brindar información.
- Colaboradores con disponibilidad para participar en el estudio.

#### **Criterio de exclusión (muestra 1):**

- Colaboradores que tienen menos de dos años laborando en la empresa.
- Colaboradores no autorizados para brindar información.
- Colaboradores sin disponibilidad para participar en el estudio.

### **Criterio de inclusión (muestra 2):**

- Información económica y financiera correspondiente a los años 2019 y 2020.
- Información económica y financiera validada y verificada por la empresa.
- Información económica y financiera a la que se tiene acceso.

### **Criterio de exclusión (muestra 2):**

- Información económica y financiera correspondiente a años diferentes al del 2019 y 2020.
- Información económica y financiera no validada ni verificada por la empresa.
- Información económica y financiera a la que no se tiene acceso.

### **3.4. Técnica e instrumento de recolección de datos**

Como técnica de recolección de información se tuvo:

**Encuesta:** Consiste en una serie de preguntas que se le hace a un determinado grupo de personas, a partir de estos datos se recolecta información para luego ser procesada. (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2015, pág. 196). En la presente investigación se aplicó a los 10 colaboradores, con el fin de contar con datos acerca de las variables de estudio.

**Entrevista:** Es un diálogo entre dos o más personas, donde el entrevistador formula preguntas y el entrevistado las responde. Es una técnica para la recolección de datos cualitativos. (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2015, pág. 196). La entrevista fue aplicada al gerente de la empresa de transporte, con el fin de obtener mayor información entorno a las variables de análisis.

**Análisis documental:** Es una forma de extraer información de los documentos para facilitar su recuperación y ser analizada. Concentra su cuidado en la producción que se va registrando a diario. (Dulzaides, 2014, págs. 1,2). En la presente investigación se tomó en cuenta la información contable y financiera dada por la empresa, para dar a entender el impacto que ha sufrido en el año 2020 a causa de la pandemia.

Como instrumentos de recolección de datos se tuvo:

**Cuestionario:** Es una herramienta de investigación que consiste en una serie de preguntas, las cuales responden a una serie de alternativas que deben ser contestadas. En el presente estudio se tuvo un total de 34 Preguntas para medir las variables de análisis, cuya escala de medición será de tipo ordinal, teniendo: Totalmente de acuerdo (TD) = 5, De acuerdo (DA) = 4, Ni de acuerdo ni en desacuerdo (ND) = 3, En desacuerdo (ED) = 2, y Totalmente en desacuerdo (TD) = 1; misma que serán aplicadas a los 10 colaboradores de la empresa.

**Guía de entrevista:** Es un documento que contiene preguntas abiertas. Este instrumento tiene como finalidad recolectar información a la persona entrevistada. Para el estudio se formularon un total de 10 interrogantes, dirigido al gerente representante de la empresa de transportes.

**Guía de análisis documental:** Este instrumento de estudio tiene como finalidad obtener información del 2019 y del 2020, tanto de estados financieros y económicos, para poder medir el impacto generado por la pandemia del Covid-19; que fueron dadas por el gerente de la empresa, para poder desarrollar la investigación.

La **validación de instrumento:** Es la verificación que se hace por juicio de expertos considerando la participación de tres sabios en el tema, quienes tendrán el grado de magíster, o doctor, con el fin de obtener datos precisos. La validación de instrumentos busca medir los indicadores a través de los ítems planteados. Para ello se emplea la validación de juicio de expertos, la cual responde a someter el instrumento a la opinión de expertos relacionado al tema de investigación, a fin de que éstos confirmen la exactitud, precisión y coherencia de las preguntas formuladas.

Para medir la **Confiabilidad**, la cual, consiste en conocer el grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes, se aplicó una prueba piloto, teniendo una muestra de 5 unidades de análisis, y así garantizar la consistencia interna del instrumento, en este caso, el cuestionario. En el Anexo 6 se aprecia el resultado del Alfa de Cronbach que resultó en ,958, un valor que indica confiabilidad muy alta.

### **3.5. Procedimientos**

Para el presente estudio, se inició con conocer la muestra, luego la determinación de los criterios de selección específicos, posteriormente se elaboraron los instrumentos de investigación: cuestionario, guía de entrevista, y guía de análisis documental; mismos que fueron sometidos a validación y confiabilidad. Tras lo anterior, ya en el desarrollo de la investigación se pasó a la aplicación de los instrumentos en las unidades de estudio respectivas; para finalmente procesar la información recolectada y con ello dar paso a los resultados encontrados respondiendo a cada uno de los objetivos formulados.

### **3.6. Métodos de análisis de datos**

Para el procesamiento de datos se desarrolló una guía de entrevista, un cuestionario y guías de análisis documentales, enfocado a conocer el impacto del Covid-19 en la empresa, con el fin de hallar las consecuencias que está dejando el virus, que con objetos de estudio en la presente investigación. De tal manera se utilizará el programa estadístico Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) Versión 25, Microsoft Excel 2016, sumado al programa Microsoft Word 2016 como soporte para la redacción de la información. Con lo anterior se llevará a cabo la tabulación de los resultados obtenidos, y serán presentados en tablas de frecuencia y figuras que interpretan ambas variables a través de histogramas o diagramas de barras.

### **3.7. Aspectos éticos**

Para Hirsh (2013, págs. 105,110), dentro de los aspectos éticos a considerar en una investigación, y que a su vez son el soporte para la presente, se tuvo:

**El Principio de no maleficencia:** Este principio resalta la obligación de no infligir un daño a otro ya sea daño físico o emocional; consiste en no poner en riesgo o lastimar a las personas durante el proceso de investigación, con el fin de obtener una posesión de datos para el presente estudio.

**El Principio de autonomía:** Debe existir una relación oportuna y equitativa entre el investigador y el usuario, que requiere independencia y



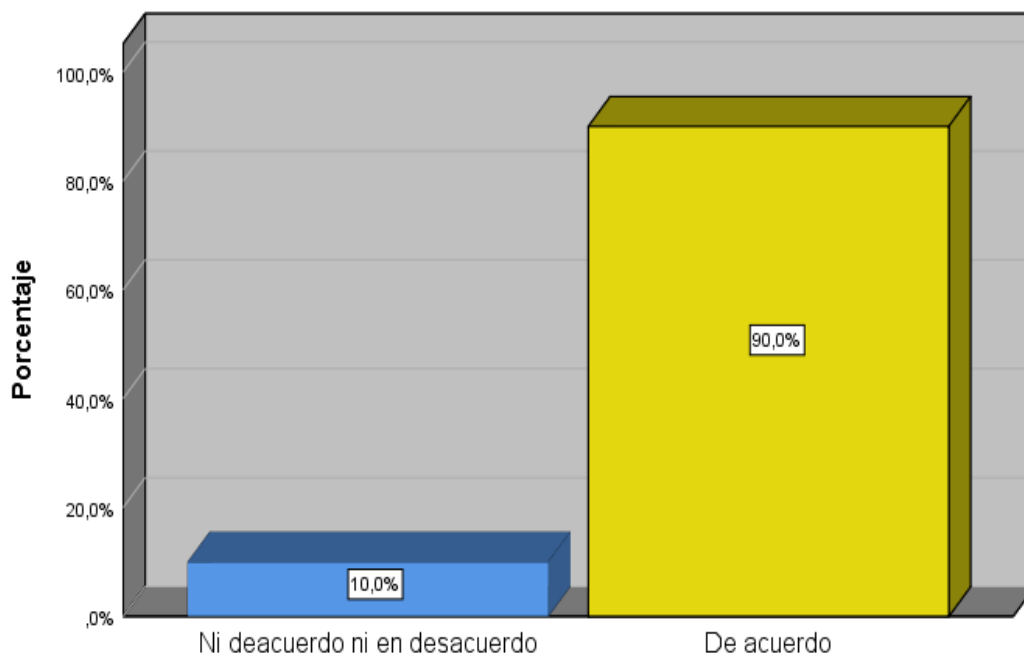
libertad en relación a sus deseos y preferencias, para poder realizar un adecuado trabajo, infundiendo una participación activa y responsable para la obtención de información, con el fin de obtener el desarrollo de los objetivos planteados en el estudio.

El **Principio de justicia**: Este principio se vincula con el imperativo de velar por la distribución homogénea de los beneficios y obligaciones de la investigación a todos los participantes, garantizando el uso correcto de los fines intelectuales.

#### IV. RESULTADOS

##### 4.1. Analizar el escenario de Covid-19 dentro de la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.

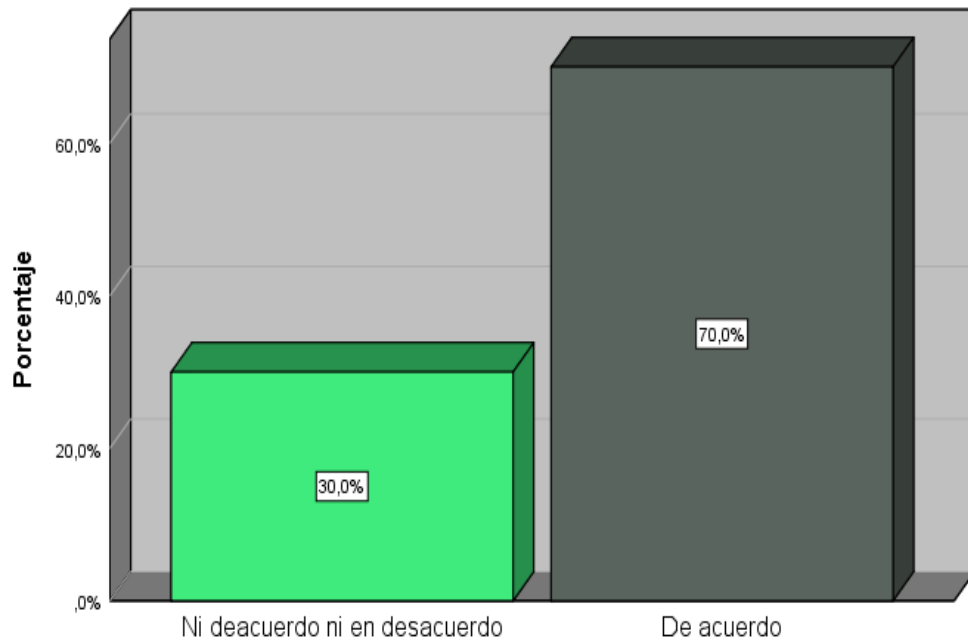
**Figura 1:** En la empresa existen protocolos para casos de Covid-19



Nota. Información obtenida tras la aplicación del instrumento, y procesamiento en el programa SPSS versión 25.

Analizando la información de la figura 1, del total de encuestados, el 90%, respondieron que están “De acuerdo” cuando se les interrogó sobre la existencia de protocolos que presenta la empresa para casos de Covid, mientras que el 10% respondió que “Ni de acuerdo ni en desacuerdo” dada las medidas que presenta la firma con respecto al Covid. Es preciso detallar que dado el rubro que maneja la empresa de transporte, estos deben ser contundentes y estratégicos para evitar el contagio masivo.

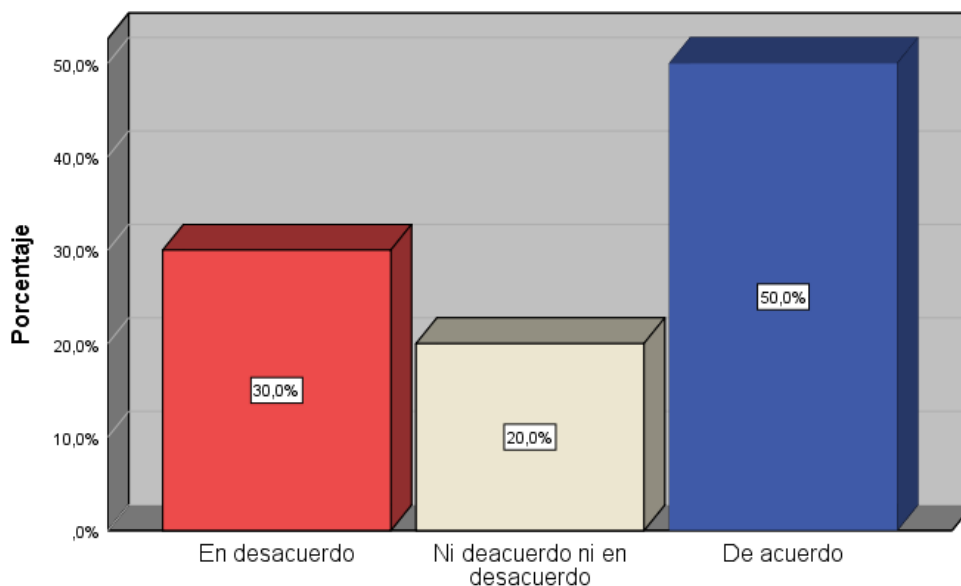
**Figura 2:** En el ambiente laboral han aparecido casos nuevos de Covid-19



Nota. Información obtenida tras la aplicación del instrumento, y procesamiento en el programa SPSS version 25.

En la figura 2 los encuestados respondieron categóricamente positivo, esto es cifrado en un 70.0% donde señalaron que están “De acuerdo” en la aparición de nuevos casos de Covid-19 en el ambiente laboral, lo cual hacen generar alarma y preocupación dada las medidas preventivas que se toman, así mismo preocupando el soporte económico que atribuye la empresa dado sus costes o rentabilidad. Por otro lado, los encuestados respondieron con un 30% que “Ni de acuerdo ni en desacuerdo” con la aparición de nuevos casos Covid en la empresa.

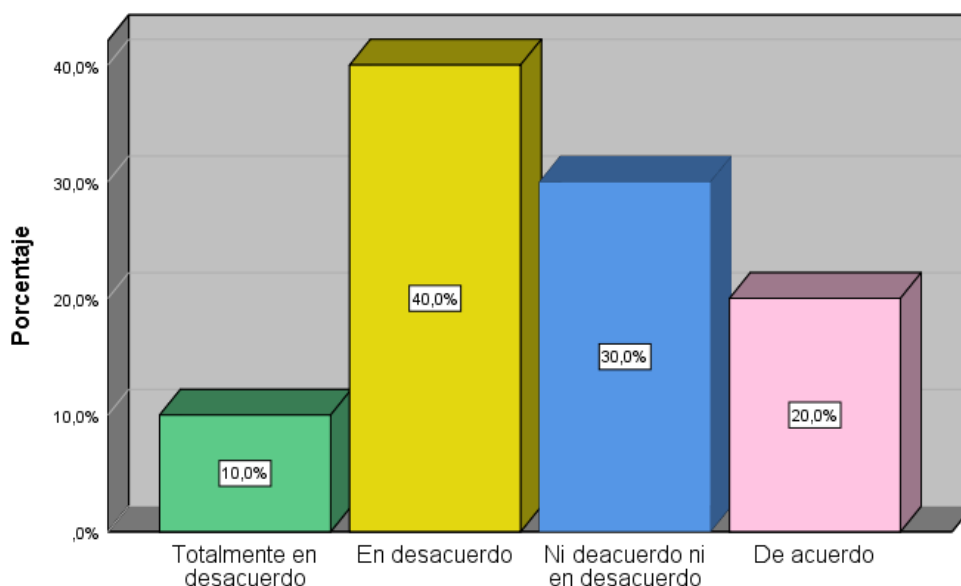
**Figura 3:** En la empresa existen operarios despedidos a causa de contraer contagios por el Covid-19



Nota. Información obtenida tras la aplicación del instrumento, y procesamiento en el programa SPSS versión 25.

En la figura 3 dada la interrogante sobre despidos a causa del contagio de Covid-19, los encuestados respondieron en un 50.0% están “De acuerdo” sobre la eventualidad de operarios que han sido despedidos, esto a causa del posible contagio masivo, conllevando a la paralización de funciones de producción y perjudicando notablemente la situación económica y rentable. Por otro lado, con un 30.0% enfatizaron que están “En desacuerdo” es decir no ha existido despedidos por contraer el Covid, finalmente el 20.% no está “Ni de acuerdo ni en desacuerdo” es decir no toma relevancia al despido alguno.

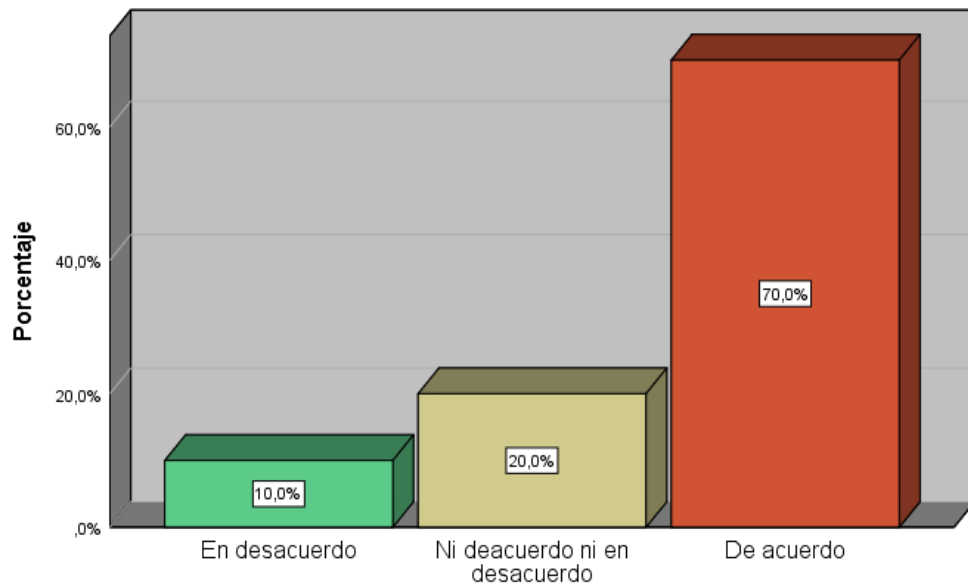
**Figura 4:** La empresa ha compensado a los operarios que contrajeron el virus y estuvieron en cuarentena



Nota. Información obtenida tras la aplicación del instrumento, y procesamiento en el programa SPSS versión 25.

En la figura 4 los encuestados respondieron a la interrogante que se les hizo, sobre el apoyo o compensación por parte de la empresa a los trabajadores que contrajeron Covid-19, el 40% del total enfatizó que están “En desacuerdo” con el apoyo brindado, es decir, que la empresa no se hizo cargo de los gastos y dejó a la deriva a cada trabajador dependiente de esta entidad. Mientras que, 30% precisan “Ni de acuerdo ni en desacuerdo” en otras palabras no tienen relevancia y significado el apoyo de la empresa, asimismo el 20% precisó “De acuerdo”, es decir, que la empresa sostuvo el pago y compensación de la recuperación de sus trabajadores. Y finalmente el 10% respondió “Totalmente en desacuerdo” dando a entender que no existió ningún tipo de ayuda.

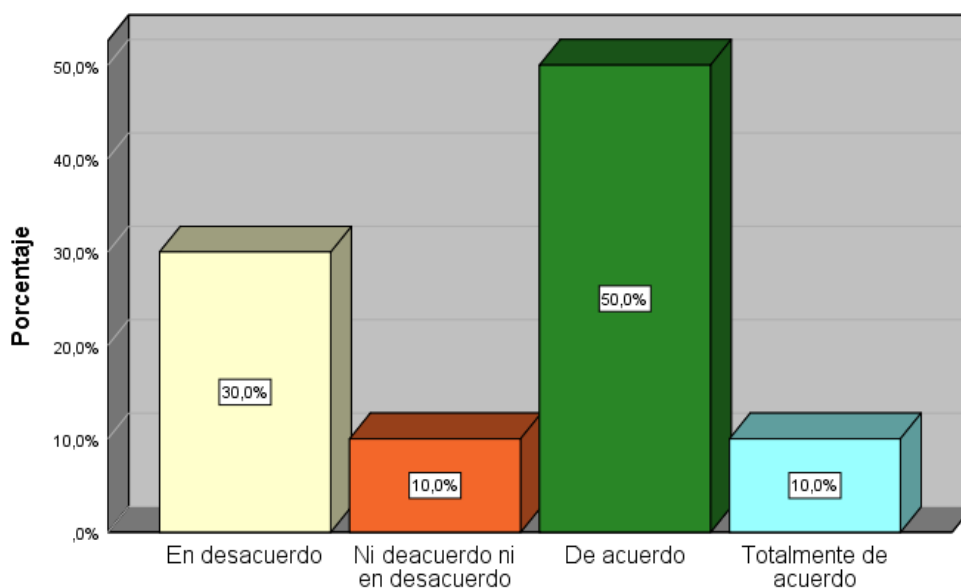
**Figura 5:** En la empresa se da fumigaciones constantes con el fin de evitar futuros contagios del Covid-19



Nota. Información obtenida tras la aplicación del instrumento, y procesamiento en el programa SPSS versión 25.

En la figura 5, los encuestados respondieron a la pregunta sobre fumigaciones que realiza la empresa para evitar el contagio dentro de la organización laboral, en ello con un 70% se respondió “De acuerdo”, es decir la empresa cumple los estándares de salud brindados por el ministerio respectivo, esto con la finalidad de salvaguardar la protección y vida del individuo. Por otro lado, con un 20% se respondió “Ni de acuerdo ni en desacuerdo” y con un 10% “En desacuerdo”, esto quiere decir que, en su mayoría de respuestas, la empresa, pese a la coyuntura está tomando medidas de bioseguridad para contrarrestar los contagios entre sus colaboradores.

**Figura 6:** La empresa trata de evitar los contagios del Covid-19



Nota. Información obtenida tras la aplicación del instrumento, y procesamiento en el programa SPSS versión 25.

En la figura 6, con un 50.0% los encuestados respondieron que están “De acuerdo” en la interrogante sobre las acciones que realiza la empresa para evitar contagios de Covid-19, esto quiere decir que la firma invierte de manera paralela en el bienestar social de su talento humano, esto para generar productividad y con ello rentabilidad en la empresa. Visto de otro lado se respondió con un 30.0% que están “En desacuerdo” aludiendo que la empresa no hace nada para proteger la integridad del individuo, vulnerando las medias de protección. Finalmente, con un 10.0% los encuestados mencionaron que no están “Ni de acuerdo ni en desacuerdo” y a su vez en “Totalmente de acuerdo”.

**4.2. Diagnosticar la actividad económica y planes operativos dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.**

**Tabla 2.**

*Actividad económica y planes operativos dentro del escenario de Covid-19*

<b>PREGUNTA</b>	<b>RESPUESTA</b>	<b>VALORACIÓN</b>
1. ¿De qué manera la empresa viene afrontando la crisis causada por el Covid-19?	Por el momento nos adecuamos al DS-011-2020/MTC el cual nos autoriza realizar un servicio distinto a lo que estamos autorizados, es por ello que, dentro de las medias y prevención focalizadas por el ministerio de salud, la empresa actualmente brinda el servicio de transporte de pasajeros de manera interna y externa a la localidad, cumpliendo con el límite y protección adecuada.	<b>De acuerdo</b>
2. ¿De qué manera la empresa seguirá operando a pesar de estar ante una pandemia?	La empresa de transportes brindará el servicio de igual manera como se ha trabajado anteriormente, solo que dada la situación sanitaria se tomará medidas para afrontar el riesgo de la salud humana y de nuestro equipo de trabajo.	<b>De acuerdo</b>
3. ¿De qué manera la empresa se está adecuando a la nueva normalidad?	La empresa de transportes ha dado un giro dado las funciones y objetivos institucionales, donde se la se está adaptando a la crisis sanitaria mediante las necesidades de los agentes y las medidas por el sector salud, si bien es factible que dentro un corto plazo se busque cambiar rubro, esto debido para fortalecer de manera objetiva nuestra rentabilidad económica.	<b>De acuerdo</b>
4. ¿Cuáles son las medidas que tomará la empresa ante futuros riesgos?	Dada la coyuntura social que se atraviesa hoy en día, una de las medias como empresa de transporte, es pedir el cambio dado el rubro Turístico por el rubro de transporte de personal en carreteras esto efectuado al MTC	<b>De acuerdo</b>



5. ¿De qué manera la empresa se viene recuperando para recuperar sus costos variables?	Si bien es cierto, debido al brote y al aumento de cifras sobre contagio, la situación económica se ha visto paralizado hasta en un 50%. La forma como la empresa ha impulsado su rentabilidad, mediante los contratos externos e internos con empresas agroexportadoras y procesadoras de la zona de Huaral y Huacho.	<b>De acuerdo</b>
6. ¿Existe un sistema de control y prevención de enfermedades respiratorias como es el Covid-19?	Nosotros tratamos de adecuarnos al perfil que engloba la SUTRAN y a las entidades fiscalizadoras, de esta manera realizamos una inversión para el bien de nuestros trabajadores y de las personas que transportamos, que esto consta de equipos de seguridad y desinfección de nuestras flotas vehiculares.	<b>De acuerdo</b>
7. ¿De qué manera la empresa seguirá operando en el mercado, teniendo en cuenta que muchas empresas han quebrado?	Nosotros somos una de las empresas formales con mayor demanda por no decir que la única hasta el momento y pionera en la provincia, de las cuales ya la población nos reconoce como tal y eso es por el buen servicio que realizamos y el buen trato de nuestros conductores con nuestros usuarios. La empresa seguirá ofreciendo su servicio dado el prestigio y la demanda que nos caracteriza.	<b>Totalmente de acuerdo</b>
8. ¿Cada cuánto tiempo se capacita al personal con las nuevas medidas de bioseguridad, para no contraer el Covid-19?	Al principio era quincenal porque a las empresas que solicitaban nuestros servicios también lo requerían, mejor dicho, era parte del contrato que se firmaba, pero por el momento lo hacemos mensualmente dado los altos costes que se requieren.	<b>Totalmente de acuerdo</b>
9. ¿Qué cambios se ha tenido en la flota? ¿Seguirá en la misma ruta?	Los cambios que hemos tenido no nos han afectado ya que como teníamos autorización a nivel nacional por parte del MTC los choferes conocían ya la ruta, de las cuales se les hace más fácil los trayectos.	<b>Totalmente de acuerdo</b>
10. ¿De qué manera están establecidas las políticas dentro de la empresa a raíz de la pandemia? ¿Cuáles son los resultados de ello?	Hasta el momento las políticas que realizamos nos han sido beneficioso indirectamente, ya que se nos abrió un panorama distinto a lo que conocíamos y más aún hemos sabido aprovechar las oportunidades que se nos presentaban, adquiriendo un	<b>Totalmente de acuerdo</b>

---

valor agregado y experiencia dentro  
de nuestra vida profesional.

---

Dentro del enfoque direccional, la entrevista formulada al gerente de la empresa de transportes, sostuvo un criterio de naturalidad y objetividad, ello para demostrar la veracidad de las respuestas, enfatizando el diagnóstico de la actividad económica y los planes operativos dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte. La entrevista fue evaluada por criterios de Likert, donde se consideró el nivel de respuesta y la exactitud que brindaba el gerente, dicho criterios son característicos a similares investigaciones, donde se busca mediar mediante evaluaciones, la respuesta dado el objetivo en común. Los criterios fueron: Totalmente en desacuerdo, En desacuerdo, Ni de acuerdo ni en desacuerdo, De acuerdo y Totalmente de acuerdo, de un total de 10 preguntas.

Se concluye que, tomando en cuenta la actividad económica y los planes operativos dentro del escenario de Covid-19, la empresa puede sostenerse dentro mercado, pese a la pérdida económica y al aumento de gastos por parte de las exigencias de bioseguridad. Si bien es cierto, debido al brote y al aumento de cifras sobre contagio, la situación económica se ha visto paralizada en todos los sectores económicos influyentes de productividad empresarial, desde ese contexto la empresa ha buscado alternativas para impulsar su rentabilidad a corto plazo, esto ha sido logrado mediante los contratos externos e internos con empresas agroexportadoras y procesadoras de la zona de Huaral y Huacho, asimismo ha sabido potencializar el servicio dada las exigencias de los usuarios, ganándose el reconocimiento por parte de la población y por las autoridades competentes.

Dentro de la calificación existe un rango de 0.6 de un 10, donde se catalogó como “De acuerdo” a las respuestas brindadas por el gerente, estas acopladas al segundo objetivo de la investigación. Asimismo, del 10 restante es decir 0.4 se optó por darle valoración de “Totalmente de acuerdo”.

**4.3. Identificar la rentabilidad económica y financiera dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.**

**Tabla 3.**  
*Rentabilidad Económica y Financiera 2019*

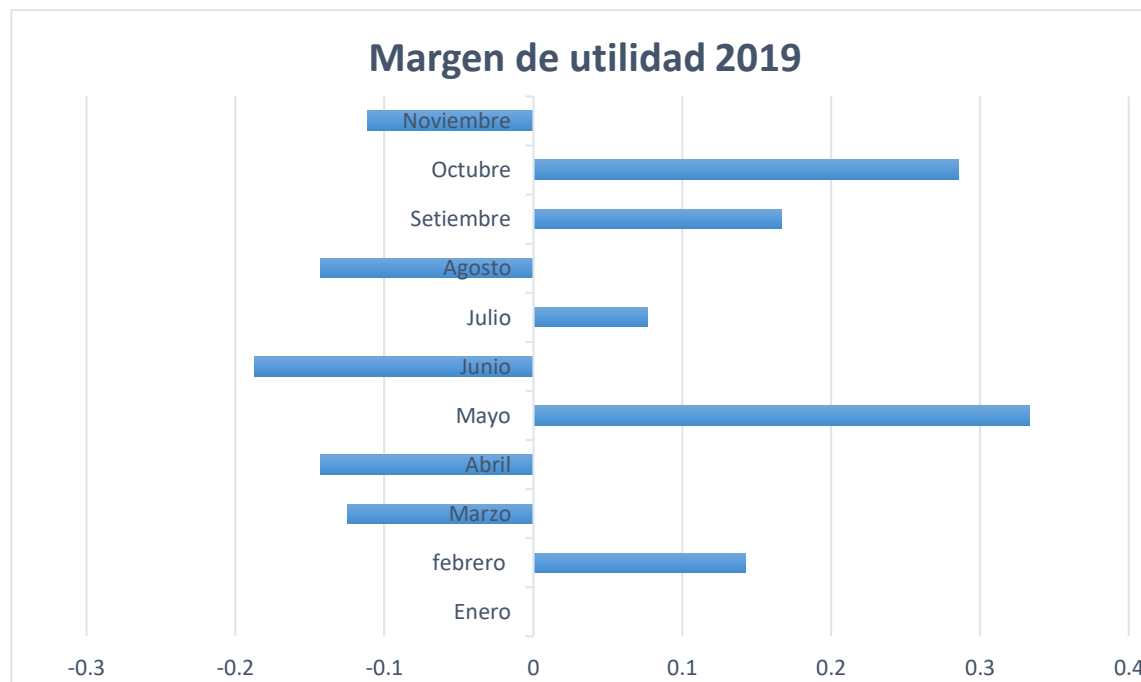
N°	RENTABILIDAD ECONOMICA Y FINANCIERA	VALOR EN SOLES S/.												
		AÑO 2019												
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	TOTAL
1	ACTIVOS	30,034.50	30,034.50	30,034.50	30,034.50	30,034.50	30,034.50	30,034.50	30,034.50	30,034.50	30,034.50	30,034.50	30,034.50	<b>360,414.00</b>
2	MARGEN DE UTILIDAD	6,860.00	7,840.00	6,860.00	5,880.00	7,840.00	6,370.00	6,860.00	5,880.00	6,860.00	8,820.00	7,840.00	7,840.00	<b>85,750.00</b>
3	LIQUIDEZ	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	<b>1.28</b>
4	SOLVENCIA	1.39	1.39	1.39	1.39	1.39	1.39	1.39	1.39	1.39	1.39	1.39	1.39	<b>1.39</b>
5	GASTOS	3,862.00	3,862.00	3,862.00	3,862.00	3,862.00	3,862.00	3,862.00	3,862.00	3,862.00	3,862.00	3,862.00	3,862.00	<b>46,344.00</b>

*Nota:* Elaboración propia de la empresa de transportes

En la tabla 2 se observó que la empresa en el periodo 2019 contó con un total de activos valorizado en S/. 360,414, además se obtuvo un margen de utilidad de S/. 85,750, el cual se detalló que en cada mes existe una variación de sus utilidades, donde el mes de octubre tuvo un monto de S/. 8,820 y en los meses de febrero, mayo, noviembre y diciembre un valor de S/ 7,840. Por otro lado, la empresa contó con una liquidez de 1.28, lo cual significa que existe un buen nivel de activos corriente; por lo tanto, deben mantener una eficiente liquidez para el cumplimiento de sus obligaciones a corto plazo. Además, obtuvo una solvencia de 1.39 considerándose favorable para la empresa, pues obtuvo un buen nivel del total de sus activos (360,414) a diferencia que su pasivo total (S/. 259,980). Dentro del análisis, la empresa de transportes ha categorizado su rentabilidad, basándose en el nivel de operacionalización y el servicio que ofrece en mercado, es así como para el año 2019 , el margen de utilidades que es estipulado entre la diferencia del precio y los costes fijos y variables, han mantenido un ligero comportamiento dada las tasas de

crecimiento, esto para los meses de enero hasta marzo y abril la tasa de utilidades fue negativa teniendo un porcentaje de -0.13 -0.14 %, mientras que para el mes de mayo se incrementó proporcionalmente a una cifra de 0.33%, asimismo entre los meses de septiembre a diciembre la tasa en promedio fue 0.11%, cerrando el año de manera categórica en sus rentabilidad financiera .

**Figura 7:** Margen de utilidades 2019



Nota: Elaboración propia

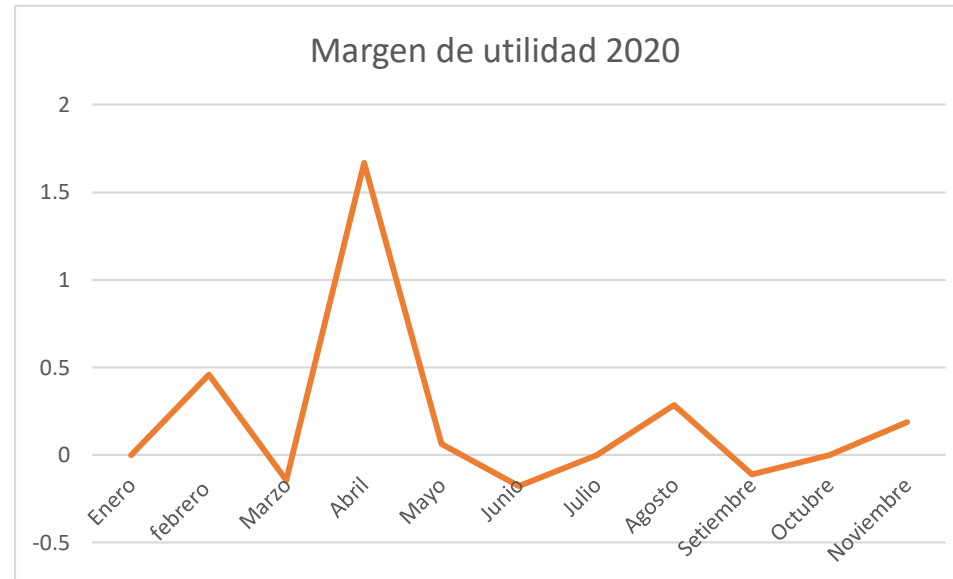
**Tabla 4.**  
*Rentabilidad Económica y Financiera 2020*

N°	RENTABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA	VALOR EN SOLES S/.												
		AÑO 2020												
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	TOTAL
1	ACTIVOS	38,450.00	38,450.00	38,450.00	38,450.00	38,450.00	38,450.00	38,450.00	38,450.00	38,450.00	38,450.00	38,450.00	38,450.00	<b>461,400.00</b>
2	MARGEN DE UTILIDAD	11,760.00	17,150.00	14,700.00	39,200.00	41,650.00	34,300.00	34,300.00	44,100.00	39,200.00	39,200.00	46,550.00	44,100.00	<b>406,210.00</b>
3	LIQUIDEZ	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	<b>1.27</b>
4	SOLVENCIA	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	<b>1.47</b>
5	GASTOS	3,748.00	3,979.00	3,901.00	14,261.00	14,573.00	13,360.00	13,302.00	15,323.00	14,680.00	14,601.00	16,802.00	16,404.00	<b>144,934.00</b>

*Nota:* Elaboración propia de la empresa de transportes

De acuerdo al cuadro 2020 solo refleja los ingresos del servicio de transporte turístico, ya en el año 2020 a inicio de meses se empieza a realizar servicios de transporte de personal local, ya que no se cuenta con la autorización de transporte de personal. Al inicio de la cuarentena el MTC emite un D.S 011-2020 - MTC en donde se autoriza a los servicios turísticos a realizar servicios de transporte de personal hasta la culminación de la emergencia sanitaria para su reactivación económica, a la fecha tenemos diferentes tipos de contrato con empresas para el transporte de su personal. Es preciso detallar que el margen de utilidades para el año 2020 por parte de la empresa de transportes, tuvo un comportamiento estáticamente estable, donde entre los meses de marzo, junio y septiembre fluctuó negativamente entre -0.14%, -0.18% y -0.11%, mientras que para los meses siguiente tuvo un promedio de 0.38% en valor porcentual.

**Figura 8:** Margen de utilidades 2020

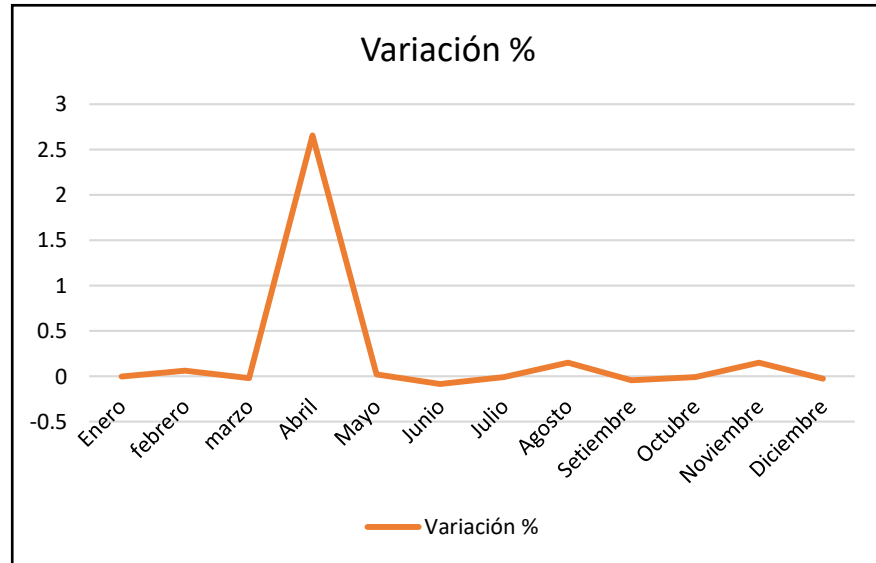
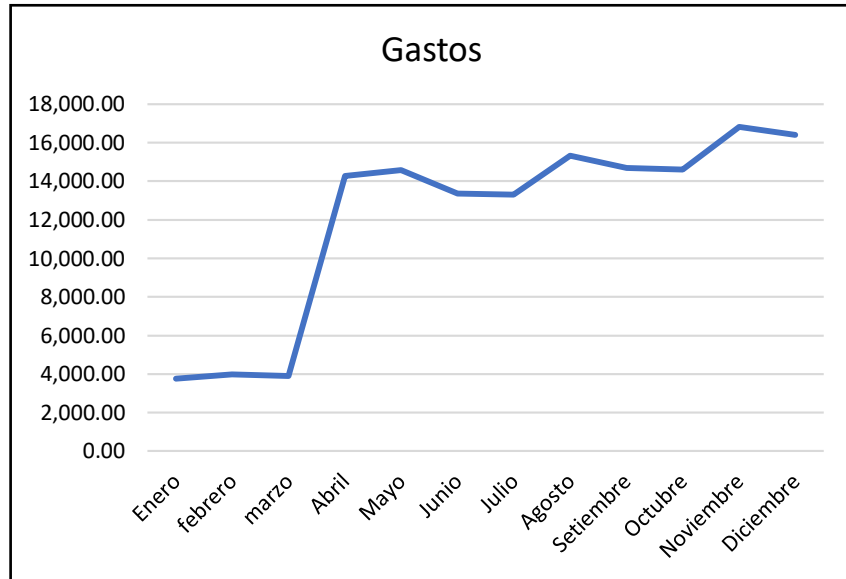


Nota: Elaboración propia

En ese mismo sentido para el año 2020, la fluctuación en la Rentabilidad económica financiera de la empresa de transportes, se vio afectada dado el aumento proporcional de los gastos, estos fueron derivados en gastos directos e indirectos, establecido por las medidas de seguridad que era determinado por el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Salud. Como se observa en la figura 9, desde inicios de la pandemia, la firma vio la necesidad de aumentar los gastos, tenido un comportamiento estable entre los meses de enero, febrero y marzo que oscilaba entre 0.06 y - 0.02 % de aumento, para luego pasar a tener un incremento de 2.66% es decir fluctuó más que el total de los tres meses juntos mencionados anteriormente. Pasado ello, los

gastos en promedio se han incrementado en un 0.31 % para los meses restantes, pero en particular los meses de noviembre y diciembre la cifra se vio incrementada en un 0.06% dada la segunda ola de contagios.

**Figura 9:** Gastos en S/. y variación % durante el año 2020



Nota: Elaboración propia



#### **4.4. Contratación de hipótesis**

**HI:** Existe un impacto económico significativo del Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.

Para responder a la contratación de hipótesis, se tomó en cuenta el comportamiento de cada variable en estudio. Para ello se evidenció la caracterización dada las dimensiones e indicadores y con ello analizar la funcionalidad y el soporte al fenómeno en estudio. Es así como la rentabilidad fue determinada por aspectos económicos financieros, que competente a la estabilidad de la empresa, tales como: Ingreso - costos, planes operativos y actividad económica, mientras que el Covid, fue analizado por los Protocolos de bioseguridad.

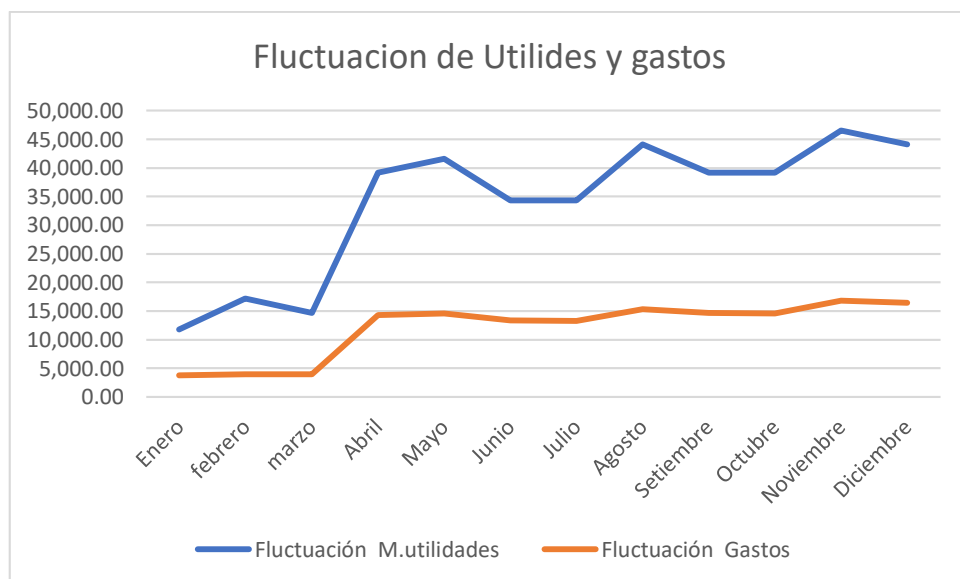
Para la variable Covid, se demostró que la empresa de transporte se ha visto afectada significativamente, ya sea en su nivel de rentabilidad como en su rotación de personal, esto debido al aumento considerable de casos que ha presentado el país. Para la empresa enfrentar un reto de tal magnitud, fue ponerse objetivos pilares dentro del comportamiento del mercado, desde inicios hasta la actualidad, los protocolos que ha manejado a base de reglamentos gubernamentales, han sido para salvaguardar la integridad física y saludable del individuo, es decir se ha trabajado duro y constante en adquirir bioseguridad en el personal de trabajo y con ello evitar despidos, prever la existencia de casos de Covid-19 y disminuir el servicio orientado por la empresa. Asimismo, debido al posible contagio dentro de la empresa, está fortaleció medidas de compensación para el talento humano, mediante solventaciones o apoyo social. Si bien el Covid alteró en un 100% el servicio que brindaba la empresa, esto ha servido para fortalecer estrategias encaminadas a nuevos objetivos, lo cual influyó en la actividad económica y en los planes operativos.

De ello se manifiesta lo siguiente: La empresa de transportes brindó el servicio de igual manera como se ha trabajado anteriormente, solo que dada la situación sanitaria se tomó medidas para afrontar el riesgo de la salud humana y de nuestro equipo de trabajo, si bien es factible que dentro un corto plazo se

busque cambiar rubro, con ello fortalecer de manera objetiva la rentabilidad económica.

En el impacto económico, la empresa vio factible diversificar sus cuentas corrientes, con ello hacer frente al impacto social que atravesó el país. Dentro de la figura 7 8 y 9 se demostró que las variables económicas; Margen de utilidades y Gastos han tenido un comportamiento paralelo por afectó de la situación del Covid, a diferencia de las demás variables que han permanecido constantes, es decir están dentro del equilibrio de la empresa. Los gastos han sido más representados por parte de la empresa, esto dado al incremento de medias y protocolos que establecen las organizaciones nacionales, el incremento porcentual anual durante el 2020 fue de 0.31%, lo que equivale a un aumento considerable dado los tres primeros meses, en ese mismo sentido el Margen de utilidades para el año 2020, tuvo un comportamiento estáticamente estable, donde entre los meses de marzo, junio y septiembre fluctuó negativamente entre -0.14%, -0.18% y -0.11%, mientras que para los meses siguiente tuvo un promedio de 0.38% en valor porcentual.

**Figura 10:** Fluctuación de utilidades y gastos



Nota: Elaboración propia

En ese mismo sentido se puede observar el dinamismo que tiene gastos y el margen de utilidades en comparación del año 2019 y 2020, donde las curvas en dimensión son fluctuantes y cambiantes, es decir dada la coyuntura social y económica, la empresa ha visto desequilibrios en su rentabilidad. Por lo tanto, se precisa que la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, tuvo un impacto económico significativo a raíz del Covid-19.

## V. DISCUSIÓN

Para empezar la sección de discusiones, se consideró los resultados encontrados para dar contraste a las hipótesis, para ello, se hizo uso de los trabajos previos y la teoría, los cuales ayudaron a debatir los hallazgos.

Como primer objetivo, se buscó analizar el escenario del Covid-19 dentro de la empresa de transportes, donde se evidenció que la mayoría (90%) de participantes consideraron que la empresa tiene su protocolo para casos de Covid-19. Asimismo, esto no impidió que en el ambiente laboral hayan aparecido casos de Covid-19, pues el 70% considera que han ido apareciendo nuevos casos durante la pandemia. Dado estas apariciones del nuevo coronavirus en las instalaciones de la empresa, el 50% de los participantes considera que la empresa ha despedido personal a causa de ello, mientras que el 40% percibió que no hubo compensación para los operarios que contrajeron el virus y estuvieron en cuarentena.

Por otra parte, los encuestados están de acuerdo en que la empresa fumiga constantemente los ambientes con el fin de evitar nuevos contagios (70%), del mismo modo, el 50% cree que verdaderamente la empresa trata de evitar más contagios en su personal. Indagando con los resultados, la empresa tiene al menos un protocolo bien definido para prevenir el contagio del virus, sin embargo, cuando se presenta un caso, buscan descompensar a sus colaboradores, siendo muchas veces despedidos o aislados en sus domicilios, sin la posibilidad de reintegrarse. Asimismo, los resultados hacen inferir que este virus ha convertido a muchas personas en desempleadas, lo cual, se contrasta con CEPAL (2020), quien resalta que esta emergencia sanitaria por Covid-19 conlleva al cierre de micro y macro empresas, así como la pérdida de puestos trabajo.

Del mismo modo, Rodríguez (2020) encontró que esta emergencia sanitaria ha dejado a las empresas con la necesidad de actualizar sus protocolos de sanidad, así como tomar medidas necesarias para el personal con diagnóstico positivo a la Covid-19. Paredes y Tello (2020), también hacen referencia al impacto que puede generar esta nueva enfermedad en el sector económico empresarial, siendo relevante, los recursos humanos, los cuales son los principales motores de la

organización en la que se encuentran laborando. Cabe mencionar que esta emergencia sanitaria ha dejado una alta incidencia de enfermos a Covid-19, provocando mucho ausentismo laboral por causa médica y alta prevalencia a casos positivos del nuevo coronavirus.

Como segundo objetivo se hizo un diagnóstico de la actividad económica y planes operativos dentro de un escenario de Covid-19 en la empresa de transportes, donde se dejó en evidencia que la empresa se viene adecuando al nuevo sistema para brindar servicios de transportes, es decir, se encarga de brindar el servicio de manera interna y externa a la localidad, pero siempre cumpliendo con el límite de pasajeros y que éstos lleven su protección adecuada. Asimismo, la empresa de transportes no ha dejado de brindar el servicio, pero si ha tomado medidas de protección humana tanto para pasajeros como para colaboradores.

Para ir adaptándose a la nueva modalidad de trabajo, la empresa de transportes tuvo que dar un giro en sus funciones y objetivos institucionales, a fin de ir recuperando sus costos variables, para ello, la empresa se ha visto en la necesidad de realizar contratos externos e internos con empresas agroexportadoras y procesadoras de la zona de Huaral y Huacho. Así mismo, se ha visto en obligación de adecuarse al perfil que otorga la SUTRAN y entidades fiscalizadoras. Asimismo, gracias al prestigio y un servicio de calidad, la empresa es pionera en la provincia, por lo que lo mantiene con vida y con menos riesgo de quebrar que su competencia. Por otra parte, el personal es capacitado mensualmente para tomar medidas de seguridad en casos de contagios. Cabe mencionar que para buena noticia de la empresa de transportes, no se ha visto en la penosa necesidad de reducir su flota ni la ruta en la que se desempeña, sino que se han tomado nuevas políticas para beneficio de la empresa y sus clientes; también se ha adquirido valor agregado y experiencia en la vida profesional.

Si bien es cierto, la empresa se ha sostenido dentro del mercado, también ha sufrido pérdidas económicas y sus gastos se han incrementado por parte de las exigencias de bioseguridad, pero esto, lo ha conllevado a tomar nuevas alternativas para impulsar su rentabilidad a corto plazo, siendo estos contratos internos y externos con empresas agroexportadoras y procesadoras de su zona. Resultados

que de alguna forma están ligados al del Instituto Peruano de Economía (IPE, 2020) quien manifiesta que el impacto económico ha afectado a más del 60% de las empresas formales, es decir, han producido pérdidas de entre el 25% al 33% de sus ingresos promedio. Sin lugar a dudas son porcentajes muy sobresalientes y poco beneficiosos para las empresas, quienes buscan crecer o impulsarse económicamente. Para respaldar dichas pérdidas, se han venido proponiendo posibilidades de incremento de tarifa de viaje, asimismo, la TMC aprobó un subsidio económico a las empresas de transportes por 30 días, a fin de las empresas compensen alguno de sus costos fijos.

Siguiendo con el diagnóstico de la actividad económica, Jaramillo y Ñopo (2020), señalaron que el impacto económico empresarial, pasa o tiene mucho que ver con la duración o extensión del nuevo coronavirus; también mencionan que esta enfermedad ha afectado de alguna a forma a todos los sectores productivos del país. Siguiendo en esa línea la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2020), hace evidencia que muchas economías empresariales han cerrado y paralizado, mientras que otras aún se encuentran en cuarentena, medidas similares a situaciones de guerra. Por ello, la Covid-19 afecta a toda la región en la disminución de la actividad económica, abarcando muchas veces la pérdida de la demanda de servicios y en la intensificación de la aversión al riesgo y el empeoramiento de las condiciones financieras mundiales.

Como tercer objetivo se identificó la rentabilidad económica y financiera dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte, donde se encontró que la empresa durante el periodo 2019, contó con un total de activos valorizado en S/. 360,141.00, además se tuvo un margen de utilidad S/. 85,750.00 el cual se detalló que en cada mes existe una variación de sus utilidades, donde el mes de octubre tuvo un monto de S/. 8,820 y en los meses de febrero, mayo, noviembre y diciembre un valor de S/ 7,840. Por otro lado, la empresa contó con una liquidez de 1.28, lo cual significa que existe un buen nivel de activos corriente; por lo tanto, deben mantener una eficiente liquidez para el cumplimiento de sus obligaciones a corto plazo. Además, obtuvo una solvencia de 1.39 considerándose favorable para la empresa, pues obtuvo un buen nivel del total de sus activos (360,414) a diferencia que su pasivo total (S/. 259,980). Dentro del análisis, la empresa de transportes ha

categorizado su rentabilidad, basándose en el nivel de operacionalización y el servicio que ofrece en mercado, es así como para el año 2019 , el margen de utilidades que es estipulado entre la diferencia del precio y los costes fijos y variables, han mantenido un ligero comportamiento dada las tasas de crecimiento, esto para los meses de enero hasta marzo y abril la tasa de utilidades fue negativa teniendo un porcentaje de -0.13 -0.14 %, mientras que para el mes de mayo se incrementó proporcionalmente a una cifra de 0.33%, asimismo entre los meses de septiembre a diciembre la tasa en promedio fue 0.11%, cerrando el año de manera categórica en sus rentabilidad financiera .

En el 2020, solo refleja los ingresos del servicio de transporte turístico, pues a inicio de meses se empieza a realizar servicios de transporte de personal local, ya que no se cuenta con la autorización de transporte de personal. Es preciso detallar que el margen de utilidades para este año por parte de la empresa de transportes, tuvo un comportamiento estáticamente estable, donde entre los meses de marzo, junio y septiembre fluctuó negativamente entre -0.14%, -0.18% y -0.11%, mientras que para los meses siguiente tuvo un promedio de 0.38% en valor porcentual.

Asimismo, la fluctuación en la rentabilidad económica financiera de la empresa de transportes, se vio afectada dado el aumento proporcional de los gastos, estos fueron derivados en gastos directos e indirectos, establecido por las medidas de seguridad que era determinado por el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Salud. Desde inicios de la pandemia, la firma vio la necesidad de aumentar los gastos, tenido un comportamiento estable entre los meses de enero, febrero y marzo que oscilaba entre 0.06 y - 0.02 % de aumento, para luego pasar a tener un incremento de 2.66% es decir fluctuó más que el total de los tres meses juntos mencionados anteriormente. Pasado ello, los gastos en promedio se han incrementado en un 0.31 % para los meses restantes, pero en particular los meses de noviembre y diciembre la cifra se vio incrementada en un 0.06% dada la segunda ola de contagios.

El IPE (2020), referencia cómo la rentabilidad financiera y económica se ha visto afectada por este nuevo coronavirus, trayendo consigo que las empresas

tiendan a tener comportamientos inestables en su rentabilidad, ocasionando en muchos su paralización y quiebre. Sin embargo, este impacto adverso en la rentabilidad de las empresas va a depender mucho del tipo de organizaciones; así lo hace saber CEPAL (2020), quien habla de las grandes pérdidas y alteraciones de rentabilidad que viene ocasionando este virus. Por su parte, Ernst y López (2020), mencionan que la rentabilidad tanto económica como financiera en los sectores de transporte y turismo, han sufrido un impacto significativo en sus fluctuaciones.

Para dar contraste a la hipótesis del estudio, se utilizó la descripción de los indicadores, viéndose a la empresa de transportes afectada de manera significativa en su nivel de rentabilidad como en la rotación de personal. Asimismo, se observó influencia en la actividad económica y en los planes operativos de la empresa. Los gastos han sido más representados por parte de la empresa, esto dado al incremento de medias y protocolos que establecen las organizaciones nacionales, el incremento porcentual anual durante el 2020 fue de 0.31%, lo que equivale a un aumento considerable dado los tres primeros meses, en ese mismo sentido el Margen de utilidades para ese año tuvo un comportamiento estáticamente estable, donde entre los meses de marzo, junio y septiembre fluctuó negativamente entre -0.14%, -0.18% y -0.11%, mientras que para los meses siguiente tuvo un promedio de 0.38% en valor porcentual.

Los resultados detallan cómo la empresa ha estado en constantes luchas por mantener su rentabilidad, para ello, ha tenido que cambiar o adaptarse a una nueva modalidad de servicios, sin embargo, de alguna manera, se ha visto afectada en su rentabilidad y utilidades. Por ello, la hipótesis queda contrastada y en cierta forma, existe un impacto económico significativo del Covid-19 en la empresa de transportes Turismo Garcilazo E.I.R.L de la provincia de Huaral, Lima 2020.

Estos hallazgos contrastan la hipótesis planteada y arrojan datos no muy desalineados con los de Torola y Alfaraz (2020), quienes evidencian que las empresas, incluidas las de transportes, han sufrido un doble shock negativo en la oferta y demanda de su economía. Las consecuencias de las alteraciones negativas, los fundamenta Díaz, Lorenzo y Díaz (2020), quienes mencionaron que



los cierres de las empresas transportadoras terminan por dar en debacle a la empresa, haciendo que está quiebre a causa de no poder armar un buen plan de contingencia.

Del mismo modo, Aubyn (2020) fundamenta que el PBI portugués ha llevado a una pérdida del 10% de su economía, y que dada la situación tendrá impactos que, dependiendo de la duración de la emergencia, podrían traducirse en niveles mayores en el mediano plazo; siendo para las empresas de diferentes rubros una situación de gran incertidumbre. Muchas empresas al ver que su rentabilidad decae, bajo la disminución de demanda y los altos costos en seguridad sanitaria, las empresas con ayuda del gobierno buscaron acceder a un programa “Reactiva Perú”, teniendo además mayores plazos de pago para deudas tributarias y suspensión de pagos del impuesto a la renta.

Para concluir, se puede inferir que la empresa de transportes, así como toda empresa de cualquier sector a nivel mundial, ha sufrido un impacto significativo a causa de la Covid-19, quien no ha dejado a ajeno a nadie, pues ha afectado al personal, a las empresas y a toda la economía mundial; sin embargo, es tarea de las empresas, tener un plan de contingencia que permitan que su rentabilidad no sea afectada hasta el punto del debacle, sino más bien reinventarse y sobresalir como lo es el caso de la empresa de Transportes Garcilazo E.I.RL. de la provincia de Huaral, quien buscó tomar alternativas de solución en transportes de personal de empresas agroexportadoras y otras.

## VI. CONCLUSIONES

**Primera.** - El escenario de Covid-19 dentro de la empresa de transportes Turismo Garcilazo E.I.R.L, está dado bajo un protocolo de emergencia sanitaria para prevenir los casos de contagio, asimismo, se busca fumigar los ambientes de la empresa y cuando hay personas con síntomas de riesgo, son aislados y llevados a tomar cuarentena, sin embargo, muchos de ellos, a veces no regresan o son despedidos.

**Segunda-** La actividad económica y los planes operativos dentro del escenario del Covid-19 en la empresa de transportes, se han visto afectados considerablemente, sin embargo, se han tomado medidas adecuadas a fin de optar una mejor rentabilidad, para ello, se vienen realizando servicios de manera interna y externa con su debido protocolo de seguridad. Los planes operativos conllevaron a cambiar funciones y objetivos que junto con su calidad en los servicios y cumpliendo los protocolos de la SUTRAN, han llevado a la empresa a mantenerse en su rubro.

**Tercera-** La rentabilidad económica y financiera de la empresa objeto de estudio para el 2019, contó con un total de activos valorizado en S/. 360,141.00, además se tuvo un margen de utilidad S/. 85,750.00 el cual se detalló que en cada mes existe una variación de sus utilidades. Por otro lado, la empresa contó con una liquidez de 1.28, lo cual significa que existe un buen nivel de activos corriente. Ya para el 2020, de la empresa de transportes, tuvo un comportamiento estáticamente estable, donde entre los meses de marzo, junio y septiembre fluctuó negativamente entre -0.14%, -0.18% y -0.11%, mientras que para los meses siguiente tuvo un promedio de 0.38% en valor porcentual.

**Cuarta.-** La Covid-19 tuvo un impacto económico significativo en la empresa de transportes Turismo Garcilazo E.R.I.L de la provincia de Huaral, Lima 2020; es decir, influyó en su rentabilidad y utilidades, sin embargo, eso le permitió valerse de estrategias o alternativas para seguir en el rubro.

## VII. RECOMENDACIONES

**Primera.-** A la empresa Turismo Garcilazo E.I.R.L, potenciar las medidas de seguridad sanitaria para el personal y clientes (pasajeros), asimismo, tomar medidas no tan drásticas con el personal contagiado, es decir, no llegar al despido, pues debe existir un plan de contingencia para poder cubrir los puestos de los colaboradores hasta que se reintegren en sus funciones.

**Segunda.-** Fortalecer los planes operativos adaptados al nuevo sistema de emergencia sanitaria por Covid-19, es decir, dar prioridad a los servicios tanto internos como externos, para ello, debe afiliarse a las empresas agroexportadoras y buscar mejorar sus indicadores de rentabilidad bajo estas modalidades.

**Tercera.-** A la empresa de transportes, buscar aliados o alianzas estratégicas con empresas que busquen de sus servicios, para ello, deben solicitar la autorización de movilización de productos, personal u otros al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**Cuarta.-** Al Ministro de Transportes y Comunicaciones tomar medidas correspondientes a la capacidad de pasajeros, así como el monto del pasaje, a fin de que las empresas de transportes no tengan que cerrar o quebrar, asimismo, estas medidas tienen que ir en coherencia con las normas sanitarias en el estado de emergencia.

## REFERENCIAS

- Aching, C. (2005). Ratios financieros y matemáticos de la mercadotecnia. *Prociencia y Cultura*, 92. [http://perfeccionate.urp.edu.pe/econtinua/FINANZAS/LIBRO\\_RATIOS%20FINANCIEROS\\_MAT\\_DE\\_LA\\_MERCADOTECNIA.pdf](http://perfeccionate.urp.edu.pe/econtinua/FINANZAS/LIBRO_RATIOS%20FINANCIEROS_MAT_DE_LA_MERCADOTECNIA.pdf)
- Acosta, E., y Rodríguez, I. (2008). *Impacto Económico de las agencias de viajes en el sector turístico de cartagena de indias en el periodo 2000-2006*. Cartagena: Universidad de Cartagena. <https://repositorio.unicartagena.edu.co/bitstream/handle/11227/1976/IMPACTO%20ECON%20MICO%20DE%20LAS%20AGENCIAS%20DE%20VIAJES%20EN%20EL%20SECTOR%20TUR%20DSTICO%20DE%20CARTAGENA%20DE%20INDIAS%20EN%20EL%20P.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Alcántara, M. (2013). Indicadores Financieros. *Universidad Autónoma del estado de Hidalgo*, 27. [https://www.uaeh.edu.mx/docencia/P\\_Presentaciones/Sahagun/Contaduria/Finanzas/indicadores.pdf](https://www.uaeh.edu.mx/docencia/P_Presentaciones/Sahagun/Contaduria/Finanzas/indicadores.pdf)
- Araujo, N. (2020). *Repercusión económica mundial de la pandemia del COVID-19. Análisis de sectores más afectados*. Vigo: Universidad de Vigo. <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/article/view/17903/15766>
- Arias, J., Villasis, K., y Miranda, M. (2016). Metodología de la investigación. *Revista Alegría México*, 63(2), 201-206. <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Aubyn, M. (2020). O impacto económico da pandemia COVID-19 em Portugal. *Pensamiento Iberoamericano*, 42-50. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7596935>

- Banco Central de Reserva del Perú. (2017). Glosario Términos Técnicos y Conceptos Económicos. *Banco Central de Reserva de El Salvador*, 19. <https://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/cuadro/815469993.pdf>
- CCB. (2020). Síntesis del protocolo general de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID-19. *Cámara de Comercio de Bogotá*, 7. [https://www.ccb.org.co/content/download/152976/2745286/file/Protocolo\\_Bioseguridad\\_comprimido\\_abril%2027.pdf](https://www.ccb.org.co/content/download/152976/2745286/file/Protocolo_Bioseguridad_comprimido_abril%2027.pdf)
- CEPAL. (2014). Manual para la evaluación de desastres. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, 322. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35894/S2013806\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35894/S2013806_es.pdf?sequence=1)
- CEPAL. (2020). *Sectores y Empresas Frente al COVID-19: Emergencia y Reactivación*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45734/S2000438\\_es.pdf?sequence=4&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45734/S2000438_es.pdf?sequence=4&isAllowed=y)
- Charry, L., y Cortés, M. (2008). *Factores de ausentismo laboral por causa médica de los trabajadores oficiales de la universidad surcolombiana*. Neiva: Universidad Surcolombiana. <https://contenidos.usco.edu.co/salud/images/documentos/grados/T.G.Salud-Ocupacional/93.T.G-Leidy-Johana-Solano-Maria-Jimena-Cortes-Rodriguez-2008.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *América Latina y el Caribe ante la pandemia del covid-19: Efectos Económicos y Sociales*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45337/6/S2000264\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45337/6/S2000264_es.pdf)
- Díaz, J., Lorenzo, D., y Díaz, E. (2020). Estudio del impacto económico de la crisis sanitaria de la COVID-19 en Canarias. *Turismo pos-COVID-19: Reflexiones*

retos y oportunidades, 661-672.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7506885>

Dominguez, J. (2015). *Manual de Metodología de la Investigación Científica*. Chimbote: Universidad Católica los Angeles de Chimbote. <http://repositorio.uladech.edu.pe/handle/123456789/6404>

Dulzaides, M. (2014). Analisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso . *Centro de información de Ciencias Médicas*, 1-4.

Ernst, C., y López, E. (2020). *El COVID-19 y el mundo del trabajo en Argentina: Impacto y respuestas de política*. Buenos Aires: Organización Internacional del Trabajo. <http://www.emcyasociados.com.ar/wp/wp-content/uploads/2020/03/El-COVID-19-y-el-mundo-del-trabajo-en-Argentina-OIT.pdf>

Gómez, D., y Gómez, T. (2013). Evaluación de impacto ambiental. En D. Gómez, y G. Teresa, *Evaluación de impacto ambiental* (3ª ed, pág. 748). Madrid: Ediciones Paraninfo S.A.

Gonzáles, M. (2006). Gestión ambiental de los impactos del turismo en espacios geográficos sensibles. En M. Gonzales, *Gestión ambiental de los impactos del turismo en espacios geográficos sensibles* (pág. 170). Quito. [https://books.google.com.pe/books?id=uUXdp2ze63AC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=uUXdp2ze63AC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)

Hernandez, R., Fernandez, C., y Baptista, C. (2015). *Metodología de la investigación*. México: McGraw Hill. <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

Hirsh, A. (2013). La ética profesional basada en principios y su relación con la docencia. *Edetania: estudios y propuestas socio-educativas*, 97-111. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4406374>

- IICA. (2018). 2018. *El plan de negocios y la gestión operativa*, 84. <http://repositorio.iica.int/bitstream/handle/11324/7096/BVE18040225e.pdf;jsessionid=E6B949D41B239180211EB13494DA2F85?sequence=1>
- INEI. (2020). Encuesta de opinión sobre el impacto del Covid-19 en las empresas. *Instituto Nacional de Estadística e Informática*, 1-17. [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/resultados-encuesta-covid-lima\\_metropolitana-2020.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/resultados-encuesta-covid-lima_metropolitana-2020.pdf)
- IPE. (2020). *Informe IPE VII- Impacto Económico del Covid-19 en la Economía Peruana*. Lima: Instituto Peruano de Economía. <https://www.ipe.org.pe/portal/informe-ipe-vii-impacto-del-covid-19-en-la-economia-peruana/>
- IPE. (2020). *Informe IPE XVI: Impacto del COVID-19 en la economía Peruana*. Lima: Instituto Peruano de Economía. <https://www.ipe.org.pe/portal/informe-ipe-xvi-impacto-del-covid-19-en-la-economia-peruana/>
- Jaramillo, M., y Ñopo, H. (2020). *COVID-19 y shock externo: Impactos económicos y opciones de política en el Perú*. Lima: Grupo de Análisis para el desarrollo. <http://repositorio.grade.org.pe/bitstream/handle/GRADE/579/GRADEdi107-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Jaramillo, M., y Ñopo, H. (2020). El Impacto del Covid-19 sobre la Economía Peruana. *Economía UNAM*, 136-146. <http://revistaeconomia.unam.mx/index.php/ecu/article/view/552/585>
- Mangili, F., y Muniz, C. (2017). Circular Business Plan: entrepreneurship teaching instrument and development of the entrepreneurial profile. *Gestao Producao*, 25(4), 854-865.
- Molero, J., Rodriguez, V., Carricondo, R., y Estebán, V. (2020). Pymes y Covid-19: hacia una recuperación sostenible. *Coordinación y redacción de la red española del pacto mundial*, 13. [https://www.navarra.es/NR/rdonlyres/9FA85D73-7142-43CD-8FA6-BD7DA7B3E45D/463688/GuiaPymesyCOVID19\\_haciaunarecuperacionsostenible.pdf](https://www.navarra.es/NR/rdonlyres/9FA85D73-7142-43CD-8FA6-BD7DA7B3E45D/463688/GuiaPymesyCOVID19_haciaunarecuperacionsostenible.pdf)

- Montero, J. (2013). El concepto de seguridad en el nuevo paradigma en la normativa mexicana. *El Colegio de sonora*, 36. <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v25n58/v25n58a7.pdf>
- Moreno, A., López, S., y Corcho, A. (2020). Principales medidas en epidemiología. *Salud pública*, 348. <https://www.scielosp.org/pdf/spm/v42n4/2882.pdf>
- Organización Mundial de la Salud. (2020). Preguntas y respuestas sobre la enfermedad por coronavirus (Covid-19). *Organización Mundial de la Salud*. <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses#:~:text=La%20COVID%2D19%20es,en%20diciembre%20de%202019.>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2020). *Evaluating the initial impact of COVID-19 containment measures on economic activities*. La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos. [https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=126\\_126496-evgsi2gmqj&title=Evaluating\\_the\\_initial\\_impact\\_of\\_COVID-19\\_containment\\_measures\\_on\\_economic\\_activity](https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=126_126496-evgsi2gmqj&title=Evaluating_the_initial_impact_of_COVID-19_containment_measures_on_economic_activity)
- Parra, E., Melchior, M., y Ramos, A. (2003). Analisis e impacto de los tour operadores y las agencias de viaje. *Pasos revista de turismo y patrimonio cultural*, 229. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88110210>
- Prades, E., y Tello, P. (2020). *Heterogeneidad en el impacto económico del COVID-19 entre regiones y países del área del Euro*. Madrid: Banco de España. <https://repositorio.bde.es/bitstream/123456789/12701/1/be2002-art17.pdf>
- Ramirez, D. (2017). *Impacto económico del fenómeno del niño costero percibido por las MYPES ubicadas en el Distrito de El Porvenir- Trujillo 2017*. Trujillo: Universidad Cesar Vallejo. [http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11521/ramirez\\_fd.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11521/ramirez_fd.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Ripalda, B. (2017). *Definir la rentabilidad de la empresa venta de computadoras y repuestos, periodo 2013 y 2014*. Iquitos: Universidad científica del Perú.



<http://repositorio.ucp.edu.pe/bitstream/handle/UCP/195/RIPALDA-1-Trabajo-Definir.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Rodriguez, E. (2020). *Colombia Impacto Económico, Social y Político de la Covid-19*. Madrid: Fundación Carolina.  
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7439286.pdf>
- Salamzadeh, Y., Zare, V., y Vahidit, T. (2018). Strategic Thinking and Organizational Success: Perceptions from Management Graduates and. *Global Business and Management*, 1-18.  
[https://www.academia.edu/download/58553268/V10N4\\_1.pdf](https://www.academia.edu/download/58553268/V10N4_1.pdf)
- Samuelson, P., y Nordhaus, W. (2006). Economía. En P. Samuelson, & W. Nordhaus, *Economía* (pág. 753). Madrid: Mc Graw Hill.
- Santisteban, E. (2014). *Metodología de la investigación científica*. Las Tunas- Cuba: Editorial Academica Universitaria.  
<http://200.14.53.80/bitstream/123456789/16/1/Metodolog%c3%ada%20de%20la%20Investigaci%c3%b3n%20Cient%c3%adfica.pdf>
- Sepulveda, L., y Mosquera, A. G. (2014). *Análisis de la estructura ideal de costos de mano de obra para el hospital general de medellin*. Medellín: Universidad de Medellin. <https://core.ac.uk/download/pdf/51195508.pdf>
- Torola, C., y Alfaraz, N. (2020). Impacto de la Covid-19 en la Economía China. *Boletín Económico del ICE*, 29-41.  
<http://www.revistasice.com/index.php/BICE/article/view/7041/7073>
- Uria, R. (2010). La empresa y su organización. 34.  
<https://www.mheducation.es/bcv/guide/capitulo/8448199359.pdf>
- Vega, D. (2017). *Gestión estratégicas del Dpto de ventas aplicada en una empresa comercial- Farmacéutica*. Lima: UNMS.  
[https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/Tesis/Ingenie/vega\\_sd/cap2.pdf](https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/Tesis/Ingenie/vega_sd/cap2.pdf)

## ANEXOS

### Anexo 1: Matriz de consistencia

**“Impacto Económico del Covid-19 en la Empresa de Transportes Turismo Garcilazo S.A de la Provincia de Huaral – 2020”**

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	INDICADORES	METODOLOGÍA
<b>Problema Principal</b>	<b>Objetivo General</b>	<b>Hipótesis General</b>	<b>Independiente</b>	Incidencia de la enfermedad.	<b>DISEÑO DE ESTUDIO:</b> NO EXPERIMENTAL - MIXTO  <b>TIPO:</b> APLICADA  <b>NIVEL:</b> CORRELACIONAL - TRANSVERSAL  <b>TÉCNICA E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS:</b> ENCUESTA - ENTREVISTA- ANÁLISIS DOCUMENTAL  CUESTIONARIO - GUIA DE ENTREVISTA - GUIA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL  <b>MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS:</b> ESTADÍSTICA NO INFERENCIAL
¿Cuál es el impacto económico del Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020?	Determinar el impacto económico del Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020	Existe un impacto económico significativo del Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.	Covid-19	Ausentismo por causa médica.  Prevalencia de la enfermedad.	
<b>Problemas Específicos</b>	<b>Objetivos Específicos</b>	<b>Hipótesis Específicas</b>	<b>Dependiente</b>	Operatividad. Infraestructura. Equipos de transportes. Nivel de ventas. Costos de la mano de obra. Costos de contrato de servicios. Identificación de riesgos. Seguridad. Organización. Activos. Margen de utilidad. Liquidez. Solvencia. Gastos.	
¿Cómo se manifiesta el escenario de Covid-19 dentro de la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020?	Analizar el escenario de Covid-19 dentro de la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.	El escenario del Covid-19 dentro de la empresa se caracteriza por seguir un protocolo de emergencia para la prevención de contagios.	Impacto Económico		
¿Cómo se desarrolla la actividad económica y planes operativos dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020?	Diagnosticar la actividad económica y planes operativos dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.	La actividad económica y planes operativos de la empresa se han visto afectados considerablemente por el escenario de Covid-19.			
¿Cuál es la rentabilidad económica y financiera dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020?	Identificar la rentabilidad económica y financiera dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, Lima, 2020.	La rentabilidad económica y financiera dentro del escenario de Covid-19 en la empresa de transporte fue negativa.			

## Anexo 2: Instrumentos de recolección de datos Cuestionario

**Objetivo:** Recabar información relevante respecto al Impacto económico del Covid-19 dentro de la empresa de estudio. Estimado colaborador (a) de la empresa Turismo Garcilazo E.I.R.L. de la provincia de Huaral, soy estudiante de la carrera de economía, y me encuentro realizando una investigación, para lo cual necesito de su colaboración para responder a una serie de preguntas, mismas que serán totalmente anónimas, por lo que, siéntase con plena libertad para responder a cada una.

### I. Datos Generales:

1. Área Laboral: \_\_\_\_\_ 2. Sexo: F ( ) M ( )

**Instrucciones:** Marque con un (x) la respuesta que mejor ciñe a su opinión, donde las alternativas son: **Totalmente de acuerdo (TA) = 5, De acuerdo (DA) = 4, Ni de acuerdo ni en desacuerdo (ND) = 3, En desacuerdo (ED) = 2, y Totalmente en desacuerdo (TD) = 1.**

N°	Preguntas	TD	ED	ND	DA	TA
		1	2	3	4	5
<b>VARIABLE: COVID- 19</b>						
1	En la empresa existen protocolos para casos de Covid-19					
2	En el ambiente laboral han aparecido casos nuevos de Covid-19					
3	En la empresa existen operarios despedidos a causa de contraer contagios por el Covid-19					
4	La empresa ha compensado a los operarios que contrajeron el virus y estuvieron en cuarentena					
5	En la empresa se da fumigaciones constantes con el fin de evitar futuros contagios del Covid-19					
6	La empresa trata de evitar los contagios del Covid-19					
<b>VARIABLE: IMPACTO ECONÓMICO</b>						
7	En la empresa los operarios saben cuáles son sus funciones específicas					
8	La empresa brinda capacitaciones constantes a sus operarios en relación al Covid-19					
9	La empresa cuenta con una sede estable para su funcionamiento					
10	La infraestructura de la empresa es adecuada para su funcionamiento					
11	Los buses de la empresa están en las mejores condiciones para seguir operando					
12	Los buses de la empresa se han adecuado al protocolo de bioseguridad					
13	El nivel de venta de los pasajes han disminuido a consecuencia del Covid-19					
14	Se ha tenido que bajar el pasaje a los usuarios para aumentar el volumen de ventas a causa del covid-19					
15	Los operarios de la empresa siguen manteniendo sus mismas remuneraciones después de la crisis causada por el Covid-19					
16	La empresa brinda salario básico más prestaciones sociales por el tiempo empleado en labores					
17	La empresa aplica un control adecuado de las operaciones					
18	Al momento de efectuar el pago de los honorarios, la empresa efectúa aportes a seguridad social					
19	Se establece el desarrollo de planes operativos para garantizar la identificación de riesgos en la empresa, ya puede ser un posible rebrote del Covid-19					
20	En la empresa se logran cumplir todos los protocolos con el fin de evitar riesgos (posibles contagios del Covid-19)					
21	Los operarios cuentan con la indumentaria correcta y equipos EPP, incluyendo mascarillas y protectores faciales, con el fin de evitar riesgos de contraer el Covid-19					
22	La empresa cuenta con señalizaciones, botiquines y un buen ambiente laboral					
23	La empresa cuenta con una buena organización					
24	Los buses de la empresa tienen una hora estricta de entrada y salida					
25	Los buses de la empresa se encuentran en un estado óptimo para su funcionamiento					
26	En la empresa se hacen inventarios constantes					
27	Los ingresos de la empresa se han visto afectados por la pandemia					
28	La empresa ha tenido que vender o alquilar su flota debido a la pandemia					
29	Considera que la empresa cuenta con los recursos económicos para poder hacerle frente a sus obligaciones financieras, después de la crisis del Covid-19					
30	La empresa cuenta con un plan de emergencia con el fin de no quebrar					
31	La empresa se endeudó por hacer préstamos a causa de la pandemia					
32	Considera que durante la cuarentena la empresa se vio perjudicada operativamente a causa del Covid-19					
33	Durante la cuarentena la empresa aumentó sus gastos operativos, debido a la pandemia					
34	La empresa ha visto reducido su nivel de ventas a causa del Covid-19					

### **Anexo 3. Guía de entrevista al gerente de la empresa de Transportes Turismo Garcilazo, Huaral**

**Objetivo:** Recabar información relevante respecto a la opinión del representante de la empresa de Transporte Garcilazo.

**TESIS:** *Impacto Económico del Covid-19 en la empresa de Transportes Turismo Garcilazo S.A de la Provincia de Huaral - 2020*

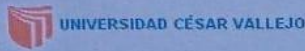
**Instrucciones:** Responda cada interrogante de manera objetiva según su punto de vista.

1. ¿De qué manera la empresa viene afrontando la crisis causada por el Covid-19
2. ¿De qué manera la empresa seguirá operando a pesar de estar ante una pandemia
3. ¿De qué manera la empresa se está adecuando a la nueva normalidad
4. ¿Cuáles son las medidas que tomará la empresa ante futuros riesgos
5. ¿De qué manera la empresa se viene recuperando para recuperar sus costos variables
6. ¿Existe un sistema de control y prevención de enfermedades respiratorias como es el Covid-19
7. ¿De qué manera la empresa seguirá operando en el mercado, teniendo en cuenta que muchas empresas han quebrado
8. ¿Cada cuánto tiempo se capacita al personal con las nuevas medidas de bioseguridad, para no contraer el Covid-19
9. ¿Qué cambios se ha tenido en la flota ¿Seguirá en la misma ruta
10. ¿De qué manera están establecidas las políticas dentro de la empresa a raíz de la pandemia ¿Cuáles son los resultados de ello

### Anexo 4. Guía de Análisis Documental

N°	RENTABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA	VALOR EN SOLES S./													
		AÑO 2019													
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	TOTAL	
1	ACTIVOS														
2	MARGEN DE UTILIDAD														
3	LIQUIDEZ														
4	SOLVENCIA														
5	GASTOS														
N°	RENTABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA	VALOR EN SOLES S./													
		AÑO 2020													
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	TOTAL	
1	ACTIVOS														
2	MARGEN DE UTILIDAD														
3	LIQUIDEZ														
4	SOLVENCIA														
5	GASTOS														

## Anexo 5: Validación de instrumentos



### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres: *Bonifaz Bonifaz Walter Jorge*  
 1.2 Cargo e institución donde labora: *Abogado - Sufran*  
 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación: *Cuestionario*  
 1.4 Autor de Instrumento: *RIOS BRAVO FRANKLIN*

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	No cumple con su aplicación						Cumple en parte con su aplicación			Si cumple con su aplicación			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado.											✓		
2. OBJETIVIDAD	Se expresar la realidad como es, indica cualidad de objetivo y la adecuación al objeto investigado											✓		
3. ACTUALIDAD	Esta de acorde a los aportes recientes al derecho.											✓		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											✓		
5. SUFICIENCIA	Cumple con los aspectos metodológicos esenciales											✓		
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las Categorías.											✓		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											✓		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos y supuestos, basado en los aspectos teóricos y científicos											✓		
9. METODOLOGÍA	El instrumento responde al objetivo de la Investigación: Tipo, diseño, categorías, escenario de estudios y participantes.											✓		
10. PERTINENCIA	El instrumento tiene sentido, enfrenta un problema crucial, está situado en una población en territorio, es interdisciplinaria, tiene relevancia global, y asume responsablemente las consecuencias de sus hallazgos.											✓		

#### II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación  
 El Instrumento cumple en parte con los Requisitos para su aplicación  
 El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

✓
○

#### III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

90 %

Lima, *11* de *enero* 2021

*Walter Jorge Bonifaz Bonifaz*  
 ABOGADO  
 C.A.L.N. N° 1652

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No *43116196* Telf: *930595330*



## I DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres: Bonifaz Bonifaz Walter Jorge  
 1.2 Cargo e institución donde labora: Abogado - Surten  
 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía - entrevista  
 1.4 Autor de Instrumento: PÍOS BRAVO FRANKLIN

## IV. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	No cumple con su aplicación					Cumple en parte con su aplicación			Si cumple con su aplicación				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. PRESENTACIÓN	Responde a la formalidad de la investigación												✓	
2. OBJETIVIDAD	Contiene la información comprendida en la cualidad de objetivo y la adecuación al objeto investigado												✓	
3. INTENCIONALIDAD	Contiene la información adecuada para valorar las Categorías.												✓	
4. COHERENCIA	La información tiene coherencia entre los problemas, objetivos e hipótesis												✓	
5. METODOLOGÍA	El instrumento responde al objetivo de la Investigación: Tipo, diseño, categorías.												✓	
6. PERTINENCIA	El instrumento contiene información que considera un problema crucial y tiene relevancia global.												✓	

## V. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación  
 El Instrumento cumple en parte con los Requisitos para su aplicación  
 El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación


## VI. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

90 %

Lima, 11 de enero 2021

  
 Walter Jorge Bonifaz Bonifaz  
 ABOGADO  
 C.A.L.N. N° 1652

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No 43116196 Telf: 930575330





## I DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres: *Julca Aborca - Renzo Jonathan*  
 1.2 Cargo e institución donde labora: *Docente - pedagógico Juan Pablo II*  
 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación: *Cuestionario*  
 1.4 Autor de Instrumento: *PIOS BRAVO FRANKLIN*

## II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	No cumple con su aplicación						Cumple en parte con su aplicación			Si cumple con su aplicación			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Se expresa la realidad como es, indica cualidad de objetivo y la adecuación al objeto investigado												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta de acorde a los aportes recientes al derecho.												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Cumple con los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las Categorías.												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												✓	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos y supuestos, basado en los aspectos teóricos y científicos												✓	
9. METODOLOGÍA	El instrumento responde al objetivo de la Investigación: Tipo, diseño, categorías, escenario de estudios y participantes.												✓	
10. PERTINENCIA	El instrumento tiene sentido, enfrenta un problema crucial, está situado en una población en territorio, es interdisciplinaria, tiene relevancia global, y asume responsablemente las consecuencias de sus hallazgos.												✓	

## II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación

El Instrumento cumple en parte con los Requisitos para su aplicación

El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

✓

## III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

90 %
------

Lima, 11 de enero 2021

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No 41391022 Telf.: 946687990





## I DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres: *Julca Aborca - Renzo Jonathan*  
 1.2 Cargo e institución donde labora: *Docente - pedagógico Juan Pablo II*  
 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación: *Cuestionario*  
 1.4 Autor de Instrumento: *RÍOS BRAVO FRANKLIN*

## II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	No cumple con su aplicación						Cumple en parte con su aplicación			Si cumple con su aplicación			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado.											✓		
2. OBJETIVIDAD	Se expresa la realidad como es, indica cualidad de objetivo y la adecuación al objeto investigado											✓		
3. ACTUALIDAD	Esta de acorde a los aportes recientes al derecho.											✓		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											✓		
5. SUFICIENCIA	Cumple con los aspectos metodológicos esenciales											✓		
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las Categorías.											✓		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											✓		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos y supuestos, basado en los aspectos teóricos y científicos											✓		
9. METODOLOGÍA	El instrumento responde al objetivo de la Investigación: Tipo, diseño, categorías, escenario de estudios y participantes.											✓		
10. PERTINENCIA	El instrumento tiene sentido, enfrenta un problema crucial, está situado en una población en territorio, es interdisciplinaria, tiene relevancia global, y asume responsablemente las consecuencias de sus hallazgos.											✓		

## II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación  
 El Instrumento cumple en parte con los Requisitos para su aplicación  
 El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación


## III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Lima, 11 de agosto 2021

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No 77591022 Telf.: 946687990

## Anexo 6: Confiabilidad del instrumento

### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	5	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	5	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,958	34

## Anexo 7. Carta de autorización de la empresa.

### SOLICITUD DE AUTORIZACION

Señores.

Universidad Cesar Vallejo

Yo Alfredo Domingo Garcilazo Fernández, identificado con DNI: 16014209, gerente general de la Empresa de Transportes Turismo Garcilazo E.I.R.L, con RUC: 20571378345, con el presente escrito manifiesto que he tomado la decisión voluntaria de autorizar al sr. Franklin RIOS Bravo identificado con DNI: 46258294 en su condición de estudiante para que pueda realizar el estudio de investigación en la empresa en mención para la realización de su tesis y obtener el título de economista.

Sin otro en particular, me despido cordialmente.

Atentamente.

TURISMO GARCILAZO E.I.R.L.  
  
Alfredo Garcilazo F.  
GERENTE GENERAL

N°	BALANCE GENERAL	VALOR EN SOLES S/.												
		AÑO 2019												
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	TOTAL
1	ACTIVO CORRIENTE	21,168.67	21,168.67	21,168.67	21,168.67	21,168.67	21,168.67	21,168.67	21,168.67	21,168.67	21,168.67	21,168.67	21,168.67	<b>254,024.00</b>
2	ACTIVO NO CORRIENTE	8,865.83	8,865.83	8,865.83	8,865.83	8,865.83	8,865.83	8,865.83	8,865.83	8,865.83	8,865.83	8,865.83	8,865.83	<b>106,390.00</b>
3	PASIVO CORRIENTE	16,510.00	16,510.00	16,510.00	16,510.00	16,510.00	16,510.00	16,510.00	16,510.00	16,510.00	16,510.00	16,510.00	16,510.00	<b>198,120.00</b>
4	PASIVO NO CORRIENTE	5,155.00	5,155.00	5,155.00	5,155.00	5,155.00	5,155.00	5,155.00	5,155.00	5,155.00	5,155.00	5,155.00	5,155.00	<b>61,860.00</b>
5	PATRIMONIO	8,369.50	8,369.50	8,369.50	8,369.50	8,369.50	8,369.50	8,369.50	8,369.50	8,369.50	8,369.50	8,369.50	8,369.50	<b>100,434.00</b>

N°	BALANCE GENERAL	VALOR EN SOLES S/.												
		AÑO 2020												
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	TOTAL
1	ACTIVO CORRIENTE	23,339.42	23,339.42	23,339.42	23,339.42	23,339.42	23,339.42	23,339.42	23,339.42	23,339.42	23,339.42	23,339.42	23,339.42	<b>280,073.00</b>
2	ACTIVO NO CORRIENTE	15,110.58	15,110.58	15,110.58	15,110.58	15,110.58	15,110.58	15,110.58	15,110.58	15,110.58	15,110.58	15,110.58	15,110.58	<b>181,327.00</b>
3	PASIVO CORRIENTE	18,385.00	18,385.00	18,385.00	18,385.00	18,385.00	18,385.00	18,385.00	18,385.00	18,385.00	18,385.00	18,385.00	18,385.00	<b>220,620.00</b>
4	PASIVO NO CORRIENTE	7,820.17	7,820.17	7,820.17	7,820.17	7,820.17	7,820.17	7,820.17	7,820.17	7,820.17	7,820.17	7,820.17	7,820.17	<b>93,842.00</b>
5	PATRIMONIO	12,161.50	12,161.50	12,161.50	12,161.50	12,161.50	12,161.50	12,161.50	12,161.50	12,161.50	12,161.50	12,161.50	12,161.50	<b>145,938.00</b>

Periodo 2019	
Activo Corriente	Pasivo Corriente
S/ 254,024.00	S/ 198,120.00
	Pasivo no Corriente
Activo no Corriente	S/ 61,860.00
S/ 106,390.00	Patrimonio
	S/ 100,434.00

Periodo 2020	
Activo Corriente	Pasivo Corriente
S/ 280,073.00	S/ 220,620.00
	Pasivo no Corriente
Activo no Corriente	S/ 93,842.00
S/ 181,327.00	Patrimonio
	S/ 145,938.00

### Anexo 8. Balance general y situación financiera

N°	ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	VALOR EN SOLES S/.												
		AÑO 2019												TOTAL
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	
1	VENTAS	14,000.00	16,000.00	14,000.00	12,000.00	16,000.00	13,000.00	14,000.00	12,000.00	14,000.00	18,000.00	16,000.00	16,000.00	<b>175,000.00</b>
2	COSTO DE VENTAS	7,140.00	8,160.00	7,140.00	6,120.00	8,160.00	6,630.00	7,140.00	6,120.00	7,140.00	9,180.00	8,160.00	8,160.00	<b>89,250.00</b>
3	UTILIDAD BRUTA	6,860.00	7,840.00	6,860.00	5,880.00	7,840.00	6,370.00	6,860.00	5,880.00	6,860.00	8,820.00	7,840.00	7,840.00	<b>85,750.00</b>
4	GASTOS ADMINISTRATIVOS	2,278.00	2,278.00	2,278.00	2,278.00	2,278.00	2,278.00	2,278.00	2,278.00	2,278.00	2,278.00	2,278.00	2,278.00	<b>27,336.00</b>
5	GASTOS DE VENTAS	1,584.00	1,584.00	1,584.00	1,584.00	1,584.00	1,584.00	1,584.00	1,584.00	1,584.00	1,584.00	1,584.00	1,584.00	<b>19,008.00</b>
6	UTILIDAD DE OPERACIÓN	2,998.00	3,978.00	2,998.00	2,018.00	3,978.00	2,508.00	2,998.00	2,018.00	2,998.00	4,958.00	3,978.00	3,978.00	<b>39,406.00</b>

N°	ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	VALOR EN SOLES S/.												
		AÑO 2020												TOTAL
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	
1	VENTAS	24,000.00	35,000.00	30,000.00	80,000.00	85,000.00	70,000.00	70,000.00	90,000.00	80,000.00	80,000.00	95,000.00	90,000.00	<b>829,000.00</b>
2	COSTO DE VENTAS	12,240.00	17,850.00	15,300.00	40,800.00	43,350.00	35,700.00	35,700.00	45,900.00	40,800.00	40,800.00	48,450.00	45,900.00	<b>422,790.00</b>
3	UTILIDAD BRUTA	11,760.00	17,150.00	14,700.00	39,200.00	41,650.00	34,300.00	34,300.00	44,100.00	39,200.00	39,200.00	46,550.00	44,100.00	<b>406,210.00</b>
4	GASTOS ADMINISTRATIVOS	2,225.00	2,321.00	2,281.00	5,137.00	5,219.00	5,160.00	5,141.00	5,524.00	5,318.00	5,395.00	6,384.00	6,426.00	<b>56,531.00</b>
5	GASTOS DE VENTAS	1,523.00	1,658.00	1,620.00	9,124.00	9,354.00	8,200.00	8,161.00	9,799.00	9,362.00	9,206.00	10,418.00	9,978.00	<b>88,403.00</b>
6	UTILIDAD DE OPERACIÓN	8,012.00	13,171.00	10,799.00	24,939.00	27,077.00	20,940.00	20,998.00	28,777.00	24,520.00	24,599.00	29,748.00	27,696.00	<b>261,276.00</b>

Periodo 2019	
VENTAS	175,000.00
COSTO DE VENTAS	S/ 89,250.00
UTILIDAD BRUTA	S/ 85,750.00
GASTOS ADMINISTRATIVOS	S/ 27,336.00

Periodo 2020	
VENTAS	S/ 829,000.00
COSTO DE VENTAS	S/ 422,790.00
UTILIDAD BRUTA	S/ 406,210.00
GASTOS ADMINISTRATIVOS	S/ 56,531.00

GASTOS DE VENTAS	S/ 19,008.00
UTILIDAD DE OPERACIÓN	S/ 39,406.00

GASTOS DE VENTAS	S/ 88,403.00
UTILIDAD DE OPERACIÓN	S/ 261,276.00

### Anexo 8. Cuestionario de impacto económico

P1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3
P2	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3
P3	3	2	4	4	3	2	4	4	2	4
P4	1	3	2	2	3	4	3	2	4	2
P5	4	2	4	3	3	4	4	4	4	4
P6	2	2	3	2	4	4	5	4	4	4
P7	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3
P8	3	2	2	4	4	4	4	4	4	3
P9	3	2	4	3	2	4	2	2	2	2
P10	3	2	2	3	2	2	1	2	2	2
P11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3
P12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
P13	3	2	3	4	4	2	4	2	2	2
P14	4	2	2	4	4	2	3	2	2	2
P15	3	2	2	2	2	4	2	4	4	4
P16	2	1	2	2	4	4	2	2	4	2
P17	2	4	3	2	3	4	4	2	4	2
P18	2	1	3	4	2	4	2	2	2	2
P19	3	2	3	4	3	2	4	4	3	4
P20	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4
P21	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4
P22	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4
P23	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2
P24	3	4	3	2	4	4	4	4	4	4
P25	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
P26	2	4	2	4	2	3	4	4	2	4
P27	4	2	4	2	2	2	2	2	2	2
P28	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
P29	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4
P30	2	3	2	4	4	4	4	4	3	4
P31	3	3	2	4	4	2	2	2	3	2
P32	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
P33	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4
P34	4	2	3	2	4	2	2	2	2	2