



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO

CARRERA DE INGENIERIA EN FINANZAS Y AUDITORIA

TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE INGENIERO, CONTADOR PÚBLICO Y AUDITOR

TEMA: IMPACTO FINANCIERO SEGÚN LA ORDENANZA MUNICIPAL
Nº194 DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

AUTOR: BRAVO BARRAGAN, ADRIANA IVETH

TUTOR: ING. CUENCA CARAGUAY, VICTOR EMILIO

SANGOLQUI

2018

CERTIFICACIÓN



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO

CARRERA DE FINANZAS Y AUDITORIA

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, **“Impacto financiero según la Ordenanza Municipal N°194 del Distrito Metropolitano de Quito”** fue realizado por el señor **Bravo Barragán, Adriana Iveth** el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 28 de septiembre de 2018

Firma:

Una firma manuscrita en tinta azul que parece decir "V. Cuenca C." con un trazo largo y horizontal que se extiende a la izquierda.

Ing. Víctor Emilio Cuenca C.

110147523-2

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO

CARRERA DE FINANZAS Y AUDITORIA

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Bravo Barragán, Adriana Iveth**, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **Impacto financiero según la Ordenanza Municipal N°194 del Distrito Metropolitano de Quito** es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas. Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Sangolquí, 28 de septiembre de 2019

Firma

Una firma manuscrita en tinta azul que dice 'Adriana Bravo'.

Adriana Iveth Bravo Barragán

172345869-9

AUTORIZACIÓN



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO

CARRERA DE FINANZAS Y AUDITORIA

AUTORIZACIÓN

Yo, **Bravo Barragán, Adriana Iveth**, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **Impacto financiero según la Ordenanza Municipal N°194 del Distrito Metropolitano de Quito** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, 28 de septiembre de 2019

Firma

Una firma manuscrita en tinta azul que parece decir "Adriana Iveth Bravo".

Adriana Iveth Bravo Barragán

172345869-9

DEDICATORIA

A mi Dios que me ama, cuida y protege;

A mi madre que confía en mí y jamás me abandono;

A mi padre que supo guiarme con sabiduría y humildad;

A mi hijo Emilio que ha sido razón de mi fuerza y constancia;

A mi hermano y hermanas que siempre me apoyaron;

A mis cuñados y cuñada que siempre me dieron una voz de aliento;

A mis sobrinas y sobrinos que alegraron cada paso que di;

A mis amigos y amigas que no fallan;

Este trabajo lo pude llevar a cabo gracias al amor, cariño y confianza que me brindaron mis seres queridos ya que sin el apoyo constante y los ánimos que recibí de ellos no lo hubiera alcanzado, porque en tiempos duros siempre me brindaron sabios consejos que aliviaron el peso de muchas dificultades que se presentaron, jamás me abandonaron y fueron un pilar fundamental para alcanzar mi meta.

Adriana Iveth Bravo B.

AGRADECIMIENTO

Sin grandes lecciones que se nos presenta en el camino, difícilmente podemos alcanzar cada propósito que nos proponemos es por eso que agradezco a Dios todopoderoso por llenarme de sabiduría y fortaleza para saber actuar ante diferentes adversidades.

Agradezco al Ing. Víctor Cuenca mentor y profesor guía que con su comprensión, constante apoyo y su aporte profesional pudo realizarse satisfactoriamente el presente trabajo investigativo.

A la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE por despertar mi interés en formarme como profesional aportando herramientas y docentes calificados para alcanzar esta meta.

A las Cooperativas de Transporte Publico Terrestre de Pasajeros, y sus socios que me brindaron su conocimiento y me facilitaron herramientas necesarias para obtener resultados y llegar a la culminación del presente trabajo.

Finalmente doy gracias a todas las personas que participaron en mi formación académica a las que siempre me proporcionaron una palabra de apoyo para seguir y jamás de caer, aquellas que en muchas ocasiones confiaron en mi persona más que yo mismo, aquellas que nunca me dejaron sola y ahora comparten la felicidad de cumplir esta meta.

Adriana Iveth Bravo B.

CARATULA

CERTIFICACIÓN	i
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD.....	ii
AUTORIZACIÓN.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
ÍNDICE TABLAS	ix
ÍNDICE FIGURAS	x
RESUMEN.....	xii
ABSTRAC	xiii
INTRODUCCIÓN	xiv
ANTECEDENTES.....	xiv
IMPORTANCIA DEL PROBLEMA.....	xv
DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA	xvii
Objeto del estudio enfoque sistémico.....	xvii
Planteamiento del problema	xvii
Objetivo general	xx
Objetivos específicos.....	xx
Justificación.....	xxi
Árbol de problemas	xxiii
CAPÍTULO I.....	1
MARCO TEÓRICO	1
1.1 Teorías de soporte	1
1.2 Marco referencial	3
1.3 Marco conceptual	6
1.3.1 Cooperativismo	6
1.3.2 Ordenanza.....	6
1.3.3 Socio.....	7
1.3.4 Transporte.....	7

1.4 Marco contextual.....	8
1.4.1 Contexto y lugar donde se desarrollará el estudio.....	8
CAPÍTULO II	10
MARCO METODOLÓGICO	10
2.1 Enfoque de investigación	10
2.2 Tipología de investigación	11
2.2.1 <i>Por su finalidad Aplicada</i>	12
2.2.2 <i>Por las fuentes de información Mixto</i>	12
2.2.3 <i>Por las unidades de análisis Insitu</i>	13
2.2.4 <i>Por el control de las variables Experimental</i>	13
2.2.5 <i>Por el alcance Exploratorio</i>	13
2.3 Hipótesis.....	14
2.4 Instrumentos de recolección de información Varios.....	14
2.5 Procedimiento para recolección de datos Técnica documental.....	15
2.6 Procedimiento para tratamiento y análisis de información Análisis	15
2.7 Cobertura de unidades de análisis	15
2.7.1 <i>Población</i>	15
2.7.2 <i>Muestra</i>	17
CAPÍTULO III	20
3.1 Estudio de la normativa de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	20
3.1.1 <i>Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial</i>	20
3.1.2 <i>Ley de Cooperativas</i>	24
3.1.3 <i>Ley de Economía Popular y Solidaria</i>	30
3.1.4 <i>Ordenanza Municipal N° 194 del Distrito Metropolitano de Quito</i>	37
3.1.5 <i>Sistema de Caja Común y Cooperativismo</i>	42
3.1.6 <i>Mentefacto</i>	51
3.2 Análisis del tratamiento contable de las cooperativas de transporte.....	53
3.2.1 <i>Catalogo de cuentas</i>	53
3.2.2 <i>Estados Financieros</i>	60
3.2.3 <i>Ratios Financieros</i>	72

3.3 Presentación de resultados	77
3.3.1 Encuesta	77
3.3.2 Entrevista	89
3.4 Metodología Propuesta.....	94
3.4.1 Resumen	94
3.4.2 Antecedentes.....	95
3.4.3 Situación actual.....	96
3.4.4 Introducción	97
3.4.5 Objetivo general.....	99
3.4.6 Objetivos específicos	99
3.4.7 Modelo de gestión administrativa	99
CAPÍTULO IV	138
Discusión.....	138
Conclusiones	138
Recomendaciones.....	141
Bibliografía.....	142

ÍNDICE TABLAS

Tabla 1 <i>Cooperativas de Transporte Publico del Distrito Metropolitano de Quito</i>	16
Tabla 2 <i>Sector Cooperativo por Organización</i>	45
Tabla 3 <i>Sector Cooperativo No Financiero por tipo de Organización</i>	46
Tabla 4 <i>Ejemplo catálogo de cuentas</i>	54
Tabla 5 <i>Razones de Liquidez</i>	74
Tabla 6 <i>Razones de Endeudamiento</i>	75
Tabla 7 <i>Razones de Rentabilidad</i>	76
Tabla 8 <i>Conocimiento organismos de control encuesta</i>	77
Tabla 9 <i>Conocimiento normativa vigente</i>	79
Tabla 10 <i>Conocimiento estructura directiva de las cooperativas</i>	80
Tabla 11 <i>Satisfacción del modelo administrativo vigente</i>	81
Tabla 12 <i>Conocimiento de las funciones administrativas</i>	82
Tabla 13 <i>Conocimiento documentos contables</i>	83
Tabla 14 <i>Conocimiento situación económica de la cooperativa</i>	84
Tabla 15 <i>Conocimiento sistema de caja común</i>	85
Tabla 16 <i>Satisfacción del sistema de caja común</i>	86
Tabla 17 <i>Medios de recaudación</i>	87
Tabla 18 <i>Razones del desconocimiento de la normativa</i>	90
Tabla 19 <i>Razones del desconocimiento documentos contables</i>	91
Tabla 20 <i>Razones del desconocimiento situación financiera</i>	91
Tabla 21 <i>Razones del desconocimiento del sistema de caja común</i>	92
Tabla 22 <i>Ventajas y desventajas de medios de recaudación</i>	94
Tabla 23 <i>Razones de Liquidez propuesta</i>	125
Tabla 24 <i>Razones de Endeudamiento propuesta</i>	125
Tabla 25 <i>Razones de Rentabilidad propuesta</i>	126
Tabla 26 <i>Indicadores y objetivos para las cooperativas</i>	136

ÍNDICE FIGURAS

<i>Figura 1</i> Árbol de problemas.....	22
<i>Figura 2</i> Funciones del Órgano Rector de las Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros	22
<i>Figura 3</i> Estructura interna según LC	25
<i>Figura 4</i> Clasificación de las cooperativas.....	28
<i>Figura 5</i> Grupos de cooperativas.....	32
<i>Figura 6</i> Estructura Interna según la LOEPS	33
<i>Figura 7</i> Unidades Económicas Populares	34
<i>Figura 8</i> Composición del sistema de transporte público de pasajeros.....	38
<i>Figura 9</i> Administración y Organización	39
<i>Figura 10</i> Principios del sistema	40
<i>Figura 11</i> Sector cooperativista por tipo de organización.....	44
<i>Figura 12</i> Distribución de cooperativas según tipo.....	47
<i>Figura 13</i> Mecanismos de funcionamiento de la caja común	49
<i>Figura 14</i> Mentefacto	52
<i>Figura 15</i> Componentes de los Estados Financieros.....	60
<i>Figura 16</i> Principales ratios financieros.....	73
<i>Figura 17</i> Conocimiento organismos de control	78
<i>Figura 18</i> Conocimiento normativa vigente.....	79
<i>Figura 19</i> Conocimiento estructura directiva de las cooperativas	80
<i>Figura 20</i> Satisfacción del modelo administrativo vigente	81
<i>Figura 21</i> Conocimiento de las funciones administrativas	82
<i>Figura 22</i> Conocimiento documentos contables	83
<i>Figura 23</i> Conocimiento situación económica de la cooperativa.....	85
<i>Figura 24</i> Conocimiento sistema de caja común.....	86
<i>Figura 25</i> Satisfacción del sistema de caja común.....	87
<i>Figura 26</i> Medios de recaudación	88
<i>Figura 27</i> Modelo de gestión administrativa.....	100
<i>Figura 28</i> Modelo estructural propuesto por el sistema de caja común.....	105

Figura 29 Recaudación manual – corto plazo	112
Figura 30 Recaudación semimanual- mediano plazo.....	113
Figura 31 Recaudación automática- largo plazo	114
Figura 32 Modelo recaudación y liquidación.....	121
Figura 33 Modelo liquidación y conciliación	122
Figura 34 Medios de relación.....	131
Figura 35 Mapa estratégico	135

RESUMEN

El proyecto investiga el impacto financiero según la Ordenanza N°194 del Distrito Metropolitano de Quito durante los últimos 5 años, que regula a las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros, realizando un estudio de toda la normativa vigente regulatoria, así como un análisis completo de la estructura de ingresos y de gastos que incurren estas, factores que permitieron presentar una metodología de gestión administrativa para que sea tomada en cuenta en los próximos Proyectos de Vinculación que la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE desarrolle. Mediante la serie de normativa regulatoria señalan el cumplimiento obligatorio del manejo de un sistema de caja común en las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros, mismas que poseen un bajo conocimiento sobre lo antes mencionado, esto se pudo descubrir mediante la investigación de campo realizada entre otros factores se debe a la baja difusión e información impartida a las mismas por parte de los organismos de control y regulación. En base a diferentes libros, informes, artículos de revistas se ha podido reunir la suficiente información que sirvió de base para el desarrollo de este proyecto, aplicando herramientas metodológicas.

PALABRAS CLAVES

- **TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO DE PASAJEROS**
- **SISTEMA DE CAJA COMÚN**
- **ESTRUCTURA CONTABLE**
- **METODOLOGÍA ADMINISTRATIVA**

ABSTRACT

The project investigates the financial impact according to Ordinance N°194 of the Distrito Metropolitano de Quito during the last 5 years, that regulates the cooperatives of public land transport of passengers, carrying out a study of all the regulatory regulations in force, as well as a complete analysis of the structure of income and expenses incurred by these, factors that allowed to present a methodology of administrative management so that it is taken into account in the next Linking Projects that the Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE develops. Through the series of regulatory regulations, they point out the obligatory compliance with the management of a common cash system in the public land transport cooperatives of passengers, who have little knowledge of the aforementioned, this could be discovered through field research carried out among other factors due to the low diffusion and information imparted to them by the control and regulation agencies. Based on different books, reports, journal articles, it was possible to gather enough information that served as the basis for the development of this project, applying methodological tools.

KEYWORDS

- **PUBLIC PASSENGER LAND TRANSPORT**
- **COMMON CASH SYSTEM**
- **ACCOUNTING STRUCTURE**
- **ADMINISTRATIVE METHODOLOGY**

INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES

A lo largo de las últimas décadas, América Latina ha ido experimentando un fuerte crecimiento poblacional, esto ha ido de la mano con un proceso de urbanización intenso y a la vez descontrolado, el crecimiento poblacional influye directamente en la calidad de vida en las ciudades, lo que genera una fuerte presión en la prestación de servicios públicos, mismos que no son cubiertos totalmente. “La desigual ubicación a lo largo de las ciudades, generan gran patrón caótico de circulación de personas y mercancías por la distancia que se encuentran los empleos y el acceso a servicios públicos, de esta manera estos mecanismos presentan problemas para usuarios vulnerables como peatones generando así la necesidad del uso de transporte público, y se ve unido a la deficiencia que existe en la oferta de este servicio sin contar la mala calidad y altas tarifas del mismo”. (Sosa, pág. 15)

Por otro lado se tiene claro que un sistema de transporte que genera bajo costos, tiempo de viaje reducido para sus pasajeros, acceso equitativo, buen trato entre otras variables lo consideramos como un transporte exitoso. “Ahora volvemos a la gran realidad que vive muchos de los países de América Latina, el transporte es la intersección perfecta en el desarrollo humano y el medio ambiente generando una forma balanceada en cuanto al tema de desarrollo balanceado, la realidad que se vive son altos costos, congestión, contaminación, vulnerabilidad a los pasajeros, incluso se puede hablar del pésimo trato que estos brindan, todo esto afectando a los sectores más vulnerables como son niñas, niños, ancianos, discapacitados y la población de bajos ingresos económicos”. (Hidalgo, pág. 4).

Por lo mencionado anteriormente, a lo largo del tiempo ha surgido el cooperativismo, (...)este nace en Europa por finales del siglo XVIII, donde empieza a difundirse por todo el mundo promoviendo así la libre asociación de los individuos con un interés en común y cuyo propósito es satisfacer servicios, cada individuo adquiere beneficios y responsabilidades pero sobre todo la oportunidad de crear su empresa con un objetivo común de brindar satisfacción a un servicio ausente. (Arango J. , pág. 283).

Posterior a lo señalado nace la iniciativa de establecer una caja común para transportistas públicos siendo la cuna Brasil, seguida de Perú, Colombia, Uruguay y Ecuador. En el año 2008 nace la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para posteriormente se fortalecida en el año 2011 con la Ley de Economía Popular y Solidaria, partiendo principalmente de un capital común el mismo que sería administrado por un gerente y las ganancias o pérdidas que presente la cooperativa será distribuida o asumida por todo los socios.

“El tema de cooperativismo en Ecuador siempre se ha encontrado presente como una alternativa válida para la sociedad con el fin de mejorar las condiciones de vida de su población, siendo así una formula eficaz de realizar una actividad económica licita con el fin de promover una economía equitativa en todos los miembros de la cooperativa de manera mutua y un manejo empresarial”. (Ross, pág. 34)

IMPORTANCIA DEL PROBLEMA

En el Ecuador consecuente al tema de cooperativismo se crea una propuesta la misma que consiste en que cada socio asumirá la ganancia o la perdida que presente la cooperativa de transporte público, se analiza la implementación del manejo de un modelo de caja común en el

transporte terrestre público del Ecuador, amparado en la Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial según el registro oficial suplemento 398, en su última modificación el 31 de diciembre del 2014 en el artículo 82 numeral 4 señala (...) las operadoras de transporte publico mantendrán una caja común para los ingresos que obtengan del desarrollo de las actividades para las cuales están autorizadas. (LOTTTSV, pág. 25). Las primeras ciudades en dar cumplimiento a la ley antes mencionada fueron Quito, Guayaquil y Cuenca.

Un sistema de caja común permite que el servicio sea prestado con un mayor grado de eficiencia, para un sistema eficaz en el transporte público, para la correcta aplicación de la ley en el Distrito Metropolitano de Quito se emite la Ordenanza Municipal N°194, en la cual señala en el artículo 14 numeral f (...) planificar y administrar los aspectos financieros, mecanismos de recaudación, caja común, y distribución de ingresos. (OM194, pág. 12).

El manejo de fondos a consecuencia de la implementación de la caja común dentro de una cooperativa resulta ser un poco complicado principalmente al hecho de implementar un gerente como cabeza de la misma, y este será el responsable de manejar los fondos de manera transparentes, fondos que cada socio manejaba de manera individual ya que siempre resulta más fácil manejar los fondos de manera personal en lugar de confiar en que alguien más lo realice.

Razón principal por la que se han dictaminado leyes, normas y ordenanzas antes citadas para una adecuada cultura organizacional que deben poseer los socios de las cooperativas de transporte para un adecuado manejo de la caja común mismos que deben contar con una serie de ordenamientos que generen confianza mediante un sistema de orden, archivo y custodia con la finalidad de facilitar el acceso a la información de cada operación que se efectúa.

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

Objeto del estudio enfoque sistémico

El objeto de estudio del proyecto de investigación fue conocer las causas del impacto financiero en el Distrito Metropolitano de Quito según la ordenanza N°194, y a partir de los resultados obtenidos se propone un modelo de gestión administrativa (Directiva, Ejecutiva y Operativa), la misma será posible llevara a la practica en un proyecto futuro de vinculación a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE y el Distrito Metropolitano de Quito.

Planteamiento del problema

El presente proyecto fue basado en la ordenanza municipal N°194 del Distrito Metropolitano de Quito, centrándose en los incisos referentes al manejo de fondos mediante la implementación de una caja común y un representante legal a cargo de la misma, generando así la implementación de un modelo de gestión administrativa.

Por tal motivo se realizó un análisis de los modelos administrativos de las cooperativas de transporte terrestre público en tres aspectos; directivo, ejecutivo y operativo con el fin de contribuir a los socios cooperativistas del sector de transporte terrestre público a través de este proyecto de investigación. A lo largo de las últimas décadas, América Latina ha ido experimentando un fuerte crecimiento poblacional, esto ha ido de la mano con un proceso de urbanización intenso y a la vez descontrolado, el crecimiento poblacional influye directamente en la calidad de vida en las ciudades, lo que genera una fuerte presión en la prestación de servicios públicos, mismos que no son cubiertos totalmente. “La desigual ubicación a lo largo de las ciudades, generan un patrón caótico de circulación de personas y mercancías por la distancia que

se encuentran los empleos y el acceso a servicios públicos, de esta manera estos mecanismos presentan problemas para usuarios vulnerables como peatones generando así la necesidad del uso de transporte público, y se ve unido a la deficiencia que existe en la oferta de este servicio sin contar la mala calidad y altas tarifas del mismo". (Sosa, pág. 15).

Por otro lado se tiene claro que un sistema de transporte que genera bajo costos, tiempo de viaje reducido para sus pasajeros, acceso equitativo, buen trato entre otras variables lo consideramos como un transporte exitoso. "Ahora volvemos a la gran realidad que vive muchos de los países de América Latina, el transporte es la intersección perfecta en el desarrollo humano y el medio ambiente generando una forma balanceada en cuanto al tema de desarrollo balanceado, la realidad que se vive son altos costos, congestión, contaminación, vulnerabilidad a los pasajeros, incluso se puede hablar del pésimo trato que estos brindan, todo esto afectando a los sectores más vulnerables como son niñas, niños, ancianos, discapacitados y la población de bajos ingresos económicos". (Hidalgo, pág. 4).

Por lo mencionado anteriormente, a lo largo del tiempo ha surgido el cooperativismo, (...)este nace en Europa por finales del siglo XVIII, donde empieza a difundirse por todo el mundo promoviendo así la libre asociación de los individuos con un interés en común y cuyo propósito es satisfacer servicios, cada individuo adquiere beneficios y responsabilidades pero sobre todo la oportunidad de crear su empresa con un objetivo común de brindar satisfacción a un servicio ausente. (Arango J. , pág. 283). Posterior a lo señalado nace la iniciativa de establecer una caja común para transportistas públicos siendo la cuna Brasil, seguida de Perú, Colombia, Uruguay y Ecuador.

En el año 2008 nace la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para posteriormente se fortalecida en el año 2011 con la Ley de Economía Popular y Solidaria, partiendo principalmente de un capital común el mismo que sería administrado por un gerente y las ganancias o pérdidas que presente la cooperativa será distribuida o asumida por todo los socios. “El tema de cooperativismo en Ecuador siempre se ha encontrado presente como una alternativa válida para la sociedad con el fin de mejorar las condiciones de vida de su población, siendo así una formula eficaz de realizar una actividad económica licita con el fin de promover una economía equitativa en todos los miembros de la cooperativa de manera mutua y un manejo empresarial”. (Ross, pág. 34)

Con la consideración antes propuesta acerca de que cada socio asumirá la ganancia o la perdida que presente la cooperativa, se analiza la implementación del manejo de un modelo de caja común en el transporte terrestre público del Ecuador, amparado en la Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial según el registro oficial suplemento 398, en su última modificación el 31 de diciembre del 2014 en el artículo 82 numeral 4 señala (...) las operadoras de transporte publico mantendrán una caja común para los ingresos que obtengan del desarrollo de las actividades para las cuales están autorizadas. (LOTTTSV, pág. 25). Las primeras ciudades en dar cumplimiento a la ley antes mencionada fueron Quito, Guayaquil y Cuenca.

Un sistema de caja común permite que el servicio sea prestado con un mayor grado de eficiencia, para un sistema eficaz en el transporte público, para la correcta aplicación de la ley en el Distrito Metropolitano de Quito se emite la Ordenanza Municipal N°194, en la cual señala en

el artículo 14 numeral f (...) planificar y administrar los aspectos financieros, mecanismos de recaudación, caja común, y distribución de ingresos. (OM194, pág. 12).

El manejo de fondos a consecuencia de la implementación de la caja común dentro de una cooperativa resulta ser un poco complicado principalmente al hecho de implementar un gerente como cabeza de la misma, y este será el responsable de manejar los fondos de manera transparentes, fondos que cada socio manejaba de manera individual ya que siempre resulta más fácil manejar los fondos de manera personal en lugar de confiar en que alguien más lo realice.

Por las leyes, normas y ordenanzas antes citadas la cultura organizacional que deben poseer los socios de las cooperativas de transporte se puede identificar como principal problema razón de esta investigación así: “el desconocimiento financiero según la ordenanza municipal N194, del Distrito Metropolitano De Quito” a raíz de la ordenanza el manejo de la caja común debe contar con una serie de ordenamientos que generen confianza mediante un sistema de orden, archivo y custodia con la finalidad de facilitar el acceso a la información de cada operación que se efectúa.

Objetivo general

Analizar el impacto financiero según la Ordenanza Municipal N° 194; mediante el estudio de la normativa, el análisis de ingresos y gastos y un modelo de gestión administrativa; para afirmar o negar las hipótesis.

Objetivos específicos

- Analizar la normativa aplicada al servicio de transporte público.
- Estudiar la estructura de ingresos y gastos así como los ratios financieros.

- Sugerir un modelo de gestión administrativa adecuada a la estructura cooperativista en el nivel directivo, ejecutivo y operativo.

Justificación

La presente investigación nos permite estudiar de la ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, la normativa y la ordenanza municipal N194 del distrito Metropolitano de Quito, así como el comportamiento de los ingresos y gastos, y las variables que contribuyen en un modelo de gestión administrativa.

Es necesaria la presente investigación por cuanto no se dispone de información sobre si las cooperativas de transporte terrestre público han cumplido con la ordenanza N°194 y cuales han sido los resultados con respecto a los ingresos y gastos producto de la gestión administrativa.

Lo que se busca es brindar a los autores directos un esquema amplio sobre la aplicación de la normativa mencionada, y sobre todo presentar un modelo de gestión administrativa en las tres áreas primordiales dentro del sector cooperativista como son la unidad directiva, ejecutiva y operativa.

Para llegar a cumplir los objetivos planteados se aplicara el diseño de cuestionarios para encuestas y entrevistas, y fichas de recopilación de información para la observación. Mediante un método cualitativo y cuantitativo, con una investigación in situ.

Árbol de problemas

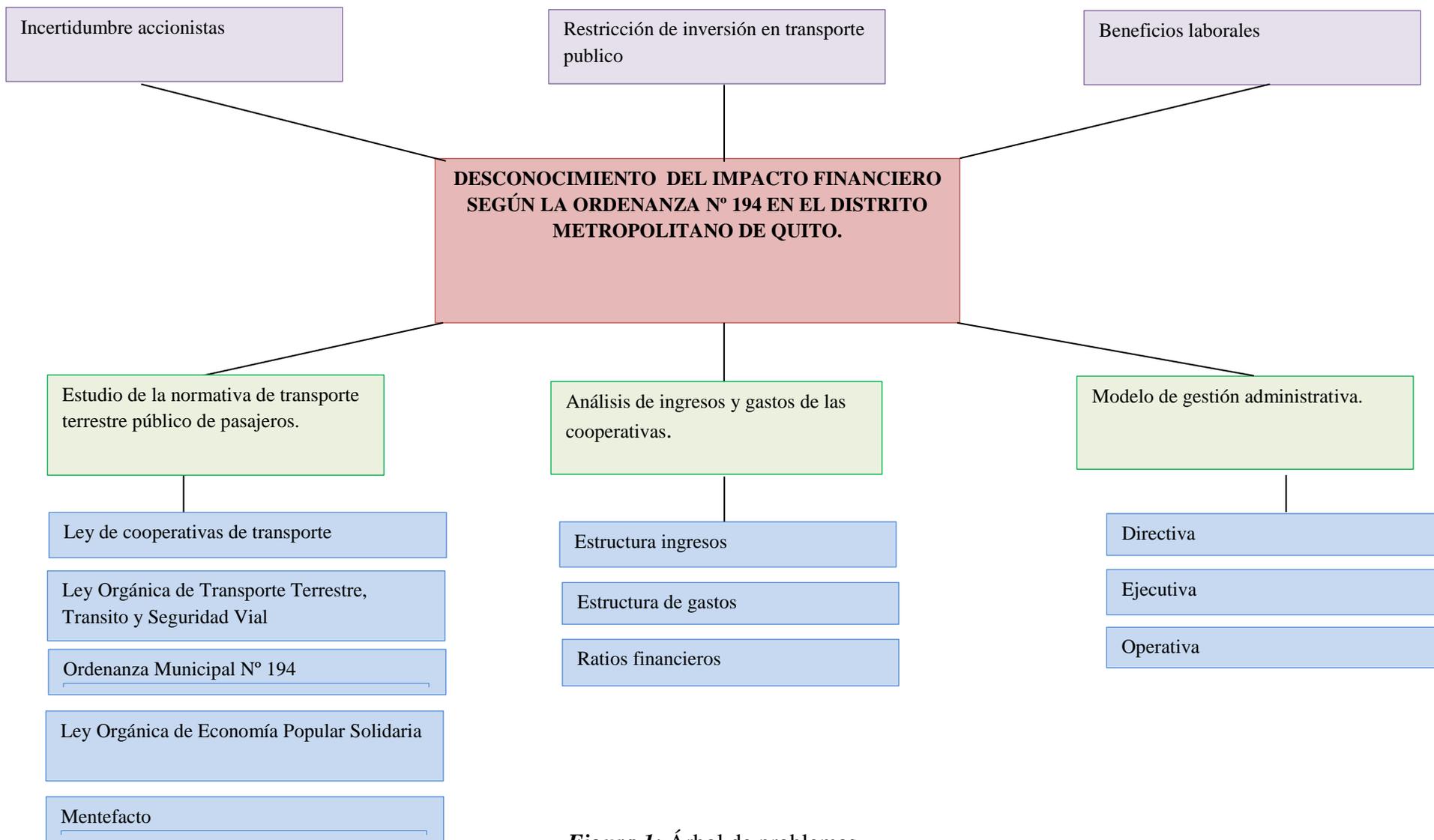


Figura 1: Árbol de problemas

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1 Teorías de soporte

Resulta importante señalar que la presente investigación fue posible realizar con el apoyo de una metodología lógica y ordenada, para el desarrollo del mismo y sustento del “Impacto Financiero según ordenanza municipal N°194 del Distrito Metropolitano de Quito”, se logró al apoyo y análisis de cuatro enfoques de la administración los cuales fueron; clásico, cuantitativo, conductual y contemporáneo.

1.1.1 Enfoque clásico

Los primeros estudios realizados en el tema de administración donde se enfatiza la racionalidad y de hacer que las organizaciones y los trabajadores sean lo más eficientes posibles, de esta manera analizamos dos teorías.

1.1.1.1 Administración Científica.- Frederick W. (1856-1915) es conocido como el padre de la administración científica, busco generar un cambio en la mentalidad de los trabajadores y gerentes, definiendo parámetros de mejorar en eficiencia para la producción, haciendo énfasis a la necesidad del trabajo especializado, la capacitación, uso de incentivos, salario condicionado al rendimiento, medición de tiempo, selección adecuada del trabajador, entre otros.

Involucró el uso del método científico para determinar una “mejor forma” de realizar un trabajo. Basándose en sus estudios vanguardistas sobre el trabajo manual, en

los que aplicaba principios científicos para analizar tiempos y movimientos logro eliminar movimientos inútiles.

1.1.1.2 Teoría General de la Administración.- se centra más en lo que hacen los gerentes y en lo que constituye una buena práctica de administración siendo la organización tomada como un todo. Los individuos más prominentes detrás de la teoría fueron Henri Fayol y Max Weber. Henri Fayol. (1841-1925) identificó cinco funciones que desempeñan los gerentes: planean, organizan, mandan, coordinan y controlan.

Describió la práctica de la administración como algo diferente a la contabilidad, finanzas, producción y otras funciones típicas de un negocio, desarrollo 14 principios de la administración: división de trabajo, autoridad, disciplina, unidad de mando, unidad de dirección, subordinación del interés general al particular, remuneración, centralización, escalafón, orden, equidad, estabilidad, iniciativa y espíritu de grupo. Max Weber. (1864-1920).

Desarrolló una teoría de estructuras de autoridad y relaciones basadas en un tipo ideal de organización a la cual llamó burocracia; una forma de organización caracterizada por la división del trabajo, una jerarquía claramente definida, normas y reglamentos detallados y relaciones impersonales.

1.1.2 Enfoque cuantitativo

Este involucra aplicación estadística, modelos de optimización e información y simulaciones por computadora y otras técnicas cuantitativas a las actividades de administración.

- Administración de la Calidad Total.- Es una filosofía de administración comprometida con la mejora continua para responder a las necesidades y expectativas del cliente. El término

cliente incluye a cualquiera que interactúe con los productos o servicios de la empresa, ya sea de manera interna o externa. (S.Robbins y M. Coulter, 2010:31).

1.1.3 Enfoque conductual

Los primeros partidarios del comportamiento organizacional (Robert Owen, Hugo Munsterger, Mary Parker Follett y Chester Barnard) contribuyeron con diversas ideas, pero todos creían que las personas eran el activo más importante de una organización y debían ser tratados como tal. Los estudios de Hawthorne afectaron de forma importante las ideas sobre administración con respecto al rol de la gente en las organizaciones, lo cual derivó en un nuevo énfasis en el factor del comportamiento humano sobre la administración.

1.1.4 Enfoque contemporáneo

Analiza lo que ocurre por fuera de los límites de la organización.

- Teoría de Sistemas.- Plantea que la organización toma elementos (recursos) de su entorno y los transforma o procesa como productos que se distribuyen nuevamente en el entorno. La organización está abierta al entorno e interactúa con él.

1.2 Marco referencial

Como parte de la presente indagación se determinó algunas citas relevantes sobre el tema de investigación. De la mano con los principios y los valores fundamentales de la cooperación se ha considerado que la caja común persigue un mejoramiento continuo de las empresas de transporte terrestre público; esto nos ha permitido asegurar un adecuado funcionamiento.

Así enmarcamos una relación estrecha de las características de la caja común, la relación cooperativista y la gestión administrativa. “La finalidad que se persigue es la extensión de la empresa a nuevos servicios. Condiciones favorables y autonomía de los empleados, compatibles con el éxito comercial frente a la competencia de las operadoras privadas, son reglas que siempre se observan en las organizaciones cooperativas”. (Warbasse, pág. 19).

Se busca que las organizaciones cooperativas que hacen uso del control descentralizado, en interés de la democracia, y de la centralización administrativa en interés de la eficiencia. (...)Por su naturaleza la cooperación entrena al socio como consumidor, para que aprenda a dirigir su propio negocio independiente del tráfico mercantilista y alejado del Estado político.

No busca la abolición ni la confiscación de nada ni de nadie pero su tendencia natural es la creación y consolidación del método cooperativo. La transición de un sistema a otro se produce en la medida en que la cooperación realiza progresos verdaderos, en presencia de la competencia con los servicios privados y el sector socializado del Estado.

La cooperación crece solamente demostrando su superioridad. No tiene otro método. Y tiene que lograr eso luchando contra la honestidad de las fuerzas poderosas del comercio privado y contra la posición de los gobiernos políticos dominados por los intereses creados, o de gobiernos que sacan de manos de las organizaciones algunas empresas para ponerlas en posición y control de la administración política del Estado.

(...) La cooperación es constructiva y evolucionista, nunca destructiva ni caótica. No apela jamás a la fuerza ni a la coacción y sostiene la libertad del servicio. No pide la abolición del comercio privado con fines de lucro por medio de decretos, edictos o confiscaciones. Vive

siempre alerta y no desea privarse de la oposición o competencia leal de las operadoras que buscan hacer beneficios. (Warbasse, pág. 23).

(...) La cooperación es evolucionista, amistosa, práctica, tranquila enemiga de la ostentación y del drama. Se apoya en la norma social de las masas consumidoras que están interesadas en el bienestar general del pueblo, ya que ellas mismas son sociedad. La cooperación es una forma más segura de operar ya que en ella no hay antagonismo irreductibles; los patronos son los dueños de la empresa de modo que ambos elementos tienen idéntico interés y celo por su triunfo. La cooperación une al pueblo sobre la única base común en que el pueblo puede unirse: el hecho de que todo él sea consumidor. (Boron, pág. 189).

La expansión de la cooperación no es nunca súbita ni catastrófica. Las viejas formas no son ni destruidas ni tratadas injustamente desaparecen o desisten al ir desapareciendo formas nuevas que crean y demuestran prácticamente su valor. (...) La administración cooperativa solo puede desarrollarse si prueba superioridad evidente en competencia franca con las otras estructuras económicas sociales. La cooperación demuestra que los grandes cambios sociales permanentes son aquellos que se alcanzan apelando a métodos que estén conformes con los fines perseguidos. Aplicando ciertos métodos, en una serie de sociedades cooperativas más pequeñas, una gran sociedad cooperativa haciendo uso de esos métodos, se establece sólidamente. (Boron, pág. 198).

1.3 Marco conceptual

1.3.1 Cooperativismo

“Es una doctrina socio-económica que promueve la organización de las personas para satisfacer de manera conjunta sus necesidades, es una mezcla bien balanceada de éxito empresarial con solidaridad” (Benevides, pág. 272).

(...) el cooperativismo se define como la unidad entre sus integrantes en el rango social y económico para lograr integrar en uno solo, el beneficio mayor para satisfacer necesidades, basándose en principios organizativos como apoyo mutuo, esfuerzo propio, responsabilidad, democracia, igualdad, etc... (Arango M. , pág. 345)

(...) es una asociación autónoma de personas que se han unido voluntariamente para hacer frente a sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes por medio de una empresa de propiedad conjunta y democráticamente controlada, la diversidad de necesidades y aspiraciones de los socios, que conforman el objeto social o actividad corporativizada de estas empresas, define una tipología muy variada de cooperativas. (Guide, pág. 261).

1.3.2 Ordenanza

“Es una disposición o mandato, este término se utiliza para nombrar una norma jurídica que forma parte de un reglamento y que está subordinada a una ley, la ordenanza es emitida por la autoridad que tiene el poder o la facultad para exigir su cumplimiento” (Garcia, pág. 200).

(...) es aquella que dicta la máxima autoridad de una municipalidad, el alcalde o jefe de gobierno municipal, siendo válida la misma dentro del municipio, de la misma manera fuera de esta no tiene validez, es decir tiene un alcance limitado. (Marienhoff, pág. 67)

(...) regla o ley establecida en una organización o comunidad para la regulación y control de la misma, una vez es aprobada o prevista por una autoridad superior. La máxima autoridad, generalmente una legislación o algún otro ente gubernamental, establece el grado de control que las ordenanzas pueden ejercer, por lo que se puede afirmar entonces, que las ordenanzas están subordinadas a la ley. (Cordero, pág. 127)

1.3.3 Socio

(...) Es el individuo que se une a otro para desarrollar algo en conjunto. Las personas que se vincula con un objetivo en común, es decir se asocian. (Cathcart, pág. 156).

(...) persona que recibe cada una de las partes en un contrato de sociedad. Mediante ese contrato, cada uno de los socios se compromete a aportar un capital a una sociedad, normalmente con una finalidad empresarial con la capacidad de tener más capital. (Barea, pág. 109)

(...) individuo que forma parte de una entidad, generalmente de índole empresarial o laboral generando un vínculo con obligaciones y derechos, con responsabilidad limitada e ilimitada, que se determina su capacidad jurídica dependiendo de la circunstancia. (Chavez, pág. 39)

1.3.4 Transporte

(...) actividad de un sector terciario que da como entendido el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar a otro en un vehículo denominado medio o sistema de transporte. (Guach, pág. 235).

(...) acto y consecuencia de trasladar algo (objetos, animales o personas) de un lugar a otro, permitiendo así nombrar todo vehículo que sirva para realizar tal efecto. (Ortuzar, pág. 229).

(...) proviene de los vocablos del latín *trans*, “al otro lado”, y *portare*, “llevar”; es un medio de traslado de personas o mercancías de un lugar a otro, y está considerado como una actividad del sector terciario. (Taylor, pág. 303).

1.4 Marco contextual

1.4.1 Contexto y lugar donde se desarrollará el estudio

El transporte terrestre público comprende todo medio de movilidad aplicado al transporte colectivo de pasajeros, donde estos comparten su medio de movilidad en distintas unidades, este servicio es disponible para el público en general incluyendo autobuses, trolebús, eco vía y taxis. Siempre y cuando estén acreditados por la agencia nacional de tránsito transporte terrestre y seguridad vial.

La gestión de transporte pública en el Ecuador ha ido evolucionando a través de los años en el año de 1983 se crea la empresa de transporte municipal terrestre cuya finalidad era crear rutas y el terminal terrestre, hasta que en el año de 1999 mediante una reforma constitucional se establece la competencia a los municipios de cada ciudad.

La ciudad de Quito cuenta con 8 cantones, distribuidos en 63 parroquias 35 urbanas y 28 rurales, en estas se realizan cerca de 2`800.00 viajes en transporte público, se ofertan un total de 1542 unidades de transporte urbano y 379 unidades de transporte interparroquial, mismas que pertenecen a las 47 cooperativas registradas en la secretaria de economía popular y solidaria. (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito).

Las 47 cooperativas se encuentran reguladas por la Agencia Nacional de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, la Secretaria de Economía popular y Solidaria, Municipio

del Distrito Metropolitano de Quito, y bajo estas los reglamentos y estatutos internos de las mismas, se puede recalcar en conjunto ciertas acotaciones en común que hacen mención al manejo de una caja común con el propósito de operar bajo un sistema operativo.

Bajo los mismos condiciones de manera común, donde se distribuirán los ingresos de manera equitativa, consecuentemente nos presenta una característica particular donde los dueños de las unidades realizaran el traspaso del dominio de su unidad hacia la cooperativa a la que pertenecen con la finalidad de mantener un mejor control sobre las mismas, cuyo propósito principal es fortalecer la organización empresarial.

CAPÍTULO II

MARCO METODOLÓGICO

2.1 Enfoque de investigación

Para el desarrollo de la investigación se consideró un enfoque mixto.

2.1.1 Enfoque mixto

El enfoque al que se dirigió la investigación fue un proceso sistemático, el mismo que es controlado y disciplinado además que está directamente relacionada a los métodos de investigación. “El enfoque cuantitativo (que representa, un conjunto de procesos) es secuencial y probatorio.

Cada etapa precede a la siguiente y no podemos “brincar o eludir” pasos, el orden es riguroso, aunque, desde luego, podemos redefinir alguna fase. Parte de una idea, que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica.” (Sampieri, pág. 4).

“El enfoque cualitativo también se guía por áreas o temas significativos de investigación. Sin embargo, en lugar de que la claridad sobre las preguntas de investigación e hipótesis preceda a la recolección y el análisis de los datos (como en la mayoría de los estudios cuantitativos), los estudios cualitativos pueden desarrollar preguntas e hipótesis antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos. Con frecuencia, estas actividades sirven, primero, para descubrir cuáles son las preguntas de investigación más importantes, y después, para refinarlas y responderlas”. (Sampieri, pág. 7).

Una vez clarificado a que se refiere cada uno de los enfoques de investigación tanto cualitativo como cuantitativo, se hace mención que el presente trabajo se realizó bajo un enfoque mixto, es decir la combinación de ambos, tenemos por un lado el enfoque cualitativo el cual nos ha servido para delimitar el problema de manera clara y concreta, así como la a la revisión adecuada de la literatura y construir el marco teórico, la recolección de datos fundamentada en la medición de las variables de esta manera se genera una investigación creíble y aceptable, debido a que este enfoque se basa en mediciones representadas en números/ cantidades colabora a realizar distintos métodos estadísticos, generando un investigación lo más objetiva posible ya que siguen un patrón predecible y estructurado para recolectar los datos.

Por otro lado el enfoque cualitativo nos ha permitido regresar a las etapas previas para analizar ciertos aspectos que nos permiten clarificar ciertos datos que nos resultan dudosos, nos contribuye a sensibilizarnos con el entorno que llevaremos a cabo el estudio permitiendo así identificar informantes adicionales que nos aporten y guíen en el procesos de investigación además de verificar la factibilidad del estudio y por ultimo con este enfoque no probamos una hipótesis, al contrario obtenemos datos y resultados conforme el avance de la investigación.

2.2 Tipología de investigación

Se utilizó una investigación exploratoria, ya que esta ha contribuido a dar el primer acercamiento al problema, pues el mismo no ha sido desarrollado a razón del estudio, haciendo un poco vaga la opción de generalizar. También se utilizó una investigación descriptiva identificando características generales del universo estudiado, este permitió concluir y asociar las variables de la investigación, estableciendo comportamientos de manera concreta y por ultima la investigación explicativa que contribuyo a determinar un conjunto de causas.

El objetivo de esta se centró en conocer el porqué de ciertos hechos y las condiciones que las produjeron ya que esta nos explica el porqué de las cosas teniendo en cuenta la complejidad del mismo y considerando el riesgo que genera por cometer ciertos errores que surgen al investigar y no estar claras en las variables.

2.2.1 Por su finalidad Aplicada

Parafraseando a Bunge (2004), para identificar la finalidad de la investigación se debe realizar la siguiente pregunta: ¿Para qué fines se emplea el método científico y las varias técnicas de la ciencia? Si el objetivo es incrementar el conocimiento, hablamos de una investigación básica o ciencia pura.

Si el objetivo es aumentar nuestro bienestar o nuestro poder a largo plazo es una ciencia aplicada. Si la meta es utilitaria a corto plazo se hace técnica. (pág. 23). A razón de lo antes mencionado se basó en la investigación aplicada ya que esta tiene como finalidad primordial la resolución de problemas prácticos, esto se realizara con el fin de realizar aportaciones al conocimiento teórico existente contribuyendo así en el problema investigado.

2.2.2 Por las fuentes de información Mixto

Se especifica el procedimiento a seguir para identificar las fuentes de recolección de información del estudio. Se instrumenta alrededor de técnicas documentales o de campo. La investigación documental reúne la información necesaria recurriendo a registros tales como: libros, revistas especializadas, películas, archivos, estadísticas..., La investigación de campo recopila la información recurriendo fundamentalmente al contacto directo con los hechos y fenómenos que ocurren con o sin control de las variables por parte del investigador. (Moreno, pág. 42).

Por lo anterior mencionado se concluye que este trabajo se realizó bajo un método mixto de recolección de información, ya que por un lado se ha tomado la información de fuentes primarias como es todo lo que abarca la investigación documental y de la misma manera fuentes de carácter directo que nos permitió clarificar el tema investigado, de esta forma contribuyo a una investigación libre de sesgos.

2.2.3 Por las unidades de análisis Insitu

El levantamiento de la información se realizó mediante la manipulación de variables no comprobadas con el fin de encontrar las causas que produjeron el problema a investigado, acercándonos más a la realidad social por la que está enfrentando en ese momento. Describiendo las zonas estratégicas para el levantamiento de la información.

2.2.4 Por el control de las variables Experimental

La investigación fue de tipo experimental, como investigador se buscó la información de manera intencional dirigida a modificar la realidad con el propósito de crear un fenómeno de indagación que nos permitió observar los resultados en el tiempo exacto, de esta manera se procuró evitar que factores ajenos intervengan en la investigación permitiendo dar seguridad en las causas y efectos de la investigación.

2.2.5 Por el alcance Exploratorio

El problema de investigación fue considerado bajo un esquema exploratorio ya que este considera los procedimientos adecuados para elaborar una investigación posterior, lo que se quiere decir con esto es que mediante esta investigación se estableció contacto directo con el objeto de estudio dando así una visión general. Este tipo de investigación surge cuando el

objetivo es examinar un problema de investigación poco estudiado como es el caso propuesto. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que únicamente hay guías que todavía no has sido investigada e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio.

2.3 Hipótesis

El desconocimiento del impacto financiero según la Ordenanza Municipal N° 194; se debe a la falta de estudio de la normativa, la incorrecta estructura de ingresos y gastos y la ausencia de un modelo de gestión administrativa.

2.4 Instrumentos de recolección de información Varios

Para obtener los resultados esperados en la presente investigación nos apoyamos en varios instrumentos de investigación en los que mencionamos los siguientes:

- Entrevista; instrumento efectivo para recopilar información, esta ha sido realizada de manera; cuidadosa y estructurada de tal manera que permitió obtener la información adecuada, permitiendo así acaparar información relevante directamente de las personas involucradas.
- Observación y encuesta; estas dos técnicas van de la mano como un método de investigación compatible, que se ayudan de varios instrumentos como cuestionarios, así como recolección de datos, y ayuda a omitir suposiciones que se dan durante la investigación por parte del investigador clarificando así sus ideas.
- Biografía; es la base teórica de la investigación tomando en cuenta la calidad de la misma en documentos oficiales que permiten omitir sesgos y sobre todo distorsión de la información por basarse en fuentes que no son fiables.

2.5 Procedimiento para recolección de datos Técnica documental

Para proceder a la recolección de datos se dio mediante la técnica documental, ya que esta nos permitió centrar la investigación en todos los procedimientos que nos rige a realizar un uso eficiente de la información recaudada, donde estratificamos de manera minuciosa la bibliografía utilizada mediante fichas fuente, instrumentos que colaboran a obtener una información en común. El objetivo de esta técnica se basa en tener un criterio lógico que permita discernir el ejercicio profesional con el fin de simplificar la información obtenida y llegando al cumplimiento de los objetivos planteados.

2.6 Procedimiento para tratamiento y análisis de información Análisis

Con el fin procesar los datos que se obtuvo durante la investigación, objeto de estudio del trabajo de campo, se realiza un análisis en base a los objetivos planteados y en relación con las variables tanto dependientes como independientes, usamos esta herramienta con el fin de realizar un procesamiento óptimo de toda la información recopilada. Debemos tener en cuenta que al llegar a la adecuada consecución de los objetivos garantizamos la correcta utilización de los distintos métodos, técnicas que nos brinda la investigación.

2.7 Cobertura de unidades de análisis

2.7.1 Población

Es la colección de datos que corresponde a las características de la totalidad de individuos, objetos, cosas o valores en un proceso de investigación.

Poblaciones finitas.- consta de un número determinada de elementos, susceptible a ser contada, como ejemplo los empleados de una fábrica o algún lote de producción.

Poblaciones infinitas.- consta de un número indeterminado de elementos que no pueden ser contados.

Para el desarrollo del presente trabajo se ha tomado en cuenta como población las cooperativas de transporte público (buses) del Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, tomado como población finita ya que el número de total de cooperativas es de 47 según la secretaria de movilidad de Quito.

Tabla 1

Cooperativas de Transporte Publico del Distrito Metropolitano de Quito

No	OPERADORA
1	Compañía de Transportes 21 de Julio Cía. Ltda.
2	Lujo Express Águila Dorada S.A.
3	Alborada Compañía de Transportes S.A.
4	Compañías: Atahualpa
5	Cooperativa de Transporte de Buses Urbanos Bellavista
6	Cooperativa de Transportes Calderón
7	Transportes Carcelén Tarqui C.A.
8	Compañía de Transportes en Colectivos Quito C.A. Colectrans
9	Consortio Empresarial del Transporte C.A. "Conetra"
10	Compañía de Transporte Urbano Distrito del Sur Disutran S.A.
11	Compañía de Transportes Ecuatoriana Transheroica S.A.
12	Transportes Guadalajara S.A.
13	Cooperativa de Transporte de Pasajeros Juan Pablo II
14	Latina Transporte Selectivo y Turismo Latitranstursa S.A.
15	Cooperativa Llano Grande
16	Empresa de Transportes Lujoturissa S.A.
17	Cooperativa de Transportes Mariscal Sucre
18	Transporte de Pasajeros Metrotrans Transpasmetrotrans S.A.
19	Cooperativa de Transporte "Turis-Monserrat"
20	Compañía Nacional de Transportes y Comercio S.A.
21	Cooperativa de Transporte Urbano en Buses Paquisha
22	Colectivos de Transporte Urbano Pichincha C.A.

CONTINUA



23	Compañía de Transportes "Quiteño Libre S.A."
24	Cooperativa de Transporte de Colectivos "Quito"
25	Compañía de Transportes Quitumbe S.A.
26	Compañía de Transporte Ejecutivo Rapitrans S.A.
27	Transportes Reino de Quito S.A.
28	Compañía de Transporte Urbano "Trans San Carlos"
29	Compañía de Transportes San Cristóbal S. A.
30	Compañía de Transporte San Francisco de Chillogallo S.A.
31	Cooperativa de Transporte San Juan de Calderón
32	Compañía Servicio Ecuatoriano de Transporte Secuatrans C.A.
33	Empresa de Transporte Urbano Seis de Diciembre S.A.
34	Compañía Semgyllfor
35	Compañía de Servicios Múltiples 15 de Agosto "Serviagosto S.A."
36	Servicio de Transporte Mariscal Sucre S. A. Setramas
37	Cooperativa de Transporte de Pasajeros Transur Siete de Mayo
38	Transalfa SA
39	Transhemisféricos Compañía de Transportes Hemisféricos S.A.
40	Compañía Transportes Latinos Translatinos SA
41	Compañía Transmetrópoli S.A.
42	Compañía de Transporte de Pasajeros "Cóndor Mirador S.A."
43	Compañía de Transporte Planeta "Transplaneta" S. A.
44	Compañía Transporsel C.A.
45	Transportes Zeta "Transzeta C.A."
46	CATUV Compañía Anónima de Transportes Urbanos Victoria
47	Compañía Vencedores de Pichincha S.A.

Fuente: (SMQ, Secretaria de movilidad de Quito, 2017)

2.7.2 Muestra

“Es una parte de la población, la cual se selecciona con el propósito de obtener información”. (Durant, 2014). La fórmula que se aplica para obtener la muestra total se basa en poblaciones finitas, debido a que conocemos los datos en cuanto al número de cooperativas de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

La fórmula a utilizarse es:

$$n = \frac{NZ^2 pq}{d^2 (N - 1) + Z^2 pq}$$

Dónde:

n= Tamaño de la muestra necesaria	X
N= Tamaño de la población	47
Z= Nivel de confianza	1,96
d= Error	5%
p= Proporción real estimada de éxito	50%
q= Proporción estimada de fracaso	50%

Consideramos que p y q tienen una estimación de 50% de éxito y fracaso, ya que se va a realizar una encuesta, además de recoger información, en la que se obtiene respuestas de mayoría si y no, acotando a esto no se tiene un plan piloto previo a la consideración de ocurrencia o del suceso en estudio, a tal razón se le da a p un valor máximo de 50%; lo mismo que q para obtener una sumatoria del 100%. (Estrella, 2003). Muestra total de cooperativas de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito:

$$n = \frac{NZ^2 pq}{d^2 (N - 1) + Z^2 pq}$$

$$n = \frac{(47)(1,96)^2(0,5)(0,5)}{(0,05)^2 (47 - 1) + (1,96)^2(0,5)(0,5)}$$

$$n = \frac{45,1388}{0,115 + 1,9208}$$

$$n = \frac{45,1388}{1,0754}$$

$$n = 22,47$$

$$n = 22 \text{ Cooperativas}$$

De acuerdo a la formula realizada, la muestra obtenida es 22, es decir que en el Distrito Metropolitano de Quito se deben encuestar 22 cooperativas de transporte público de pasajeros.

CAPÍTULO III

Para el desarrollo del presente trabajo investigativo nos centramos en dos aspectos fundamentales como son el estudio de la normativa de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y el segundo es un análisis del tratamiento contable de las cooperativas de transporte.

Para de esta manera dar por sentado la hipótesis planteada además que el estudio y análisis de la misma contribuirá al planteamiento de un modelo de gestión administrativa.

3.1 Estudio de la normativa de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

El transporte terrestre de pasajeros en el Ecuador se encuentra manejado por una serie de normativas, y entes reguladores las mismas que colaboran a que las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros, por un lado brinden un servicio de calidad y óptimo para sus usuarios, y por otro lado esta normativa busca el bienestar de los dueños, socios y demás accionistas de las cooperativas conllevando a un manejo adecuado de los recursos que perciben las mismas.

3.1.1 Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

El fin de esta ley principalmente es proteger a las personas y los bienes que se trasladan dentro del territorio ecuatoriano buscando así un bienestar general de la población. Haciendo relucir así los principios fundamentales como es el derecho a la vida, el libre tránsito y la movilidad, lo ideal es luchar contra la corrupción mejorando así la calidad de vida de los ciudadanos.

Lo destacable de esta ley es que busca mediante normas y regulaciones atender a este colectivo vulnerable, fundamentando así la equidad y la solidaridad social. Siendo el estado quien

tiene la obligación de capacitar y educar a sus ciudadanos, se coordina el Ministerio del Sector de la Educación, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el desarrollo de programas educativos con temas relacionados a la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte. (eSilec Profesional, 2014)

Órgano Rector de las cooperativas de transporte público de pasajeros

El estudio de esta ley permite conocer todo lineamiento general, económico y organizativo que debe seguir las cooperativas de transporte público, mismas que tiene un órgano rector compuesto de:

- El Ministerio del Sector
- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados
- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.

Funciones del Órgano Rector de las Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros



Figura 2. Funciones del Órgano Rector de las Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros
Fuente: (Ley orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad Vial, 2013)

El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional. (LOTTTSV, pág. 15).

En el caso de estudio el transporte terrestre público de pasajeros cuenta con una tarifa establecida para movilizarse dentro de la provincia, adicional a esta gozaran de una atención diferencial que corresponde a la mitad de la tarifa establecida las personas con algún tipo de discapacidad, los adultos mayores de 65 años, niñas y niños mayores de 5 años y adolescentes para lo cual deberán presentar un documento que acredite tal condición. Además que gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes.

Títulos habilitantes

Los títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos.

Los títulos habilitantes serán conferidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales o Metropolitanos, dentro de los ámbitos de sus competencias. (LOTTTSV, pág. 21)

Sistema de recaudación

Las operadoras de transporte público que se constituyan jurídicamente a partir de la expedición de la presente Ley, deberán obligatoriamente hacerlo bajo el sistema de CAJA COMUN, previo a la obtención del documento habilitante que faculte la prestación del servicio en los diferentes tipos de transporte. Las operadoras de transporte público que en la actualidad se

manejan con caja simple, tendrán el plazo máximo hasta el 31 de diciembre de 2013. (LOTTTSV, pág. 60).

3.1.2 Ley de Cooperativas.

Según esta ley son cooperativas todas las sociedades de derecho privado, estas estarán formadas por personas naturales o jurídicas, que sin perseguir lucro, tienen por objeto planificar y realizar actividades dirigidas a beneficio social o colectivo por medio de una empresa manejada en común, formada con una aportación económica, intelectual y moral de sus miembros. (LC, pág. 1).

Para la constitución de una cooperativa se requiere de once personas como mínimo, la fecha de inscripción se lo lleva en la Dirección Nacional de Cooperativas, en donde se fijara la existencia legal de las mismas. Si no se expresa lo contrario en el estatuto, se dará por entendido que la cooperativa se forma con un capital social limitada, con la opción de ampliarse si la mayoría de los socios lo acepta, en Asamblea General y su duración será por tiempo indefinido. (LC, págs. 2-5)

Socios

Los socios de las cooperativas podrán ser todas las personas civiles que tienen capacidad para contratar, mayores de 18 años, menores de edad que tengan un representante legal, y aquellas personas jurídicas sin fines de lucro. No podrán ser socios de las cooperativas si ya pertenecen a otras de la misma clase la persona interesada o su conyugue, o aquellas personas que han defraudado en el sector público o privado. Cada socio podrá separarse de la cooperativa en el momento que crea pertinente por cualquier concepto. (LC, págs. 5-7).

Estructura Interna y Administración

El gobierno, administración, contraloría y fiscalización de una cooperativa se hará a través de la Asamblea General de Socios, del Consejo de Administración, del Consejo de Vigilancia, de la Gerencia y de las Comisiones Especiales, de conformidad con las atribuciones señaladas en esta Ley, en el Reglamento General y en el estatuto para cada uno de dichos organismos. (LC, pág. 7).

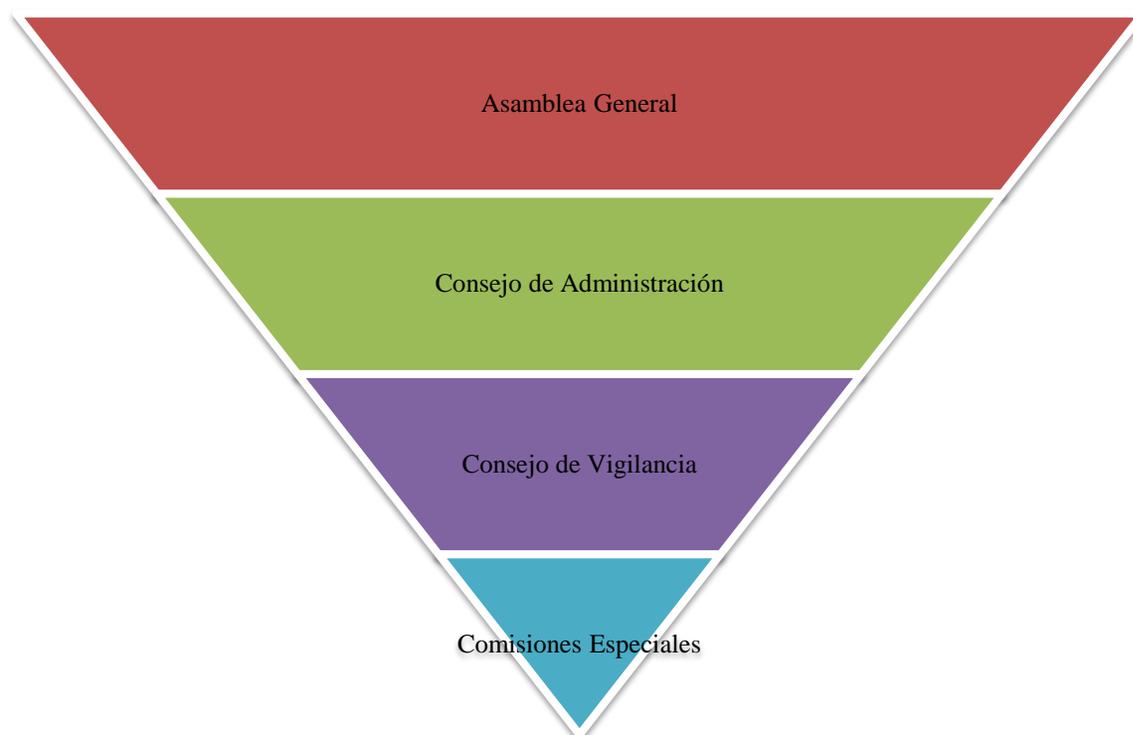


Figura 3. Estructura interna según LC
Fuente: (Ley de Cooperativas, 2013)

Asamblea General

Esta es la máxima autoridad dentro de las cooperativas de transporte público de pasajeros, todas las decisiones que esta tome son obligatorias para todos los socios sin exclusión, las decisiones serán tomada por mayoría de votos, si se diera un empate será la asamblea general quien tendrá el voto dirimente.

Se podrá convocar a las asambleas generales de carácter ordinario por lo menos dos veces en el año con fin de comunicar realización del balance y será el presidente quien la convoca, o de carácter extraordinario a pedido del consejo de administración, del consejo de vigilancia, del gerente o por lo menos de la tercera parte de los socios. (LC, pág. 8)

Consejo de Administración

Este es el organismo directivo dentro de las cooperativas de transporte terrestre de pasajeros, será integrado por un mínimo de tres miembros y máximo nueve, los mismos que serán elegidos por la Asamblea General. Este consejo contara con un presidente el mismo que será de la cooperativa también, este será reemplazado en sus funciones de acuerdo como fueron electos en el consejo y de ser caso que existan inconformidades será la asamblea general quien lo pueda destituir y colocar a otro miembro de la cooperativa en su lugar. (LC, pág. 8)

Consejo de Vigilancia

Este es un organismo fiscalizador y controlador de las actividades del consejo de administración, de la gerencia, de los administradores, de los jefes y demás empleados de la cooperativa, el número de miembros de este consejo va a depender de la cantidad de socios y se estipulara en el

reglamento general, si existiesen controversias en el consejo de vigilancia será el consejo de administración los encargados de resolverlos. (LC, págs. 9-10).

Comisiones Especiales

Estas van a ser designadas por la Asamblea General o por el Consejo de Administración, y en toda cooperativa existirá una comisión de educación y una de asuntos sociales. (LC, pág. 10).

Régimen Económico

El capital social de las cooperativas será variable, ilimitado e indivisible. Este capital podrá ser formado por:

- Aportación de socios
- Cuotas o multas que sean impuestas.
- Fondos de reserva y aquellos que sean destinados para educación, previsión y asistencia social.
- Aquellas de subvenciones, donaciones, legados y herencias que se reciban.
- Los bienes muebles o inmuebles que adquiera la cooperativa.

Los beneficios económicos que se obtiene en las cooperativa son denominados como excedentes, estos son resultado de retenciones hechas a los socios sean esta por previsión, o de sumas cobradas en exceso en algún servicio de la institución y que estas son devueltas en tiempo y forma además de las deducciones que se establece en el reglamento general. Los excedentes no son considerados como utilidades por tal razón no son consideradas en las leyes tributarias y de comercio. Es obligación de las cooperativas repartir el excedente entre los socios, después de realizarse el cierre del balance correspondiente al final de año económico, esta repartición se

realizara en proporción al trabajo efectuado por cada socio dentro de las competencias de la cooperativa. (LC, págs. 12-15).

Clasificación de las cooperativas

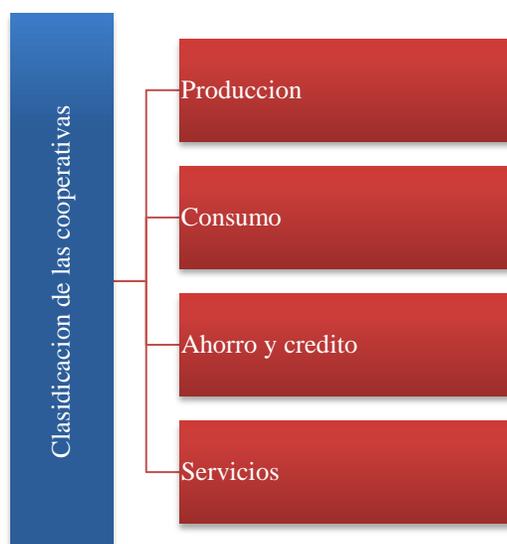


Figura 4. Clasificación de las cooperativas

Fuente: (Ley de Cooperativas, 2013)

Las cooperativas de producción son aquellas en las que sus socios se dedican de manera personal a actividades productivas lícitas, manejadas en una empresa común. Las cooperativas de consumo son aquellas que tienen por objeto abastecer cualquier artículo que sea de consumo libre para sus socios.

Las cooperativas de ahorro y crédito son aquellas que reciben ahorros y depósitos, hacen descuentos a sus socios y prestamos por cuenta de ellas y por último tenemos las cooperativas de servicios son aquellas que no pertenecen a ninguna de las cooperativas anteriores citadas y se organizan con el fin de llenar diversas necesidades comunes de socios de la colectividad en general. (LC, pág. 13).

Beneficios y sanciones

Será el estado quien garantizara su libre desarrollo y autonomía, considerando que es una de los medios positivos para el desarrollo económico, social y moral del país. Con el fin de lograr dicho desarrollo, fijara en el presupuesto nacional partidas adecuadas para ayudar a la difusión y promoción de este sistema. (LC, págs. 21-24).

Se concede además para las cooperativas los siguientes beneficios:

- Exención del impuesto de primas de seguros, excepto de 0.50% del impuesto de mantenimiento de superintendencia de Bancos.
- Exención de impuestos fiscales, municipales, especiales o de cualquier índole en contratos de compraventa de inmuebles.
- Preferencia en licitaciones que sean convocadas por el estado, municipio y otros organismos públicos en igualdad de condiciones.
- Liberación de impuestos a importaciones de herramientas y maquinaria que permitan a las cooperativas mejoramiento en la prestación de servicios.
- Exención de impuestos de exportación en productos que realicen las cooperativas.
- Preferencia en la expropiación de tierras a favor de las cooperativas formadas por campesinos.

Serán los municipios y los consejos provinciales quienes colaboren con el desarrollo del cooperativismo mediante la designación de partidas apropiadas en sus presupuestos dotando así de locales, asistencia técnica y demás medios. Adicional a esto, los municipios serán los

encargados de dictar ordenanzas que faciliten el desarrollo de estas con programas de incentivos en base al sistema de cooperativismo.

BanEcuador, la CFN serán quienes fijaran presupuestos para otorgar créditos suficientes, con intereses reducidos y a plazos adecuados, para realizar préstamos a las organizaciones de las cooperativas, el estado será quien garantice estos créditos a nivel nacional siempre y cuando se los realice con el fin de financiar programas o trabajos propios de cada cooperativa asegurando así el éxito de las mismas.

Si las cooperativas infringieren reiteradamente o en forma grave las disposiciones contempladas en la Ley de cooperativas, podrán ser disueltas. Adicional a esto se puede establecer sanciones pecuniarias o morales a las cooperativas, dirigentes o a los miembros que no cumplan las mismas.

3.1.3 Ley de Economía Popular y Solidaria

Se entiende como economía popular y solidaria a toda forma de organización económica donde sus integrantes sean de manera individual o colectiva se organizan para realizar una actividad productiva, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios para así satisfacer necesidades y generar ingreso, todo lo antes mencionado basado en un principio de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientado así al buen vivir sobre el lucro y acumulación de capital. Rigiendo así a toda persona natural y jurídica. (LOEPS, pág. 2).

Formas de organización de la economía popular y solidaria

Quienes integran la Economía Popular y Solidaria las organizaciones conformadas en los Sectores Comunitarios, Asociativos y Cooperativistas, así como también las Unidades Económicas Populares, se constituirán como personas jurídicas, previo el cumplimiento de los requisitos, las organizaciones en el ejercicio de sus derechos y obligaciones actuarán a su nombre y no a nombre de sus socios. En el caso de las cooperativas, el procedimiento de constitución, l, tomando en cuenta la clase de cooperativa, el vínculo común de sus socios y el ámbito geográfico de sus operaciones. (LOEPS, pág. 5).

Sector Cooperativo

Este sector esta entendido por el conjunto de cooperativas que se han unido de forma voluntaria para satisfacer necesidades sean estas económicas, sociales y culturales que se tienen en común, mediante una empresa la misma que es de propiedad conjunta y de gestión democrática la misma que tiene personalidad jurídica. (LOEPS, pág. 7).



Figura 5. Grupos de cooperativas

Fuente: (Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2011)

En cada uno de los grupos podemos identificar las diferentes clases de cooperativas. Las cooperativas de producción son las que sus socios se dedican personalmente a actividades productivas de carácter lícito, en una sociedad de propiedad colectiva manejada en común. (LOEPS, pág. 7)

Las de consumo abastecen a sus socios con bienes de libre comercialización como artículos de primera necesidad, abastecimiento de semillas y similares. Por otro lado tenemos las de vivienda aquellas cuyo objeto es la adquisición de bienes inmuebles sea para construcción o remodelación de oficinas o viviendas y actividades que estén ligadas a estas, las de ahorro y crédito que otorgan préstamos y depósitos a sus socios, y por último las de servicio que se organizan con el fin de satisfacer necesidades comunes y de la colectividad. (LOEPS, pág. 8).

Estructura Interna

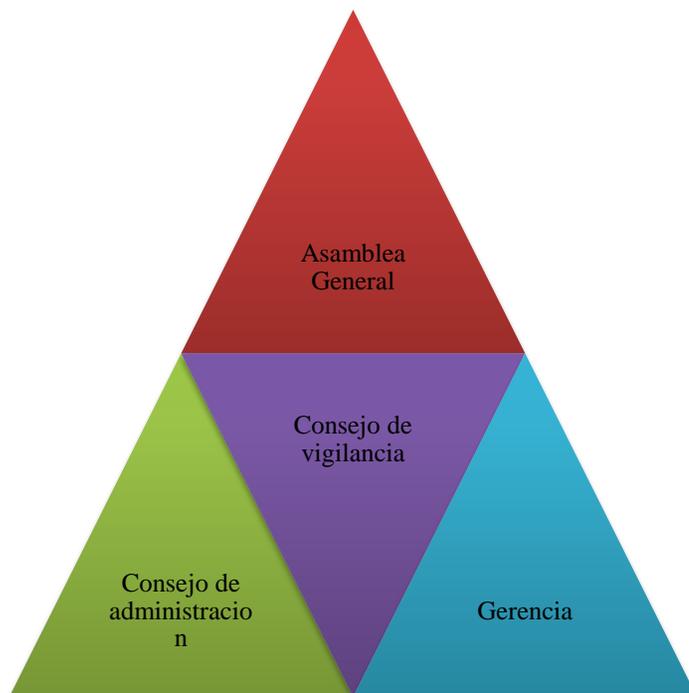


Figura 6: Estructura Interna según la LOEPS
Fuente: (Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2011)

Las cooperativas van a contar con una Asamblea General sea de socios o de representantes, la misma será el máximo órgano rector y serán escogidos de forma directa o por designación en el caso de socios, o mediante voto directo y secreto en el caso de representantes (cuando los socios son más de 200). Un Consejo de Administración este es un órgano directivo, serán elegidos en asamblea general y de manera secreta y sus funciones no podrán exceder los 4 años. El Consejo de Vigilancia es un órgano de control interno elegido de manera secreta en asamblea general se le podrá otorgar viáticos por movilización y alimentación. Y por último Gerencia este será representante legal, judicial y extrajudicial de la cooperativa y será de libre remoción por parte de la asamblea general. (LOEPS, págs. 9-11).

Utilidades

Son utilidades todos los ingresos obtenidos en operaciones realizados con terceros, una vez que se han deducido costos, gastos y deducciones adicionales. Se diferencia de los excedentes en que estos son valores sobrantes obtenidos por actividades económicas realizadas por los socios una vez deducidos costos, gastos y deducciones adicionales. En el caso que se generen sean utilidades o excedentes serán distribuidos: Por lo menos el 50% para el incremento del fondo irrepatriable de la reserva legal, hasta el 5% de contribución a la Superintendencia según la segmentación establecida y el saldo será destinado a lo que se resuelva en la Asamblea General. (LOEPS, pág. 12).

Unidades Económicas Populares

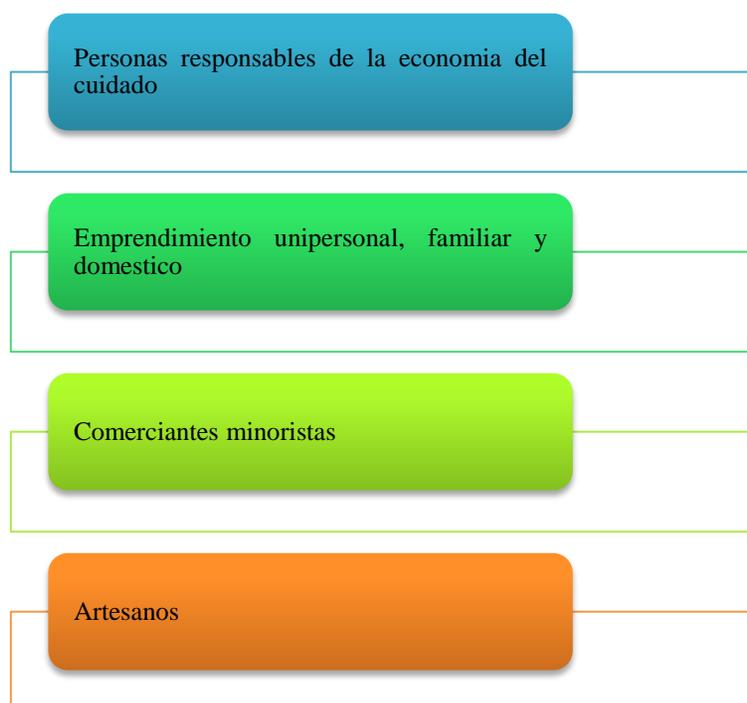


Figura 7: Unidades Económicas Populares
Fuente: (Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2013)

Las unidades económicas populares se las clasifican en cuatro grupos; Las personas responsable de la economía del cuidado que son aquellas personas naturales dedicadas a actividades para la reproducción y sostenimiento de la vida. (LOEPS, pág. 15)

Los emprendimientos unipersonales, familiares y domésticos, que son prestadores de bienes o servicios a pequeña escala efectuados por trabajadores autónomos o núcleos familiares cuyo fin es satisfacer necesidades. Los comerciantes minoristas que son negocios pequeños autónomos que provisionen artículos y bienes de uso o consumo y prestación de servicios sin exceder sus límites en capital, ventas y activos. Y por último tenemos los artesanos que son trabajadores manuales o maestros de taller sin exceder el límite operativo en maquinaria, materia prima y ventas. (LOEPS, págs. 16-17).

Fomento

Será el estado quien establezca las medidas de fomento (LOEPS, págs. 27-29).

1. Contratación pública, se implementara procedimientos, márgenes de preferencia a las organizaciones que rige esta ley tomando como prioridad a las organizaciones y después a las unidades económicas.
2. Formas de integración económica, los cuales beneficiara servicios financieros y de apoyo en profesionalización de los asociados, asesoría de procesos económicos organizativos y registros, así como acceso a medios de producción.
3. Financiamiento, será la corporación y la banca pública quienes diseñen e implementen productos y servicios de carácter financiero especializado y diferenciado para actividades productivas que ampara esta ley. Con el fin de impulsar y desarrollar actividades productivas.

4. Educación y capacitación, en todo nivel del sistema educativo se establecerá programas de formación, asignaturas, carreras y programas de capacitación, para promover mejoramiento en bienes y servicios.
5. Propiedad intelectual, será la entidad pública quien brinde asesoría técnica, para obtener marcas y demás instrumentos de manera legal que proteja conocimientos colectivos y saberes de creaciones intelectuales.
6. Medios de pago complementarios, utilizar pagos complementarios a través de medios físicos o electrónicos que permita facilitar el intercambio de bienes y servicios.
7. Difusión, se gestionara medios de comunicación públicos y privados a nivel local y nacional que permitan incentivar el consumo de bienes y servicios que ofertan las personas y las organizaciones.
8. Seguridad social, se garantiza el derecho a la seguridad social a través de diferentes regímenes considerando la naturaleza de la actividad.
9. Equidad, medidas que permitan promover equidad y transparencia en todo intercambio comercial.
10. Delegación a la economía popular y solidaria, el Estado podrá delegar de manera excepcional a la economía popular y solidaria la gestión de los sectores estratégicos y servicios públicos.

Acerca de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, quienes en ejercicio concurrente de la competencia de fomento de la economía popular y solidaria serán incluidas en la planificación y presupuesto anual en la ejecución de programas y de proyectos socioeconómicos como apoyo para el fomento y el fortalecimiento de las personas y organizaciones pertenecientes a este sector, serán quienes impulsen el desarrollo del comerciante minorista mediante la creación, ampliación, mejoramiento y administración de centros de acopio de productos, además que serán en sus

competencias espacios públicos para desarrollar actividades a todas las organizaciones pertenecientes a la economía popular y solidaria. (LOEPS, pág. 30).

Por otro lado las municipalidades mediante ordenanza podrán regular la participación de los pequeños comerciantes en actividades productivas, comerciales y de servicios que permitan la incorporación y participación de que las organizaciones pertenecientes a este sector de economía popular y solidaria, para lo cual va a propiciar la creación de organizaciones comunitarias para la prestación de servicios o la producción de bienes, enajenación de pequeñas obras públicas y el mantenimiento de áreas verdes urbanas, entre otras actividades. (LOEPS, pág. 30) .

3.1.4 Ordenanza Municipal N° 194 del Distrito Metropolitano de Quito

Esta ordenanza es expendida exclusivamente al sistema de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se los considera dentro de este sistema al conjunto de elementos que se interrelacionan en el marco de ordenamiento nacional permiten promover y garantizar a sus usuarios el servicio de transporte público colectivo y masivo de pasajeros en condiciones de responsabilidad, seguridad, comodidad, accesibilidad, universalidad dentro de su territorio. Y serán los usuarios quienes se beneficien de estos derechos y garantías establecidas en ordenamiento jurídico. (ODMQ194, pág. 4).

Composición

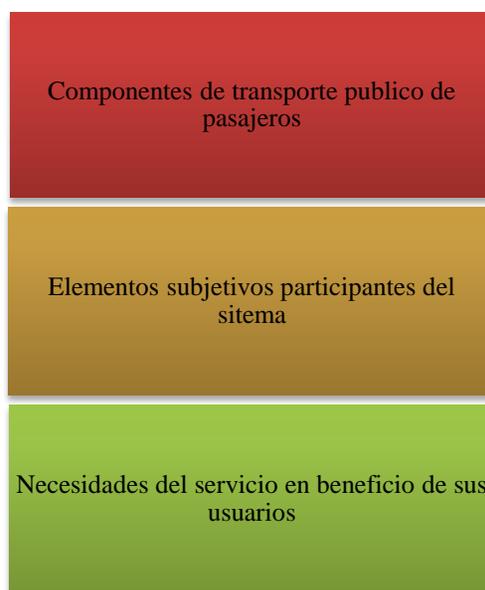


Figura 8: Composición del sistema de transporte público de pasajeros

Fuente: (Ordenanza Municipal N°194 DMQ, 2015)

1. Componentes del transporte público de pasajeros; son el conjunto de normas administrativas y reglas técnicas que expida la autoridad competente, las políticas e instrumentos de planificación, los órganos y entidades facultadas de rectoría, planificación, regulación, gestión y control del servicio de transporte público, las personas naturales y jurídicas de derecho privado integrado a la gestión de transporte público de pasajeros mediante un título habilitante, en el Distrito Metropolitano de Quito, los bienes de dominio público y de dominio privado destinados a la prestación de servicio de transporte público de pasajeros, procesos y demás instrumentos diseñados para este fin.
2. Los elementos subjetivos de este sistema se los denomina como participantes del sistema y son los órganos y entidades facultadas de rectoría, planificación, regulación, gestión y control del servicio de transporte público y las personas naturales y jurídicas de derecho

privado integrado a la gestión de transporte público de pasajeros mediante un título habilitante.

3. El sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, con sus componentes y elementos se organizan en función a las necesidades de servicio a beneficio de todos los usuarios. (ODMQ194, págs. 4-6).



Figura 9: Administración y Organización
Fuente: (Ordenanza Municipal N°194 DMQ, 2015)

El sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros será administrado, de manera centralizada, por órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades y competencia exclusivamente para la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Por otro lado se organiza en tres subsistemas; el primero será constituido por los elementos y componentes vinculados a las líneas del metro, denominado como Metro de Quito.

El segundo es un transporte colectivo de pasajeros corresponde corredores viales exclusivos vinculados con los corredores troncales y alimentadores expedidos por la unidad administradora del sistema, denominado Metrobús-Q, y por último el sistema colectivo en rutas y frecuencias definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el administrador del sistema, denominado transporte convencional. Y por último de acuerdo a las necesidades colectivas de regulación, planificación, control o gestión se podrán combinar cada subsistema de manera requerida. (ODMQ194, pág. 6).

Principios del sistema

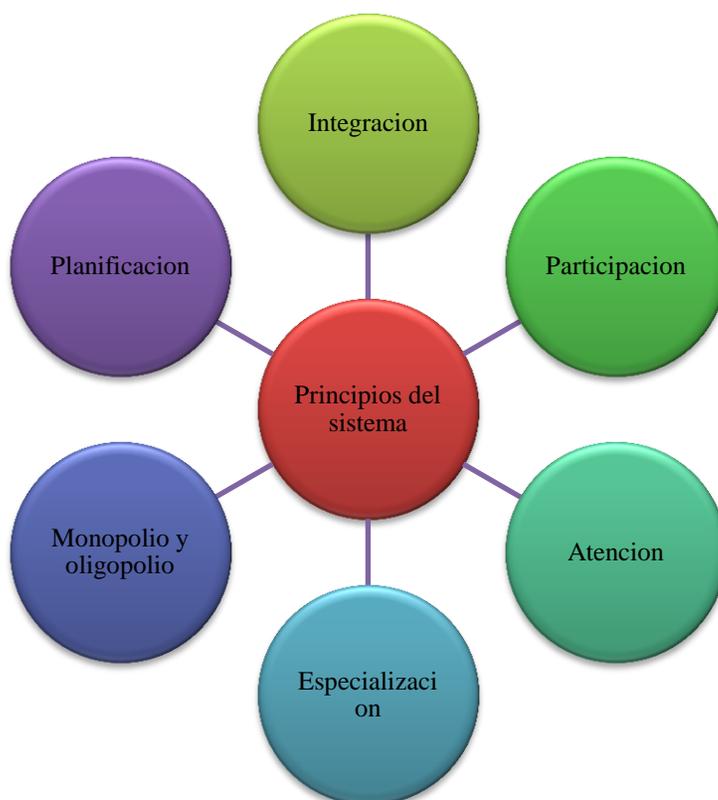


Figura 10: Principios del sistema
Fuente: (Ordenanza Municipal N°194 DMQ, 2015)

El principio fundamental es la integración, y se convierte en deber y obligación de todos los participantes mediar todas las medidas para cumplir la función del servicio físico, operativo y financiero, y será el administrador el responsable de determinar el calendario, horario y medios de integración con carácter mandatorio, además que expedirá todo instrumento para una correcta planificación técnica que permitan cumplir con el mismo.

La participación pública y privada en la gestión pública de pasajeros será diseñado de manera que la gestión en este servicio permita la participación de sujetos de derecho privado y la empresa pública metropolitana y será la administración quien determine gestión directa o delegada para dar el servicio de transporte público de pasajeros.

La atención prioritaria al usuario, es un objetivo esencial a la prestación de servicios de óptima calidad para el usuario, por lo tanto las acciones de las empresas públicas y privadas deben enfocarse al cumplimiento del mismo sobre cualquier otro interés. La especialización es el cuarto principio en donde nos señala que todos los participantes deberán cumplir su función específica conforme señala el ordenamiento metropolitano.

Los Monopolios y oligopolios están totalmente prohibidos en la prestación de servicio de transporte público de pasajeros, serán los distintos participantes y el sistema metropolitano de transporte público de pasajeros quienes trabajen en conjunto para evitar y combatir los mismos. Una implementación planificada y progresiva, en base a los instrumentos de planificación, adecuar rutas y frecuencias del sistema de transporte y los componentes anexos a estos efectuando los ajustes necesarios.

Competencias

Sin algún perjuicio, le corresponde al administrador del sistema de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito las siguientes competencias: (ODMQ194, págs. 13-15).

- a. Planificar el desarrollo de la infraestructura del sistema de transporte.
- b. Organizar y coordinar el cumplimiento de los principios.
- c. Determinar y administrar rutas y frecuencias del sistema.
- d. Planificar y administrar la oferta y demanda del servicio de transporte y los medios de información a los usuarios.
- e. Determinar los estándares de calidad de servicio y más requerimientos de orden técnico y operativo aplicable a los elementos del sistema.
- f. Planificar y administrar los aspectos financieros del sistema en particular los mecanismos de recaudación CAJA COMUN, y distribución de ingresos.
- g. Emitir informes de seguimiento y evaluación de cumplimiento de los instrumentos de planificación, contratos y reglas de carácter operativo dentro del sistema.
- h. Ejecutar toda acción requerida dentro del sistema.

3.1.5 Sistema de Caja Común y Cooperativismo

Caja común

Es un modelo de recaudación cuyo objetivo principal es administrar de forma centralizada, una actividad sea esta productiva o sea operativa en una organización, de esta manera la distribución de los ingresos generados en cierto periodo, esta distribución se realizara de forma equitativa para

todos los integrantes. Se puede aplicar este sistema a todo tipo de organización independiente de la actividad a la que se dedique. (Torres, pág. 14).

En la Constitución del Ecuador así como en el Código Orgánico De Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, podemos encontrar dentro de las responsabilidades de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, municipales y metropolitanos ciertas atribuciones basadas a la planificación, la regulación y el control del tránsito y del transporte público.

En el año 2013, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial señala que todas las operadoras de transporte público de pasajeros sin excepción sean nuevas o en funcionamiento deberán implementar el mecanismo de caja común, bajo un esquema de centralización de operaciones de la flota, esta implantación se realizara de carácter obligatorio en todo el territorio nacional y está sujeta a control por parte de los organismos de transito competentes. (Ruiz, pág. 6).

Importancia dentro del sector

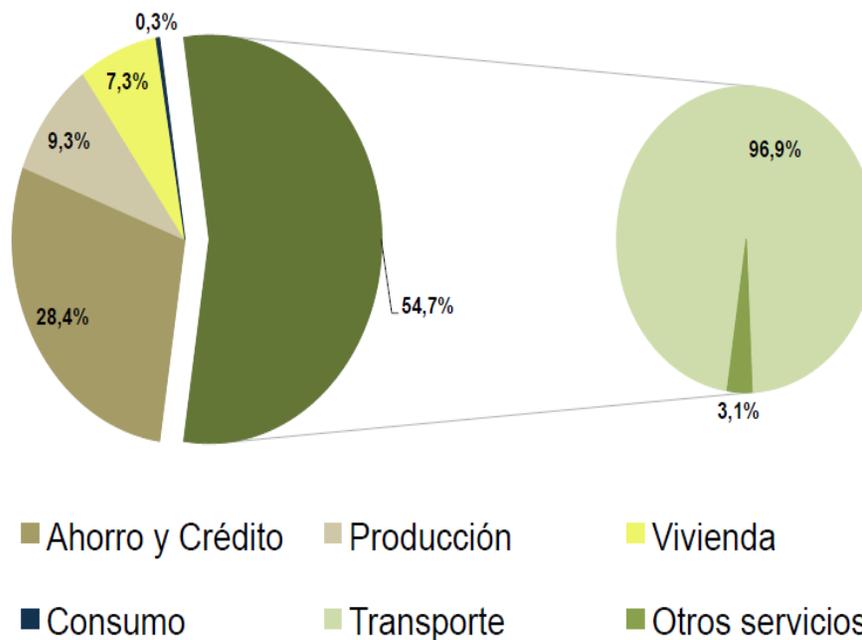


Figura 11: Sector cooperativista por tipo de organización

Fuente: (Registro de Organizaciones de la economía Popular y Solidaria, 2013)

Con información recopilada del registro de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria al año 2016, las cooperativas que prestan servicios abarcan el 54,7% de todo el sector cooperativista, dentro del sector de servicios el área de transportistas ocupa el 96,9%.

Si analizamos dentro del sector financiero en el mismo año, las cooperativas de transporte independiente al tipo que pertenecen, representan el 74,1% de las organizaciones, a nivel nacional.

Tabla 2
Sector Cooperativo por Organización

Tabla de organizaciones	Nº de organizaciones	%	Total socios	%
Consumo	11	0,46	1302	0,80
Producción	309	12,93	15716	9,68
Transporte	1769	74,05	79623	49,07
Otros servicios	56	2,34	3553	2,19
Vivienda	244	10,21	62081	38,26
Total	2389	100	162275	100

Fuente: (Registro de Organizaciones de la economía Popular y Solidaria, 2017)

Si analizamos términos geográficos, se puede apreciar que la mayoría de las organizaciones de transporte se ubican en Pichincha con un 19,5%, Guayas con un 15,7%, Manabí un 7,8%. En el sector de servicios se maneja 2 niveles, en el nivel 1 aquellas organizaciones que poseen activos de 800mil USD y con un máximo de 100 socios, y en el nivel 2 aquellas organizaciones que poseen activos mayores a los 800mil USD y más de 100 socios, en conclusión a esto podemos observar en la tabla 3, que nueve de cada 10 transportistas se ubican en el nivel 1.

Tabla 3
Sector Cooperativo No Financiero por tipo de Organización

Tipo	Nº de organizaciones	% del total del sector	Activo promedio (miles USD)	Socios promedio
Consumo	11	0,46	348,85	118
Nivel 1	2	18,18	12,63	19
Nivel 2	9	81,82	423,56	140
Producción	309	12,93	205,23	51
Nivel 1	242	78,32	19,13	34
Nivel 2	67	21,68	877,39	113
Otros servicios	56	2,34	299,44	63
Nivel 1	38	67,86	103,78	34
Nivel 2	18	32,14	712,50	125
Transporte	1769	74,05	655,73	45
Nivel 1	1614	91,24	149,02	37
Nivel 2	155	8,76	5932,06	132
Vivienda	244	10,21	343,77	254
Nivel 1	219	89,75	176,28	152
Nivel 2	25	10,25	1810,99	1148
Total	2389	100	555,83	68

Fuente: (Registro de Organizaciones de la economía Popular y Solidaria, 2017)

Distribución de cooperativas según el tipo

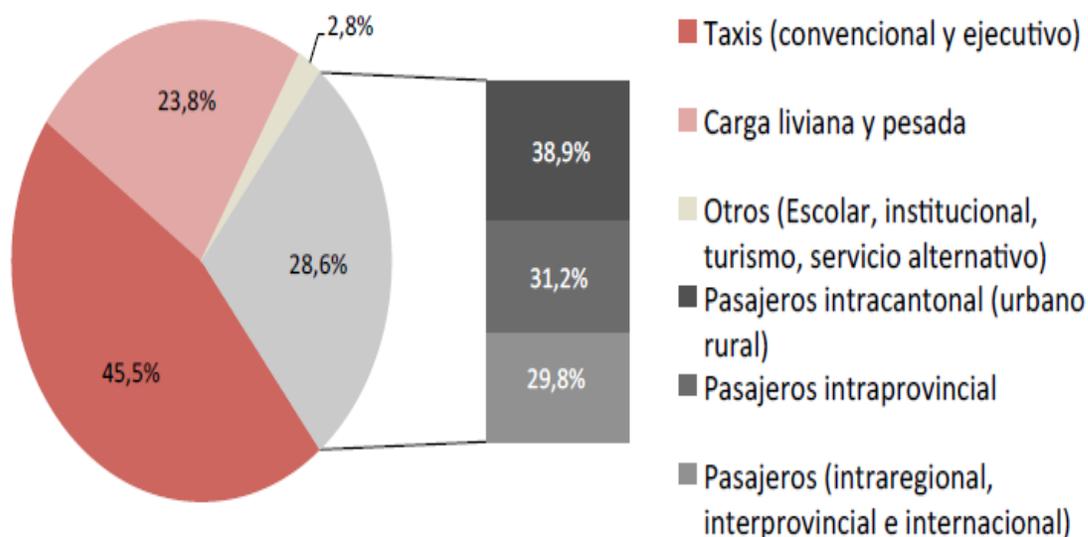


Figura 12: Distribución de cooperativas según tipo

Fuente: (Registro de Organizaciones de la economía Popular y Solidaria, 2017)

En la figura encontramos detallado la distribución de cooperativas de transporte, esta distribución es considerada a nivel nacional tomando en cuenta la función de la actividad específica a la que se dedican para permitir la movilización de los pasajeros. Destacando los taxis con un 45,5%, seguido del buses transportistas de pasajeros con un 28,6%.

La aplicación del sistema de caja común se dirige a las operadoras de transporte terrestre público de pasajeros, mismo que exige su aplicación a nivel nacional. En el Distrito Metropolitano de Quito se encuentran 47 cooperativas de transporte, de las cuales 16 disponen de la certificación de entidad competente para aplicar al sistema de caja común (Ruiz, pág. 9).

Manejo administrativo y contable

A enero de 2016 se dispone de información de los estados financieros liquidados de diciembre de 2014 del 24,1% de cooperativas de transporte público de pasajeros registradas en el Registro de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria¹³. Por tanto, este conjunto de datos constituye la base para el análisis de las principales cuentas, el cual si bien no revela la magnitud del subsector, es una aproximación de su situación financiera.

De acuerdo con los balances cortados a diciembre de 2014, las cooperativas de transporte público de pasajeros que reportaron información a la SEPS alcanzaron, en promedio, USD 665 mil en activos, USD 376 mil en pasivos y USD 290 mil en patrimonio. Por su parte, los ingresos y gastos promedio de estas organizaciones en el mismo año fueron de USD 717 mil y USD 407 mil, respectivamente.

El 94,4% de los ingresos provino de las cuotas de administración (aporte de los socios como principal fuente de fondeo) y de las ventas de insumos y repuestos. En contrapartida, el 83,3% de los egresos se destinó a cubrir rubros como: pago de sueldos (gerente y personal administrativo), servicios contables, servicios de auditoría, capacitación, servicios básicos, publicidad, afiliación a organismos de integración, pago de impuestos, mantenimiento de las instalaciones, gastos bancarios y gastos por actividades sociales (entre otros).

Destaca que, en conjunto, estas organizaciones declararon para el mismo año una utilidad promedio de alrededor de mil tres cientos dólares. Este resultado responde a la dinámica del sector; las cooperativas de transporte no reflejaban en sus balances aquellas actividades inherentes a su actividad principal: prestación del servicio de transporte. Por el contrario, el rol de la cooperativa se limitaba a la gestión de gastos administrativos para la formalización del servicio.

Así, los ingresos derivados del recaudo, así como los costos de mantenimiento del vehículo han sido de responsabilidad individual de cada propietario (socio), el cual maneja de manera autónoma su contabilidad personal, obligaciones tributarias y la relación contractual con los operarios del vehículo. Así mismo, los socios son propietarios de los vehículos, quienes no ceden los derechos de propiedad a la cooperativa para su administración. (Ruiz, pág. 12).

Mecanismo de funcionamiento de la Caja Común

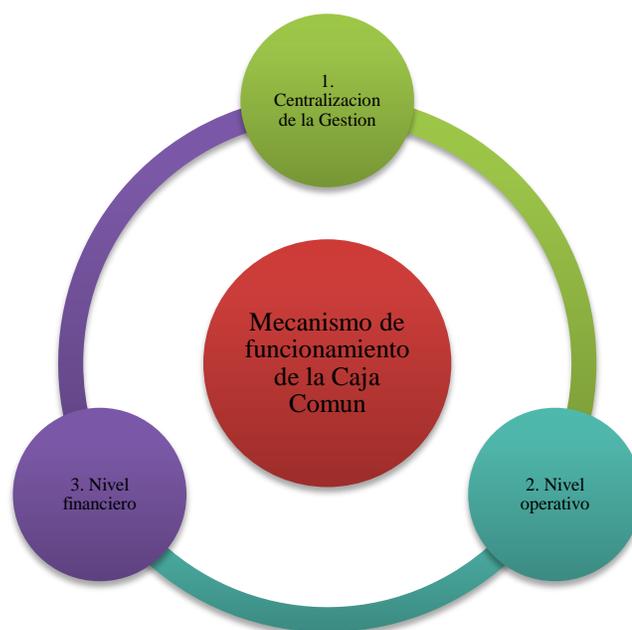


Figura 13: Mecanismos de funcionamiento de la caja común

Fuente: (Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre, 2015)

Para poner en marcha el sistema de caja común se fundamenta en el desarrollo de tres niveles para las organizaciones, las cuales son:

1. Centralización de la gestión

Este se encuentra rediseñado en base a la estructura básica organizacional para lograr implementar el sistema de caja común, mediante la creación de unidades de carácter responsable

por parte de la administración en operaciones y recaudo. La implementación de este componente abarca la estructura de costos operativos que caen las operadoras de transporte y como se van a incurrir para ejecutar en sí el sistema. Resulta fundamental considerar que la estructura organizacional como la de costos debe propender a la optimización de los recursos basada en el tamaño de la cooperativa y el alcance del servicio que se brinda.

2. Nivel operativo

La programación de los procesos y las funciones operacionales basadas en la distribución de rutas y procesos las mismas que sean necesarias para la prestación de servicios. Siendo así, consideramos que existe una adecuada asignación de recursos tanto humanos, físicos (buses) y tecnológicos (mecanismos de recaudación), con el fin de facilitar el registro y el procesamiento de la información, permita a la cooperativa de transporte un mayor control sobre la gestión desarrollada.

Este sistema implica un cambio en la lógica organizacional con una estructura más compleja, como dinámica de un ordenamiento operacional. El manejo centralizado de los servicios de mantenimiento a las unidades pertenecientes a la cooperativa, el único fin es establecer un inventario y así un registro de todas las unidades vehiculares, lo cual brindara información relevante sobre calificación de la operadora que permite conocer el estado de cada vehículo para así evitar requerimientos que no sean necesarios.

3. Nivel financiero

Es la recaudación centralizada de todos los recursos económicos que provienen del servicio prestado por la cooperativa de transporte. De esta manera para fines contables se registra en una cuenta única los valores que son percibidos, y en una contrapartida se ubica las cuentas por pagar a los socios; de este importe se van a debitar todos los gastos que se tienen en común

básicamente son administrativos, la diferencia radica en la distribución según las condiciones que son acordadas dentro de cada organización para el reparto de los valores hacia los socios. Estas dos cuentas van a ser transitorias dependiendo del periodo de reparto para los socios, si estos no han establecido algún fondo de ahorro que les vaya a permitir realizar inversiones.

3.1.6 Mentefacto

Una vez realizado el estudio de la normativa de que regulan a las cooperativas de transporte terrestre de pasajero, se resume la información en el siguiente Mentefacto¹, mismo que contribuye a una mejor comprensión de ciertos parámetros que se deben aplicar como cooperativas de transporte terrestre de pasajeros, y posteriormente definir cómo afectan tales regulaciones o en su efecto contribuye a cumplir con su principal objetivo que es brindar un servicio de calidad, de manera que beneficie a la mayoría.

¹ Es un diagrama jerárquico cognitivo que organiza y preserva el conocimiento, en él se plasman las ideas fundamentales y se desechan las secundarias.

Mentefacto

Es de cumplimiento obligatorio sin excepción:

- Regirse a un órgano rector (Ministerio, Agencia Nacional, Gobiernos Autónomos, Municipios).
- Establecimiento de estructura interna. (Asamblea general, consejo de administración y de vigilancia, gerencia).
- Implementar, ejecutar y gestionar un sistema de recaudación basado en la caja común.
- Las cooperativas son de producción, consumo, servicios, ahorro y crédito.

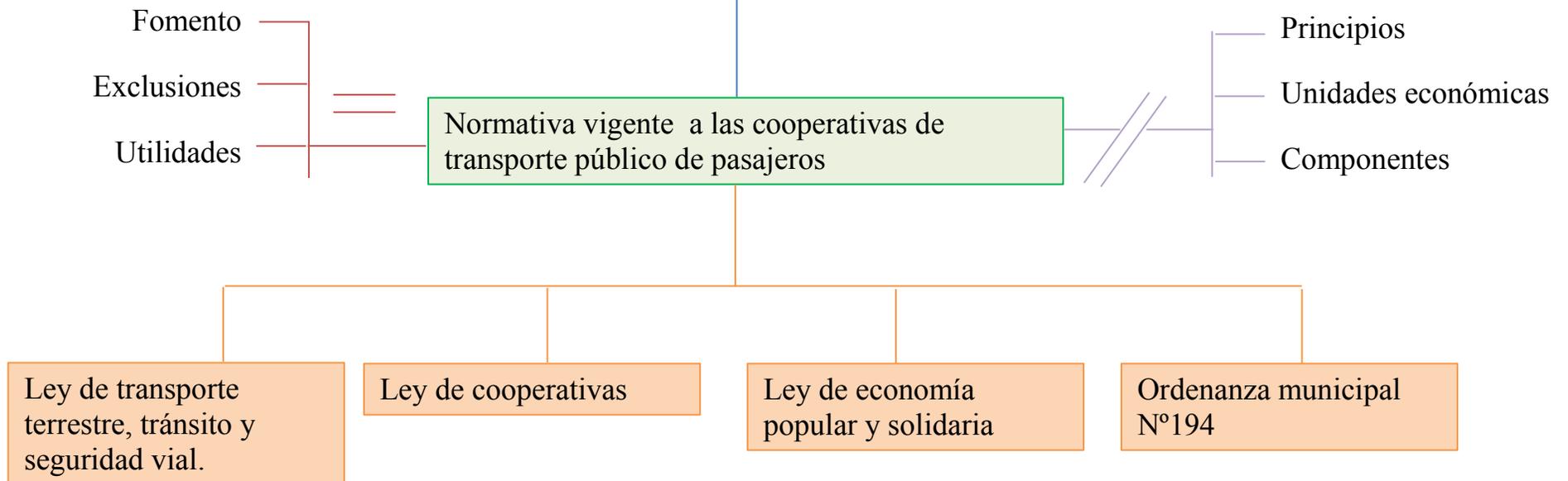


Figura 14. Mentefacto

3.2 Análisis del tratamiento contable de las cooperativas de transporte

Como en toda empresa las cooperativas de transporte terrestre de pasajeros tienen la obligación de presentar al final de un periodo contable estados financieros, mismos que revelan la posición financiera de la misma, estos estados son regulados por la superintendencia de economía popular y solidaria.

Además de cumplir con Sus obligaciones tributarias como es el pago del Impuesto al valor agregado IVA, así como el impuesto a la renta IR, regulado por el Servicio de Rentas Internas SRI, para un mejor entendimiento vamos a partir por un análisis rápido de lo que es un catálogo de cuentas y posteriormente los estados financieros.

3.2.1 Catalogo de cuentas

Contablemente se puede expresar que un catálogo de cuentas es una lista ordenada de manera metódica, ideada metódicamente para una organización que sirve de base para el sistema de procesamiento contable y así cumplir con sus fines. (Caballero, pág. 45).

3.2.1.1 Estructura del catálogo de cuentas

Un catálogo de cuentas está estructurado por ocho dígitos, de acuerdo a la información que estos presentan.

1. Activo
2. Pasivo
3. Patrimonio
4. Ingreso
5. Costos de producción y ventas

6. Gastos
7. Contingentes
8. De orden

Elemento; este va a identificar el primer dígito con los elementos de cada estado financiero, siendo así: Estado financiero 1-2-3; Estado de resultados 4-5-6; Cuentas contingentes 7 y cuentas de orden 8.

Grupo; esto corresponde a los subgrupos que corresponden a los elementos de los estados financieros.

Subgrupo; están integrados por cuentas que componen los estados financieros.

Cuentas; es el nivel mínimo de la presentación de estados financieros requeridos.

Subcuentas; acumula cuentas de clase activo, pasivo, patrimonio, ingreso, costos de producción y ventas, y gastos.

Tabla 4
Ejemplo catálogo de cuentas

	Concepto	Código
Elemento	Activo	1.
Grupo	Activo corriente	1.1.
Subgrupo	Activo disponible	1.1.1.
Cuenta	Caja	1.1.1.1.
Subcuenta	Efectivo	1.1.1.1.01.

Fuente: (Moncayo Carolina, Consejo técnico de contaduría, 2017)

3.2.1.1.1 Activo

Según las NIIF señalamos que un activo es considerado si cumple las siguientes características; es un recurso controlado por la organización como resultado de sucesos pasados del cual se espera obtener un beneficio económico futuro. (Moncayo, pág. 39)

3.2.1.1.2 Pasivo

Consideramos pasivos a todas las obligaciones que se encuentran presentes a la organización generadas a raíz de sucesos pasados, al vencimiento de los cuales esperamos desprendernos de recursos que incorporan beneficios económicos. (Moncayo, pág. 41).

3.2.1.1.3 Patrimonio

El patrimonio es la parte residual de los activos, una vez deducidos todos los pasivos. Dejándole en la jerga podríamos decir que el patrimonio es lo que realmente le pertenece a la organización. (Charco, pág. 5).

3.2.1.1.4 Ingreso

Contablemente un ingreso es el incremento de los recursos económicos, entendiendo esto a los activos y pasivos, podemos resumir que es la recuperación de un activo. De tal manera que suponemos al ingreso como incremento en el patrimonio de una empresa, disminuyendo los activos o los pasivos de la misma.

En los ingresos para las cooperativas de transporte terrestre de pasajeros no se deben contemplar las aportaciones que se realizan por parte de los socios, es decir la organización debe

recibir dinero por la prestación de sus servicios o su actividad comercial, incrementando así el patrimonio empresarial. (DE Kieso, pág. 69).

Resulta importante diferenciar la razón de la procedencia de los ingresos para una adecuada contabilización, identificando si los ingresos se dan por venta de bienes o por prestación de servicios. En el caso de estudio al referirnos a cooperativas de transporte terrestre de pasajeros, analizamos que consideramos ingreso por la prestación de este servicio, en tal razón solo se contabilizaran a los ingresos por servicios cuando cumplan las siguientes transacciones:

- a) El importe de los ingresos puede valorarse con fiabilidad.
- b) Rendimientos o beneficios económicos derivados de alguna transacción.
- c) El grado de transacción, en la fecha de cierre de ejercicio.
- d) Los costes incurridos en la prestación, así como aquellos que se puedan incurrir hasta completar.

3.2.1.1.5 Costos de producción y ventas

Son todos los gastos que resultan necesarios para mantener un proyecto, línea de procesamiento o un equipo en funcionamiento. Podemos decir que el costo, es la diferencia entre el ingreso y el costo de producción indica el beneficio bruto. La diferencia entre costo de producción y ventas radica en que el primero es lo que le cuesta producir como producto a una empresa y el costo de ventas es el gasto que se realiza para vender el producto. (Charco, pág. 6).

3.2.1.1.6 Gastos

Contablemente los gastos implican el desembolso de una cantidad de dinero, puede que se de en efectivo o cualesquier otro medio de pago, el mismo que llevara asociada una contraprestación. Cuando se realiza el análisis de gastos es importante diferenciar un gasto de un pago, debido a que tener un gasto no implica la realización del pago en ese momento.

El gasto se genera cuando se recibe una contraprestación externa, mientras que el pago sucede cuando aquella contraprestación es recibida. (DE Kieso, pág. 75). Para considerar que sea un gasto debe reunir las siguientes características:

- a) Nacen por él debe, y únicamente reciben anotaciones en él debe.
- b) Presentaran saldo deudor o saldo cero.
- c) Están recogidas en el grupo 6 del plan contable.

Existe similitud entre las cuentas de gasto con las cuentas de ingreso.

- Dan lugar a cambios que se tiene en el patrimonio neto de la sociedad.
- Al final del periodo contable, los saldos son trasladadas a la cuenta de resultado del periodo, para de esta manera empezar un nuevo periodo desde cero.
- Solo se pueden recibir anotaciones en él debe de gastos, o en el haber de ingresos dependiendo de la naturaleza.

3.2.1.1.7 Contingentes

Se habla de contingentes cuando nos referimos a situaciones que resultan inciertas de futuro. Aunque resulta costumbre relacionar la incertidumbre con escenarios negativos, en el área

contable las cuentas de contingentes nos hacen referencia a escenarios tanto positivos como adversos.

Es decir que se contemplan la compra de activos, que cae en un escenario favorable ya que todos adquirimos un bien bajo este concepto, como al cumplimiento de obligación, radicando en el pago de deudas. Generando así cuentas de activos y pasivos contingentes. (Martinez, pág. 17).

3.2.1.1.8 De orden

Las cuentas de orden son aquellas que se las abre para realizar el registro de un movimiento de valores, cuando estas no afectan o modifican los estados financieros de una organización, peros resulta necesario consignar sus derechos o responsabilidades contingentes, estableciendo recordatorios en forma contable. Estas cuentas se presentan en el pie del balance general, es decir en su parte inferior de manera inmediata siguiente a la presentación de todas las cuentas del activo, pasivo y patrimonio. (Martinez, pág. 20)

A continuación se presenta un ejemplo de un catálogo de cuentas para la cooperativa de transporte público terrestre de pasajeros, al mismo se le pueden adicionar las cuentas que se creyere conveniente:

1 Activos

11 Activos corrientes

11-10 Efectivo

11-20 Cuentas por cobrar

11-40 Gastos pagados por adelantado

12 Propiedad planta y equipo

12-10 Terrenos

12-20 Edificaciones

12-21 Depreciación acumulada de edificaciones

13 Otros activos

13-10 Patentes

2 Pasivos

21 Pasivos a corto plazo

21-10 Cuentas por pagar

21-30 Intereses por pagar

22 Pasivos a largo plazo

22-10 Documentos por pagar

22-20 Hipoteca por pagar

3 Capital

30-10 Capital social

30-20 Utilidades acumuladas

30-30 Utilidad neta

30-40 Reserva legal

4 Ingresos

40-10 Ingresos por servicios

40-20 Otros ingresos

5 Costos

50-10 Sueldos

50-20 Combustible

6 Gastos

60-10 Combustible

60-20 Seguros

60-30 Administración

60-40 Uniformes

3.2.2 Estados Financieros

Los estados financieros son documentos de gran importancia los cuales recopilan la información sobre la salud económica de la organización, tiene como objetivo principal dar una visión general de la misma en otras palabras, un estado financiero es la fiel imagen de la empresa.

3.2.2.1 Componentes de los Estados Financieros

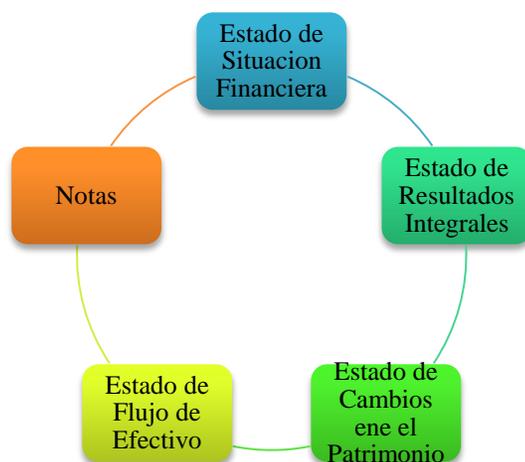


Figura 15: Componentes de los Estados Financieros

Fuente: (Martínez Luis, Glosario Contable, 2015)

Estado de Situación Financiera

Es el equilibrio existente entre el activo y pasivo más patrimonio, se podría decir que este es el más importante de todos los informes de carácter contable que presentan, ya que este integra la situación tanto económica como financiera de la empresa en nuestro caso de la cooperativa de transporte terrestre de pasajeros a una fecha dada.

Cuando nos referimos a la situación financiera de la cooperativa de transporte terrestre de pasajeros hacemos referencia a la capacidad de pago oportuno que se tiene ante las deudas así como en la compra de bienes y servicios para cada una de las operaciones que se realizan además de la posición actual que tenemos en activos, en deudas o pasivos y en los aportes patrimoniales.

A continuación se presenta un esquema básico del estado de situación financiera pero es aplicable para la cooperativa de transporte terrestre de pasajeros fácilmente.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE TERRESTRE

“-----”

Estado de Situación Financiera (expresado en \$)

Al 31 de diciembre del 20---

Cuenta	Cuenta
ACTIVO	PASIVO
Activo corriente	Pasivo corriente
Efectivo y equivalente al efectivo	Remuneraciones por pagar
Caja	IESS por pagar
Caja chica	Prestamos bancarias
Bancos	IVA por pagar
Propagados	IR por pagar
Activo no corriente	Otros
Propiedad, planta y equipo	Pasivo no corriente
Terrenos	Largo plazo
Edificios	Provisión jubilación patronal
Vehículos	Préstamos bancarios largo plazo
Maquinaria	Otros largo plazo
Equipo de computación	Diferidos y contingentes
Depreciación acumulada edificios	Anticipo clientes
Depreciación acumulada vehículos	Precobrados
Depreciación acumulada maquinaria	TOTAL PASIVO

Depreciación acumulada equipo de
computación

Otros activos no corrientes

Gastos de constitución

Amortización acumulada gastos de
constitución

TOTAL ACTIVO

PATRIMONIO

Capital social

Capital acciones

Reservas de capital

Reserva legal

Resultados

Utilidad o pérdida actual

Utilidades retenidas

TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO

Estado de Resultados Integrales

Es la relación existente entre los ingresos con costos y gastos. Al igual que el estado anterior este es de gran importancia además de interesante ya que podemos decir que este se encarga de medir la situación económica de una entidad en un determinado periodo.

En pocas palabras este estado nos va a demostrar la capacidad gerencial para que sean rentables sean los activos así como los pasivos de la cooperativa de transporte terrestre de pasajeros. Y de esta manera se podrá tener un mejor panorama acerca del manejo eficiente y correcto de los recursos de las cooperativas, en relación a lo anterior mencionado el patrimonio de estas se verá incrementado.

Por lo contrario si no se realizó un adecuado manejo de los recursos de la cooperativa de transporte terrestre de pasajeros el patrimonio será reducido consecuentemente esto será motivo para preocuparse tanto de los fondos propios de la cooperativa de transporte terrestre de pasajeros así como de los fondos de terceros.

A continuación presentamos un esquema el cual puede ser adaptado a las cooperativas de transporte terrestre de pasajeros el mismo que presenta conveniente para estas además que se pueden adicionar las cuentas que se requieran según la necesidad.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE TERRESTRE

“-----”

Estado de Resultados Integrales (expresado en \$)**Al 31 de diciembre del 20---**

Ingreso de actividades ordinarias

Costos

Utilidad Bruta**Gastos operativos**

Sueldos

Comisiones

Servicios básicos

Depreciaciones

Impuestos

Publicidad y promociones

Otros

Utilidad en operación

Ingresos financieros

Otros ingresos

Diferencia en cambio neta

Gastos financieros

Otros gastos

Utilidad antes de impuestos a la renta

Impuesto a la renta

Utilidad neta del año

Otros resultados integrales del año

Estado de cambios en el patrimonio

Son todos los cambios en el patrimonio o relacionados con tenedores de capital. En este estado se procede a su elaboración a partir de la información contable que se obtiene, este se lo realiza con la finalidad de mostrar las diferentes variaciones que has ido sufriendo todos los componentes de la cuenta del patrimonio en un determinado periodo.

Al analizar cada una de las variaciones que han ocurrido dentro del periodo contable se podrán analizar y explicar de mejor manera cada una de mismas, es importante conocer tanto las causas como las consecuencias, esto contribuirá a una toma de decisiones oportuna y correctiva.

La elaboración de este estado presenta un formato sencillo y aplicable a las cooperativas de transporte terrestre de pasajeros, el cual lo presentamos a continuación.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE TERRESTRE

“-----”

Estado de cambios en el Patrimonio (expresado en \$)

Al 31 de diciembre del 20---

Concepto	Saldo 01-01-20..	Incremento	Disminución	Saldo 31-12-20..
Capital Social				
Superávit Capital				
Reservas				
Utilidades del ejercicio				

Estado de Flujo de Efectivo

Son el flujo de entrada y salida de actividades, estas son de operación, financiamiento y de inversión. Este estado informa acerca de variaciones y movimientos del efectivo y todos los equivalentes que engloban esta cuenta en cierto periodo contable. Este estado se ve clasificado en actividades de operación, de inversión y de financiamiento.

Este estado permite evaluar la capacidad que tiene la cooperativa de transporte terrestre de pasajeros para generar su efectivo, así mostramos de manera más clara la necesidad de liquidez que tiene la misma. Este estado es importante ya que nos ayuda a tener una mejor perspectiva del origen de cada uno de los flujos además del destino de estos. A continuación presentamos un formato adaptable a las cooperativas y su fácil aplicación.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE TERRESTRE

“-----“

Estado de cambios en el Patrimonio (expresado en \$)

Al 31 de diciembre del 20---

ACTIVIDADES DE OPERACIÓN

Entradas

Efectivo recibido de clientes

Efectivo recibido en otras cuentas por cobrar

Efectivo recibido por provisiones y retenciones

Salidas

Efectivo pagado a proveedores y gastos

Pago de intereses

Pago de impuesto a la renta

Efectivo pagado en gastos anticipados

Efectivo neto de actividades de operación

ACTIVIDADES DE INVERSION

Entradas

Salidas

Propiedad, planta y equipo

Efectivo neto de las actividades de inversión

ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO

Entradas

Salidas

Préstamos bancarios a largo plazo

Efectivo neto de las actividades de financiamiento

Flujo neto de efectivo y equivalente de efectivo

Saldo inicial de efectivo y equivalente

Saldo final de efectivo y equivalente

Notas a los estados financieros

Aquellas políticas contables significativas, explicadas y detalladas, de situaciones o hechos que sean cuantificables o no pero que se presentan en el movimiento de las cuentas de cada uno de los estados financieros, las mismas que van a permitir una mejor interpretación sobre la información que presentan estos.

3.2.2.2 Responsabilidad de los Estados Financieros

Es la directiva de una cooperativa de transporte terrestre de pasajeros la encargada de la preparación y la presentación de los estados financieros. El gerente es el encargado de manejar los recursos como persona responsable de los mismos, y será el consejo de vigilancia quienes se encargaran de vigilar como su nombre lo indica cada una de las transacciones que realiza la cooperativa, a razón de la cual miembro de la directiva cumple con una función específica e importante en base a la presentación financiera. (Guayas, pág. 124).

Los estados financieros los debe realizar un contador calificado para tal efecto el mismo que se encargara de su correcta presentación, el contador puede ser o no miembro de la cooperativa de transporte su único requisito es tener el conocimiento suficiente y necesario para administrar los mismos.

3.2.2.3 Presentación razonable de los Estados Financieros

Los estados financieros deben presentarse de manera razonable a la posición financiera, los resultados de las operaciones y los flujos de efectivo de la cooperativa. Una cooperativa cuyos estados financieros cumplan con las normas internacionales de contabilidad deben revelar los estados financieros y estos no deben ser descritos de manera que cumplieran con las Normas internacionales de contabilidad a que cumplan con todos los requerimientos de cada norma aplicable. (Hansel Holm, pág. 167).

En el caso que se den situaciones raras y extremas para la cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros, será la gerencia la encargada de ser quien concluya que el requerimiento para el cumplimiento de la norma de los organismos rectores podrá conllevar a conclusiones erróneas, y que a tal razón resulta importante la desviación de tal requerimiento para así cumplir con la presentación razonable, una cooperativa deberá revelar:

- a) Que la gerencia junto con el consejo de vigilancia y el presidente han concluido que los estados financieros se presentan razonablemente a la posición financiera de la cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros, en los resultados de sus operaciones y flujos de efectivo.
- b) Que se han cumplido en todos los aspectos de importantes que señala la norma internacional de contabilidad aplicable NIFF, con excepción en la norma que da presentar los estados de manera razonable para la cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros.
- c) La norma que la cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros se desvió, la naturaleza de esta conlleva a conclusiones erróneas en utilidades, excedentes o pérdidas netas en las cuentas de activo, pasivo, patrimonio y flujo de efectivo que presenta la cooperativa.

3.2.2.4 Estructura y contenido de los Estados Financieros

Los estados financieros de la cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros deben ser presentados de forma clara que permita identificarlos, también estos deben separarse de todo tipo de información que se publique en el mismo documento para evitar confusiones.

De tal manera que cada componente del estado financiero este claramente identificado, y de ser necesario la siguiente información se repetirá las veces que se considere necesario para que

exista una correcta comprensión y apreciación a la información presentada, tomando en cuenta que muchas de las personas que toman los estados financieros no están familiarizadas a fondo con los mismos y muchas veces solo se fijan en números a más de cuentas importantes.

- El nombre u otro tipo de información de la cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros que presenta la información así como cualquier cambio que se de en la información desde la fecha de cierre que se precede.
- Señalar si los estados financieros pertenecen a la cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros de manera individual o a un grupo de cooperativas.
- La fecha de cierre de los estados financieros o el periodo cubierto por los mismos.
- La moneda en que se están presentando.
- El nivel de redondeo que se utilizó en las cifras de los estados financieros.

3.2.3 Ratios Financieros

Son ratios o indicadores financieros aquellas magnitudes de dos valores numéricos estos son seleccionados y extraídos de los estados financieros de una empresa. Se los utiliza con el objetivo de evaluar la situación financiera global de una empresa. En palabras más sencillas son indicadores financieros ya que muestran una realidad en el momento preciso de la empresa, partiendo de algunas variables que inciden en la organización; como caso específico son las cuentas que componen los estados financieros. El análisis de estas herramientas resulta en una valiosa información para definir los rumbos financieros de la empresa. Los principales estados para el desarrollo de este análisis el Estado de Situación Financiera, y el Estado de Resultados. (Anaya, pág. 89).

3.2.3.1 Principales ratios financieros e interpretación

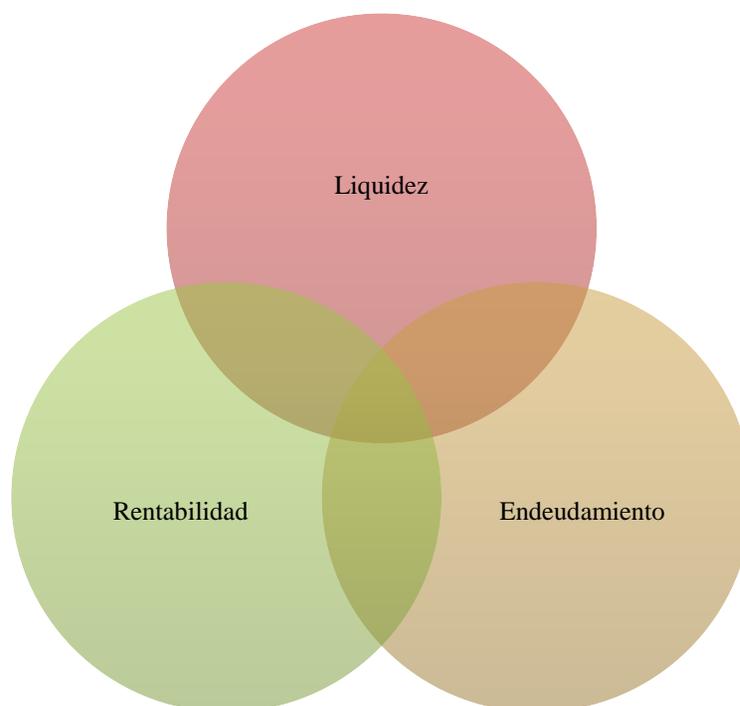


Figura 16: Principales ratios financieros
Fuente: (Anaya Héctor, Análisis Financiero, 2013)

Encontramos una amplia gama de ratios o índices financieros que van desde lo más mínimo, que miden la liquidez, hasta lograr proyectar cierta certidumbre para que la empresa permanezca dentro de los próximos años. Por lo antes expuesto vamos a revisar tres indicadores, los cuales a grandes rasgos la situación real y actual de la organización.

3.2.3.1.1 Liquidez

Este indicador mide el nivel de solvencia que posee una organización para asumir sus compromisos. Cuando analizamos este indicador lo realizamos desde dos perspectivas; a corto plazo y a largo plazo, sin embargo lo, más común es aplicarlo a corto plazo, la razón que se da

esto es porque en la mayoría generalmente la toma de decisiones se basa en la información obtenida en ese momento. A pesar de eso el análisis que se realiza a largo plazo, también tiene su importancia ya que se logra identificar y perfilar la organización para el futuro. (Anaya, pág. 95).

Es importante y relevante diferenciar que si una empresa es líquida necesariamente no siempre será solvente y de igual manera si una empresa es solvente no quiere decir que esta tenga la liquidez necesaria. Además que una empresa muy líquida tampoco garantiza éxito ya que podemos hablar de activos improductivos. En palabras adecuadas una empresa muy líquida no es bueno ya que no está rindiendo eficientemente, por otro lado es muy necesario identificar la actividad de la empresa para así determinar el rango de liquidez eficiente y eficaz para la misma.

Tabla 5
Razones de Liquidez

Razón	Formula	Interpretación
Liquidez corriente	$\frac{\textit{Activo corriente}}{\textit{Pasivo corriente}}$	Capacidad de cubrir las obligaciones a corto plazo, lo aceptable es una relación 2 a 1.
Prueba acida	$\frac{\textit{Activo corriente} - \textit{Inventario}}{\textit{Pasivo corriente}}$	Analiza la verdadera liquidez, discriminando al inventario por la naturaleza que este suele tener.

Fuente: (Anaya Héctor, Análisis Financiero, 2016)

3.2.3.1.2 Endeudamiento

El endeudamiento mide el grado de sensibilidad o tolerancia que tiene la empresa para asumir y cumplir las diferentes obligaciones que este presenta. (Anaya, pág. 97). Igual que el indicador anterior este dependerá del tipo de negocio, haciendo énfasis en que es bueno apalancarse sea a corto, mediano o largo plazo, dependerá en que se lo va a invertir tal apalancamiento. Es bueno financiarse von recursos de terceros siempre y cuando estos sirvan para comprar activos que generen rendimientos y permitan obtener resultados futuros.

Tabla 6
Razones de Endeudamiento

Razón	Formula	Interpretación
De endeudamiento	$\frac{\text{Total pasivos}}{\text{Total activos}}$	Mide la proporción de los activos totales que financian a los acreedores.
Relación deuda-capital	$\frac{\text{Deuda a largo plazo}}{\text{Capital de los accionistas}}$	Mide el monto relativo de los fondos proporcionados por prestamistas y propietarios.

Fuente: (Anaya Héctor, Análisis Financiero, 2016)

3.2.3.1.3 Rentabilidad

Este es uno de los indicadores más utilizados, ya que hace énfasis en ver el comportamiento de la empresa en términos de satisfacción de expectativas de los inversionistas. (Anaya, pág. 99). Estos indicadores permiten obtener resultados efectivos en cuanto a la toma de decisiones oportunas, para minimizar costos y gastos y obtener un mejor rendimiento. Es importante analizar porque de esta manera se podrá establecer parámetros de satisfacción en

cuanto a las expectativas necesarias y realizar recortes de gastos y costos innecesarios que no estén generando valor a la empresa.

Tabla 7
Razones de Rentabilidad

Razón	Formula	Interpretación
Margen de utilidad bruta	$\frac{Utilidad\ bruta}{Ventas}$	Mide el porcentaje que queda de ventas por cada dólar que pago sus bienes.
Margen de utilidad operativa	$\frac{Utilidad\ operativa}{Ventas}$	Mide el porcentaje que queda de ventas después que se dedujeren los costos y gastos.
Margen de utilidad neta	$\frac{Utilidad\ neta\ despues\ de\ impuestos}{Ventas\ totales}$	El margen de utilidad neta indica la tasa de utilidad obtenida de las ventas y de otros ingresos.
ROA	$\frac{Utilidad\ neta\ despues\ de\ impuestos}{Activos\ totales}$	Revela la eficacia de la administración para generar utilidades a partir de los activos que tiene disponibles
ROE	$\frac{Utilidad\ neta\ despues\ de\ impuestos}{Capital\ de\ accionistas}$	Mide el rendimiento para los accionistas de la empresa al relacionar las utilidades con el capital de los accionistas

Fuente: (Anaya Héctor, Análisis Financiero, 2016)

3.3 Presentación de resultados

3.3.1 Encuesta

A continuación se presenta el resultado de la encuesta realizada a 22 cooperativas de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. Las 2 primeras preguntas están enfocadas en identificar el conocimiento que poseen las cooperativas acerca de los entes de control y su respectiva normativa. Las 3 preguntas siguientes están encaminadas a la estructura interna de las cooperativas y el conocimiento que poseen acerca de la misma. Las 5 preguntas consecuentes están enfocadas exclusivamente al tratamiento financiero y método de recaudación de las mismas.

1. ¿Posee conocimiento de los organismos, que realizan la supervisión y control de las cooperativas de transporte de pasajeros?

Tabla 8:
Conocimiento organismos de control encuesta

Respuesta	Nº Cooperativas	Porcentaje
Si	14	64%
No	3	14%
Desconoce	5	23%
Total	22	100%

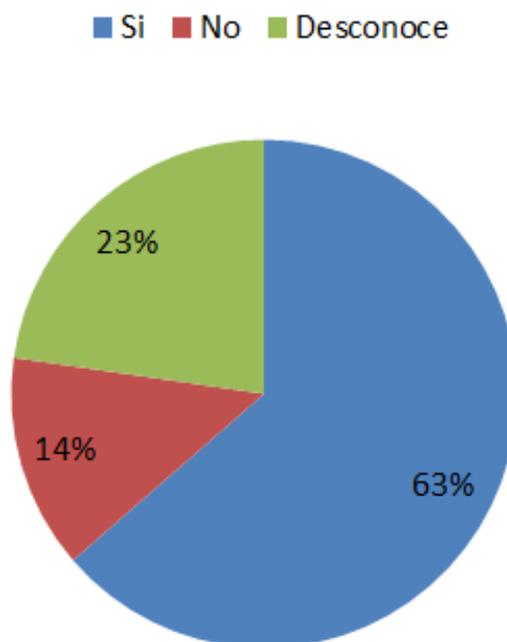


Figura 17: Conocimiento organismos de control

Análisis:

Por tratarse de cooperativas de transporte de pasajeros, se encuentran sujetas a varios organismos de control, tenemos como ente principal la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, seguida de la Agencia Nacional de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Gobiernos Autónomos descentralizados y Municipios, además de ciertas regulaciones del Servicio de Rentas Internas. Respecto al conocimiento de las cooperativas de que se encuentran reguladas por un ente de control el 64% tiene conocimiento que sí, el 14% no posee tal conocimiento y el 23% desconoce el organismo de control.

2. ¿Posee conocimiento de la normativa vigente regulatoria de las cooperativas de transporte público de pasajeros?

Tabla 9:

Conocimiento normativa vigente

Respuesta	Nº	Porcentaje
Cooperativas		
Si	5	29%
No	12	71%
Total	17	100%

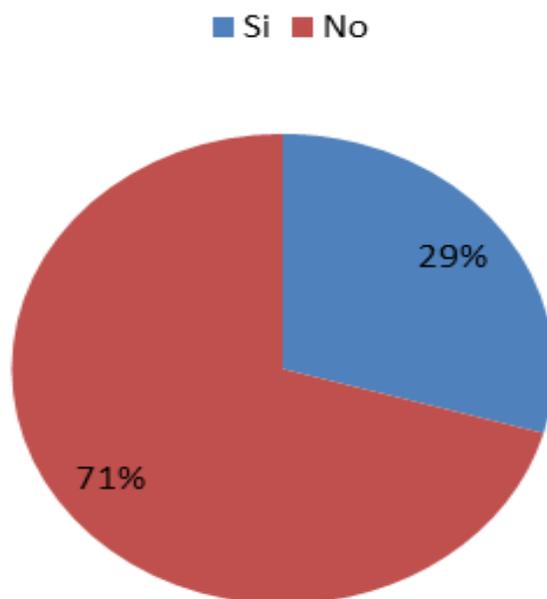


Figura 18: Conocimiento normativa vigente

Análisis:

De la misma manera que las cooperativas tienen su ente de control, cada ente tiene su respectiva ley y reglamento que afecta de manera directa en las mismas, el estudio de la misma permite a las cooperativas no solo evitar ser sancionadas si no también conocer que derechos tienen las mismas y como el estado garantiza su fomento, el 29% tiene conocimiento de la normativa mientras que el 71% no posee el conocimiento sobre las mismas.

3. ¿Conoce la estructura directiva de la cooperativa?

Tabla 10

Conocimiento estructura directiva de las cooperativas

Respuesta	Nº Cooperativas	Porcentaje
Si	17	77%
No	5	23%
Total	22	100%

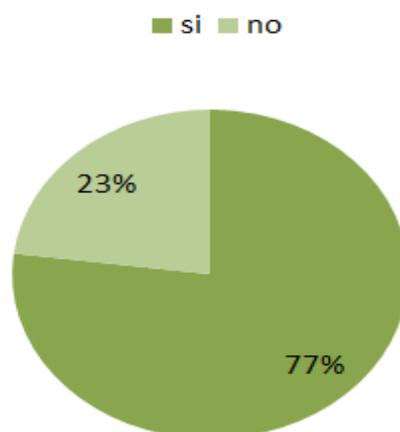


Figura 19: Conocimiento estructura directiva de las cooperativas

Análisis:

El conocimiento de cómo se encuentra la estructura dentro de la organización es de vital importancia ya que permitirá en primera instancia cumplir con la normita, y en segundo lugar permite conocer y relacionarse mejor entre los socios, el 77% de las cooperativas encuestadas señala no conocer la estructura directiva, mientras que el 33% aduce que si lo hace.

4. ¿Considera adecuada el modelo administrativo vigente?

Tabla 11

Satisfacción del modelo administrativo vigente

Respuesta	Nº	Porcentaje
Cooperativas		
Si	14	64%
No	8	36%
Total	22	100%

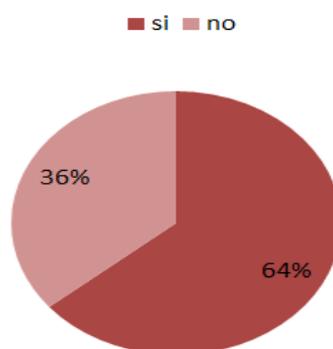


Figura 20: Satisfacción del modelo administrativo vigente

Análisis:

El modelo administrativo dentro de una cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros esta conformad con la asamblea general, consejo de administración, consejo de vigilancia y la gerencia, los miembros son electos por el socio en el caso de la asamblea general, y por la asamblea mediante voto secreto en los demás casos. Pese al poco conocimiento que se tiene sobre el tema el 64% de las cooperativas encuestadas están de acuerdo con la estructura mientras que el 36% señala que no lo está.

5. ¿Conoce las funciones específicas de cada miembro de la administración de la cooperativa?

Tabla 12

Conocimiento de las funciones administrativas

Respuesta	Nº Cooperativas	Porcentaje
Si	3	14%
No	19	86%
Total	22	100%

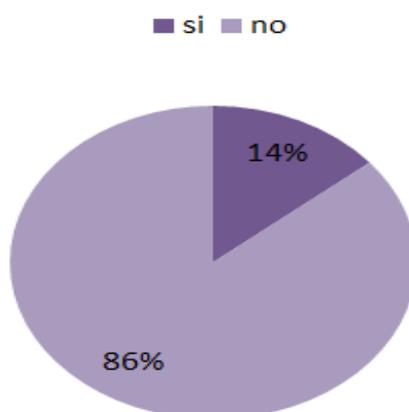


Figura 21: Conocimiento de las funciones administrativas

Análisis:

Dentro de la estructura directiva de la cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros cada miembro tiene una función específica está definida por obligaciones y atribuciones que tienen cada miembro directivo, esto ayudada a descentralizar los mandatos y toma de decisiones así como una adecuada segregación de funciones. Pese a esto el 86% de las cooperativas encuestadas ni poseen el conocimiento adecuado para cada directivo y solo el 14% posee el mismo.

6. ¿Se encuentra familiarizado con los documentos contables que presenta la cooperativa a las entidades de control?

Tabla 13
Conocimiento documentos contables

Respuesta	Nº Cooperativas	Porcentaje
Muy familiarizado	4	18%
Básico	12	55%
Desconoce	6	27%
Total	22	100%

■ Muy familiarizado ■ Básico ■ Desconoce

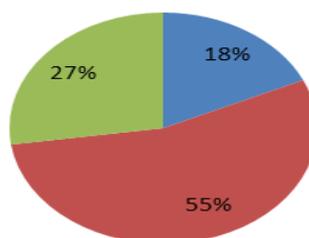


Figura 22: Conocimiento documentos contables

Análisis:

Como organizaciones reguladas y controlados por entes superiores obligatoriamente sin excepción deben presentar informes de los estados financieros (Estado de situación financiera y estado de resultados integrales) y demás documentos si así la autoridad competente lo solicita. El 55% de las cooperativas señala que posee un conocimiento básico de los documentos contables que se deben presentar, el 27% desconoce que documentos deben ser presentados y el 14% poseen un conocimiento total de los documentos que se van a presentar a los diferentes organismos de control.

7. ¿Está informado de la situación económica de la cooperativa?

Tabla 14*Conocimiento situación económica de la cooperativa*

Respuesta	Nº Cooperativas	Porcentaje
Totalmente	5	23%
Básico	7	32%
Desconoce	10	45%
Total	22	100%

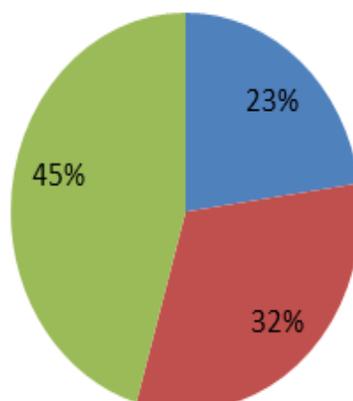


Figura 23: Conocimiento situación económica de la cooperativa

Análisis:

La situación económica de una empresa demuestra cómo se encuentra esta respecto a la administración y como se han manejado los recursos recibidos, además que permite tomar decisiones adecuadas respecto a la situación en la que se encuentra. El 45% de las cooperativas desconoce la situación económica de la misma, el 32% tiene un conocimiento básico y por último el 23% tiene pleno conocimiento de la situación económica de la misma.

8. ¿Posee conocimiento del sistema de caja común?

Tabla 15
Conocimiento sistema de caja común

Respuesta	Nº Cooperativas	Porcentaje
Totalmente	3	14%
Básico	2	9%
Desconoce	17	77%
Total	22	100%

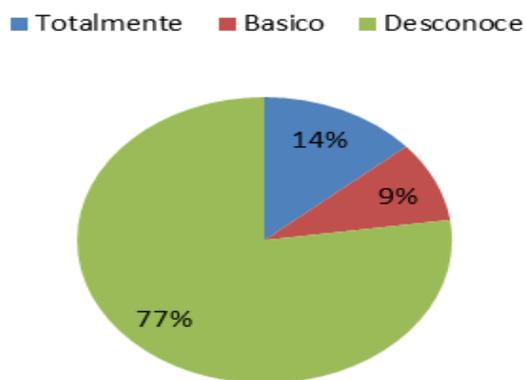


Figura 24: Conocimiento sistema de caja común

Análisis:

El sistema de caja común está diseñado exclusivamente para un sistema cooperativista el mismo que sirve para que todos los socios tengan beneficios iguales el uso eficiente de este sistema colabora al surgimiento de la cooperativa y por ende a cada socio. Pese a que este sistema es de implementación obligatoria el 77% desconoce cómo funciona, el 14% tiene pleno conocimiento y el 9% tiene un conocimiento básico.

9. ¿Está de acuerdo del manejo de una caja común dentro de la cooperativa?

Tabla 16

Satisfacción del sistema de caja común

Respuesta	Nº Cooperativas	Porcentaje
Si	5	23%
No	17	77%
Total	22	100%

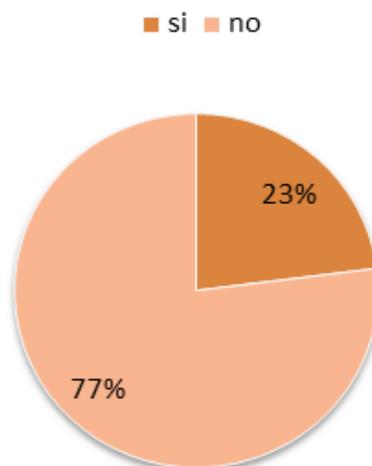


Figura 25: Satisfacción del sistema de caja común

Análisis:

El sistema de caja común es netamente de carácter cooperativista, la persona encargada de la misma debe ser alguien capacitada y honrada que transparente el uso de la misma, es la asamblea general quien designa el manejo del mismo. Pese a lo señalado el 77% de los encuestados no se encuentra de acuerdo con el manejo del mismo y el 23% aduce que si lo está.

10. ¿Cuál es el medio de recaudación que utiliza la cooperativa?

Tabla 17
Medios de recaudación

Respuesta	Nº Cooperativas	Porcentaje
Boletos	7	32%
Contador digital	11	50%
Ninguno	4	18%
Total	22	100%

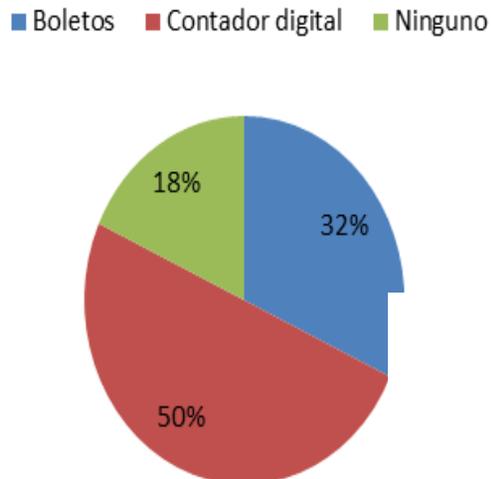


Figura 26: Medios de recaudación

Análisis:

Al terminar la jornada laboral el chofer de la unidad debe entregar el valor total de lo recaudado durante el día, el valor recaudado se lo revisa mediante el sistema de recaudación y así entregar la totalidad. El 50% adaptado el contador digital, el 32% lo hace mediante boletos y el 18% no utiliza ningún sistema de recaudación.

Conclusión Encuesta

Mediante los resultados obtenidos se puede concluir que el conocimiento de la normativa reglamentaria es baja conduciendo a escasa pese a que es de cumplimiento obligatoria la información que se tiene sobre la misma es reducida, sea por su poca difusión por parte de los organismos de control que no lo han realizado de manera oportuna, o a todos quienes conforman las cooperativas, o el poco interés de los socios cooperativistas aduciendo que no es importante el conocimiento de las mismas.

La estructura interna está formada como lo dispone la normativa a pesar de eso se pudo evidenciar que no poseen conocimiento sobre las funciones que debe desempeñar cada uno, adicional es importante recalcar que si están estructuradas adecuadamente con el numero indicado de administradores estos no conocen cuál es su función específica en el puesto que ocupan y cuál es su misión dentro de la misma.

La parte contable se tiene un conocimiento básico sobre lo que deben presentar a los entes de control y para finalizar acerca del sistema de caja común es totalmente deficiente el conocimiento sobre el mismo, es importante el conocimiento total en la parte contable ya que permitirá tomar decisiones oportunas y lomas acertadas para la misma. Por otro lado el conocimiento del manejo de caja común es necesario he importante ya que permitirá evitar sanciones por el incumplimiento de la normativa además que el manejo eficiente de la misma ayudara al surgimiento efectivo de la cooperativa y así cumplir con los objetivos de la implementación de caja común en las cooperativas de transporte terrestre de pasajeros.

3.3.2 Entrevista

Con el fin de obtener mejores resultados se procedió a realizar una entrevista, el cual se centró en cuatro preguntas para corroborar información con la encuesta realizada, la entrevista se realizó a un representante directivo de cada cooperativa, a continuación los resultados que fueron adaptados de acuerdo a su similitud en las respuestas.

Pregunta 1.

Las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros, tienen organismos de control y regulación los mismos que cuentan con su respectiva normativa de cumplimiento obligatorio, conoce los mismos y si no es así cual piensa que es la razón por la que se la desconoce.

Respuesta

Una vez analizada la pregunta 1 se pudo tabular entre las respuestas más repetitivas para poder llegar a un conceso y agrupar las principales razones del desconocimiento.

Tabla 18
Razones del desconocimiento de la normativa

Conoce los organismos	SI	NO
Razones desconocimiento	14	8
Poca difusión	12	
Falta de interés	6	
No le competen	2	
Otras	4	

De acuerdo a los resultados obtenidos se encontró que entre las principales razones encontramos la poca difusión que existe por parte de los organismos controladores, y el bajo interés que poseen los directivos en conocer más del tema, mientras que la minoría nos hace conocer que no le compete leer la ley y proponen otras razones pequeñas.

Pregunta 2.

Al ser organizaciones controladas por un ente rector, las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros están obligadas a presentar ciertos documentos contables de manera

obligatoria posee información sobre aquellos, quien los realiza, así como la situación económica de la cooperativa, si no es así cual es la razón por su desconocimiento.

Respuesta

Una vez analizada la pregunta 2 se pudo tabular entre las respuestas más repetitivas para poder llegar a un conceso y agrupar las principales razones del desconocimiento.

Tabla 19
Razones del desconocimiento documentos contables

Conoce los doc. contables	SI	NO
Razones desconocimiento	16	6
No le competen	9	
No la comparten	11	
Le es indiferente	7	
Otras	4	

Tabla 20
Razones del desconocimiento situación financiera

Conoce la situación fin.	SI	NO
Razones desconocimiento	16	6
No le competen	16	
No la comparten	13	
Le es indiferente	3	
Otras	5	

De la información recopilada se encontró que los socios entrevistados tienen el conocimiento de quien es el encargado de presentar la información contable, sin embargo

supieron señalar que la situación económica de la cooperativa es baja sea porque no le compete o a su vez no es compartida por el directivo encargado, en cuanto a si le es indiferente la presentación de los documentos contables, mas no la situación económica de la cooperativa.

Pregunta 3.

En busca de una mejor administración en la normativa vigente establece que las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros deben adaptar un sistema de caja común, conoce usted el funcionamiento del mismo y se encuentra de acuerdo con este, si no es así mencione las razones para la inconformidad.

Respuesta

Una vez analizada la pregunta 3 se pudo tabular entre las respuestas más repetitivas para poder llegar a un conceso y agrupar las principales razones del desconocimiento.

Tabla 21

Razones del desconocimiento del sistema de caja común

Conoce el sistema	SI	NO
Razones desconocimiento	4	18
No es difundido	12	
No es claro	19	
Incertidumbre en su manejo	17	
No brinda seguridad	20	
Administración no calificada	19	
Otras	4	

Una vez obtenidas las diferentes respuestas se pudo constatar que la mayoría del personal directivo entrevistado, aduce que este sistema no se presenta lo suficiente claro además que no ha sido difundido de una manera adecuada, otra razón alarmante es que no brinda seguridad para los involucrados por la administración del sistema de caja común no lo hace un personal calificado, cabe recalcar que al ser un desconocimiento alto que se tiene del mismo va a existir mayor incertidumbre y falta de confianza en los resultados que se pueden llegar a obtener.

Pregunta 4.

Para un mejor manejo de los fondos que ingresan a razón del servicio prestado por las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros se establecieron diferentes mecanismos de recaudación, puede mencionar ventajas y desventajas de los mismos.

Respuesta

Una vez analizada la pregunta 4 se pudo tabular entre las respuestas más repetitivas para poder llegar a un conceso y agrupar las principales razones del desconocimiento.

Tabla 22
Ventajas y desventajas de medios de recaudación

Mecanismos de recaudación	Ventajas	Desventajas
Boletos	Precisión	Costos de impresión Contaminación Pagos fiscalizadores
Contador electrónico	Minimiza costos	Vendedores ambulantes
No usa	Costos	Se desconoce % de usuarios Es propenso a no recibir todo lo recaudado No cumple con la normativa Irregularidades

Como todo sistema nuevo implantado va a generar ventajas y desventajas de acuerdo al sistema que usa cada cooperativa han señalado diversas que presentan cada uno, sin embargo se pudo apreciar que es una medida urgente el uso de un sistema de recaudación primero porque así lo exige la ley y consecuentemente un control eficiente exige el uso del mismo.

3.4 Metodología Propuesta

3.4.1 Resumen

La metodología propuesta tiene como propósito ofrecer una guía la misma que presenta características como que sea práctica y a su vez sencilla para lograr un desarrollo de competencias tanto en el ámbito directivo, como en el administrativo en las cooperativas de

transporte público terrestre de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. Considerando que el objetivo principal de estas es brindar un servicio de calidad para sus usuarios.

Basado en el sistema de caja común, y adecuando un correcto medio de recaudación que contempla la normativa regulatoria vigente. Para lo cual se propone tres fases que permitan la implantación de un nuevo sistema de gestión administrativa que conlleve al cumplimiento de objetivos planteados sin olvidar la razón de ser de las cooperativas. Para la elaboración del proceso de metodología se propone una serie de ayudas metodológicas las mismas que colaboran a que el proyecto surja de manera armónica de esta manera permite que se desarrolle de una manera coherente.

3.4.2 Antecedentes

El estado ecuatoriano, con la finalidad de cubrir todas las organizaciones generadoras de ingresos por prestación de servicios o venta de bienes, se realiza una adecuada estructuración sólida y alineada a cubrir necesidades de carácter general mediante diferentes normas regulatorias para un adecuado bienestar de los involucrados.

La ejecución de lo ya mencionado descansa en los diferentes organismos de control y regulación en un conjunto de leyes, reglamentos, y ordenanzas, en lo que se define un macro proceso en una adecuada gestión de conocimiento con el fin de que este sea aprovechado para así lograr mejorar productos y servicios. El objetivo de toda normativa está enmarcado en desarrollar y fortalecer las competencias de las cooperativas, para de esta manera mejorar el potencial humano.

Actualmente el área de cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros está normado por 4 organismos de control, los cuales puntualizan en su estructura organizativa, y el manejo de un sistema de caja común con un adecuado mecanismo de recaudación.

Para lo antes mencionado como estrategia de cumplir con éxito los resultados se encuentran resumidos en tres fases que permiten la implementación de una adecuada gestión administrativa, para las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito del proyecto de investigación “Impacto financiero” para los transportistas de la ciudad de Quito, como propuesta de alinear las competencias individuales por medio de un proyecto que permita vincular y orientar, a los involucrados permitiendo la prestación de un servicio de calidad.

3.4.3 Situación actual

Para conseguir un adecuado desarrollo de competencias nos basamos en diferentes procedimientos basados en tres fases las mismas que van permitir una correcta implementación para las mismas las fases antes mencionadas se clasifican en: preparatoria, ejecutora y evaluadora, basado en un análisis previo el cual permita satisfacer necesidades para las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros.

El enfoque basado en análisis de satisfacción de necesidades consta de tres pilares los cuales van orientados al aprendizaje para adultos conocido como andrología todo esto basado en la experiencia y el conocimiento.

La metodología utilizada se apoya en un adecuado proceso de aprendizaje para los directivos, socios y personal involucrado en las cooperativas de transporte público terrestre de

pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, describiendo detalle a detalle los pasos que debe seguir para la implementación de una adecuada gestión administrativa.

3.4.4 Introducción

La metodología propuesta se centra en uno de los principales objetivos del presente trabajo de investigación “Impacto Financiero según la ordenanza N° 194 en el Distrito Metropolitano de Quito” el mismo que responde a los resultados obtenidos en la encuesta y entrevista a los directivos de las cooperativas de transporte publico terrestre de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, en donde se pudo identificar las principales debilidades en la gestión administrativa.

De lo antes mencionado la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE en cumplimiento de su filosofía institucional correspondiente a la vinculación con la colectividad y tomando en cuenta a sus estudiantes como principal insumo, propone a los mismos quienes estén cursando los últimos semestres en su carrera estudiantil, utilizar la metodología propuesta para que puedan ejecutar un proyecto de vinculación que permitan mejorar las debilidades encontradas y de esta manera contribuyan a los socios cooperativistas con beneficios de carácter provincial y de país.

La propuesta que se presenta se ve justificada por cuanto permite dar cumplimiento a la Ordenanza Municipal N° 194 del Distrito Metropolitano de Quito esencialmente en la implementación de un sistema de caja común, con adecuados mecanismos de recaudación que brinden seguridad y confianza a sus socios cooperativistas, ya que con los resultados obtenidos se logró evidenciar la necesidad urgente de desarrollar un modelo de gestión administrativa para los mismos.

Se pretende lograr lo antes mencionado mediante capacitaciones para directivos, socios e involucrados de las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros para que estos logren desarrollar sus competencias en las áreas directivas y administrativas, cubriendo así vacíos y deficiencias que ya han sido impartidas por la respectiva autoridad competente, con el fin de dar cumplimiento a la normativa además que los se sientan parte de un solo elemento y logren contribuir al mejoramiento institucional de la cooperativa.

De igual manera se contribuye a la consecución de una de las orientaciones de la filosofía institucional que tiene la Universidad de las Fuerzas Armadas “ESPE”, en cuanto a la vinculación con la sociedad con el fin de satisfacer necesidades.

Lo que se busca es que los socios y directivos de las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros tengan una oportunidad de revisar conceptos así como desarrollar diferentes criterios para aplicar diversidad de técnicas e instrumentos mediante la realización sistemática de cursos de capacitación estos irán orientados a desarrollar las suficientes y necesarias competencias de carácter administrativa que se han identificado.

Para poder llevar a cabo como proyecto de vinculación para estudiantes de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, los interesados deberán formar grupos de trabajo los cuales deberán orientar la acción de su trabajo hacia los aspectos principales de su tarea, teniendo en cuenta la meta proponiendo así la formación para implementar la gestión administrativa.

En el área de servicios el sector de transporte ocupa el 96% generando ingresos altos para la economía del país, el amplio número de entidades controladoras así como la normativa que

estas deben cumplir, hace que la puesta en marcha de este proyecto resulte sumamente importante ya que se contribuirá con un sector estratégico para la activación económica del país.

3.4.5 Objetivo general

Mejorar las competencias de carácter directivo y administrativo, mediante la propuesta de gestión administrativa basada en tres fases de implementación a seguir en la elaboración del proyecto de vinculación; para contribuir al mejoramiento de las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros, basado en el cumplimiento de la ordenanza municipal N° 194 del Distrito Metropolitano de Quito.

3.4.6 Objetivos específicos

- Desarrollar las debilidades en competencias directivas y administrativas como resultado de la investigación.
- Elaborar una matriz directiva que permita un modelo de gestión administrativa adecuada.

3.4.7 Modelo de gestión administrativa

La gestión administrativa enfocada a la caja común en cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros, se debe efectuar con la participación de cada miembro de cada una de las cooperativas es decir que cada socio va asumir todo lo determinado dentro de la cooperativa, como son los objetivos y demás actividades sin olvidar que el objetivo principal de este tipo de cooperativas en primer lugar no es lucrativo y está enfocado en brindar un servicio de calidad y adaptarse a la demanda para sus usuarios para solo así llegar al cumplimiento de objetivos.

Al contemplar a cada uno de los miembros de las cooperativas en todas las acciones resulta que es trascendental el cambio del esquema administrativo y organizacional. El desarrollo

del modelo de gestión administrativa es necesario e importante que todo este tipo de acciones sean integrales y permanentes, este contempla tres fases; la primera que es preparatoria la cual va a brindar los lineamientos y los recursos para de esta manera continuar con la siguiente fase que es ejecutora la misma que es el funcionamiento en sí, y finaliza con la fase evaluadora, en la misma que se revisara si se cumplen con los objetivos y si hay correcciones por realizarse, tomando en cuenta el sistema de caja común.

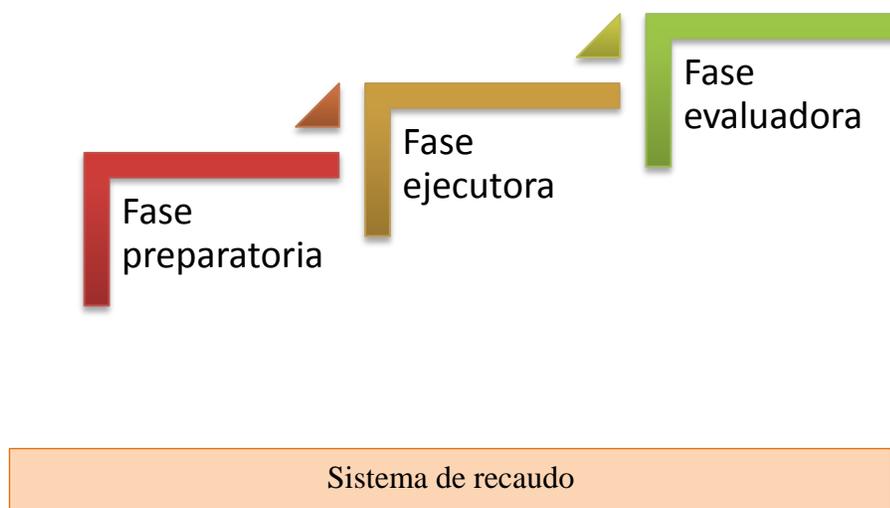


Figura 27: Modelo de gestión administrativa

3.4.7.1 Fase preparatoria

Esta fase se va a desarrollar diferentes actividades las cuales van a ser enfocadas en delimitar el adecuado camino orientado en cumplir la misión de las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros, entendiendo que su naturaleza es netamente cooperativista.

Para iniciar con esta fase, basándose al estudio de necesidades de las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros, en exclusivo es importante plantear objetivos y organizar los diferentes recursos con los que estas cuentan, razón por la cual es aquí donde vamos a definir objetivos, estrategias y diferentes planes que permitan integrar así como coordinar diversas actividades; al definir lo antes señalado es importante que se defina algunas metas de carácter medible, las cuales serán enfocadas a indicadores de lo que se propone para tener enfocado el trabajo que realizarán y cuáles serán responsables dentro de la organización en hacer cumplir.

Para lograr lo ya mencionado en pro de cumplir los objetivos que se plantean las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros, debemos conceptualizar ciertos términos que permitan centrarse mejor en lo que buscamos, términos como misión, visión todo esto con la finalidad de generar valor para las cooperativas y satisfacer las necesidades de los usuarios.

3.4.7.1.1 Misión y Visión

Como toda organización legalmente constituida debe contar con un plan estratégico empezando con la formulación de la misión y visión de la misma es importante que las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros cuenten con las mismas ya que estas contribuirán al cumplimiento de objetivos sin perder la orientación de ser de las mismas.

La misión debe ser clara teniendo en cuenta que esta se refiere a la razón de ser de la cooperativa, esta debe ser expresada en tiempo presente, ya que la misión justifica lo que la cooperativa realiza en este momento.

Por otro lado la visión es la imagen que como cooperativa nos proyectamos a largo plazo, en palabras más sencillas es como la cooperativa espera que sea su futuro, aquí podemos decir que es la expectativa ideal que esperamos que ocurra. Cuando se platee la visión es bueno ser ambiciosa pero teniendo a la vez realista para que pueda guiar a sus socios al cumplimiento de la misma.

El planteamiento del objetivo principal debe estar encaminados a en los planes más significativos que ayuden a especificar los resultados que se desean obtener, no solo para los administradores y directivos de la cooperativa, también debe ser comprendido por cada miembro de la misma para así conocer que pasos deben seguir para su cumplimiento. A continuación se presentan algunos ejemplos de objetivos específicos que se pueden plantear las cooperativas:

- Mejorar la calidad de vida de los conductores y controladores de las unidades que prestan el servicio en la cooperativa.
- Brindar a los usuarios un servicio de calidad el cual otorgue comodidad y seguridad a los mismos.
- Establecer una relación adecuada en la oferta y demanda.
- Implementar planes de mantenimiento preventivo a las unidades de transporte.
- Disminuir costos operativos.

Para el cumplimiento de los objetivos, se deben dictar en las cooperativas ciertas políticas que ayuden a los mismos; estas políticas deben ser apalancadas en ciertas estrategias de carácter organizacional, para así lograr definir tareas, determinar ejecución de las mismas y establecer

responsables para su cumplimiento. Es en este momento donde se dispondrá los recursos, como se los manejar y quienes lo realizaran.

3.4.7.1.2 Modelo de estructura interna

Ahora se va a plantear un organigrama adecuado para este tipo de organización, lo que se busca es que el diseño de este esquema conserve lo apropiado a la normativa que regula a las cooperativas, conservando características similares de las mismas, la idea es modificar aspectos que se convierten en conflictivos como la centralización en la toma de decisiones, la deficiencia en comunicación formal, la ausencia de departamentos de carácter administrativos en las unidades y la deficiencia contratación que existe en cuanto al personal.

Teniendo en cuenta que el modelo de sistema de caja común está basado en el principio cooperativista el mismo que lo norma la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, para de esta manera transparentar la información y presentar una adecuada rendición de cuentas, así como una distribución equitativa de los excedentes que presente la cooperativa como entidad económica. (Ver figura 28: modelo estructural propuesto por el sistema de caja común).

Descripción departamental

Junta General de Socios

Se propone como principal órgano rector a la Junta General de Socios, cuya función es tomar decisiones así como elegir a sus representantes dentro del directorio, esta será la encargada de elegir a los representantes de cada cooperativa así como de sus principales departamentos bajo una modalidad de un concurso de méritos y oposición, se toma como primera necesidad la

contratación para el departamento Jurídico, recalando que los miembros de este departamento pueden o no ser socios de la misma.

Modelo estructural propuesto bajo el sistema de caja común

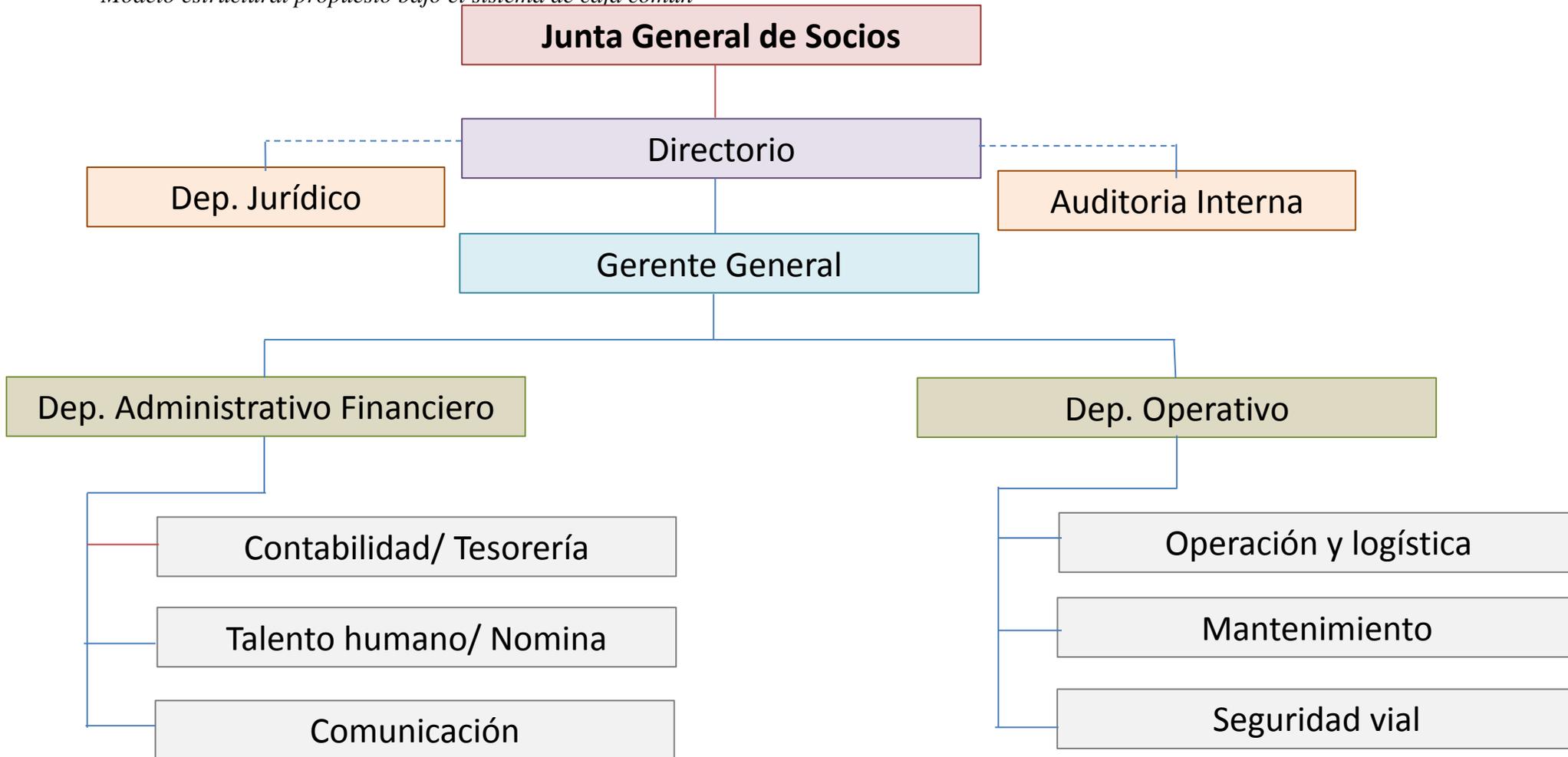


Figura 28: Modelo estructural propuesto por el sistema de caja común

Directorio

Será la junta general de socios quienes elegirán el directorio el mismo que será conformado por socios de la cooperativa, serán los encargados de cumplir funciones en los comités de administración y vigilancia, realizando un seguimiento técnico y administrativo. El directorio será conformado por el presidente, vicepresidente y 8 directivos, estos tendrán voz y voto en la toma de decisiones.

Podrán consultar a personas especialistas para evitar decisiones erróneas, estos especialistas pueden ser o no miembros de la cooperativa. El presidente es el principal directivo dentro de la cooperativa puede convocar a junta de socios además que tiene la facultad de vigilar las demás áreas de la cooperativa.

Gerente General

El gerente general será elegido por la junta general de socios, este va a estar a cargo del manejo profesional y técnico de todas las áreas de la cooperativa, la potestad de es el representante legal, judicial y extrajudicial de la cooperativa.

Área administrativa financiera

Esta área será encargada de brindar soporte a la estructura organizacional de cada cooperativa, la función principal es proporcionar personal calificado y especialista para cada área teniendo en cuenta parámetros técnicos encaminados al cumplimiento de objetivos brindando así beneficios a la cooperativa.

Esta área es primordial dentro del modelo propuesto ya que es la encargada de direccionar la recaudación de ingresos diarios, el correcto manejo contable de los fondos recaudados diarios, la correcta transparencia de los mismos como exige la normativa sus áreas de apoyo son contabilidad, talento humano y comunicación. Es en este lugar donde se da tratamiento igualitario y equitativo para cada uno de los socios, además de velar por el bienestar de los choferes, controladores y personal que participa indirectamente dentro de las cooperativas.

Contabilidad y tesorería

En este departamento se maneja el dinero diario de la cooperativa, es en este departamento donde se recauda fondos, cancela sueldos, salarios y beneficios sociales de los trabajadores. Adicional que administrara los fondos de manera eficiente de tal forma que procure disponer con los recursos adecuados en cada departamento para que funcionen eficientemente.

Talento humano y nomina

Dentro de este departamento se desarrollan las actividades operacionales y de apoyo de la cooperativa por lo que resulta demasiado importante debido al impacto que tiene sobre las mismas. La contratación de un personal calificado para los diferentes puestos directivos, conductores profesionales y calificados, colabora al cumplimiento de objetivos además de minimizar costos por infracciones, mantenimientos innecesarios.

Un adecuado departamento de talento humano brinda confiabilidad y seguridad a los usuarios y a los socios mismos de la cooperativa. Este departamento será encargado de reclutar el personal altamente calificado para cada uno de los puestos que se necesita en la cooperativa.

Nomina

El manejo de la nómina es primordial dentro de la cooperativa ya que esta brinda seguridad a sus colaboradores, de acuerdo a la normativa vigente es de carácter obligatorio la afiliación social de los conductores y controladores, además de realizar el pago de sus salarios de manera mensual a los mismos, es ahí donde radica la importancia de este departamento y el correcto manejo del mismo.

Comunicación

Este departamento es de carácter imperativo al momento de establecer diferentes canales de comunicación y relaciones dentro de la cooperativa, así como personajes que intervienen de manera directa e indirectamente. Por los resultados obtenidos este departamento resulta necesario ya que la comunicación dentro de las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros es ineficiente.

La comunicación debe realizarse de manera eficiente en todos sus ejes, todos los involucrados deben estar al tanto de lo que sucede en la misma sin importar su estatus, ya que de esta manera se garantiza mejores resultados dentro de la cooperativa, existen varios canales que contribuyen a una comunicación más eficiente. El avance en la tecnología es una herramienta que debería aprovecharse a total cabalidad.

Área Operativa

El control para las cooperativas de transporte público de pasajeros debe contar con características específicas ya que es aquí donde se va a establecer los horarios de las diferentes rutas de las

cooperativas así como la distribución de las unidades, es necesario e importante definir lineamientos que contribuyen a un eficiente proceso operativo centrado en el sistema de caja común.

Operación y logística

Este departamento será el encargado de gestionar el correcto funcionamiento operativo de las unidades pertenecientes a las cooperativas, la idea es que todas las unidades recorran la misma cantidad de kilómetros por día, evitando así que los conductores peleen por coger pasajeros generando inseguridad para los usuarios. Este departamento registrara novedades y problemas que se presentan en el trabajo diario, para conforme lo recaudado se pueda tomar decisiones que ayuden a mejorar el servicio.

Mantenimiento

Lo que se desea conseguir con este departamento es un adecuado mantenimiento a las unidades vehiculares pertenecientes a las cooperativas, el fin es aumentar la productividad de las mismas, cuyo objetivo es principal es aumentar la confiabilidad en los usuarios sobre las unidades, reducir costos de repuestos y reparación por no realizar mantenimiento preventivo, así se minimizara la ausencia de unidades dañadas o paralizadas.

La función de este departamento no se basa solo en mantenimiento preventivo de las unidades, adicional a esto deberá buscar talleres adecuados que garanticen mano de obra calificada para realizar las mismas, además de ver la mejor oferta para poder reducir costos sin arriesgar la seguridad de los usuarios.

Seguridad vial

La importancia de este departamento es esencial ya que va encaminado al estudio y el análisis de toda la normativa que regula a las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros que permita direccionar a los socios para de esta manera se evite sanciones innecesarias a más de brindar seguridad y armonía a socios, conductores, controladores y usuarios.

3.4.7.1.3 Modelo de recaudo centralizado

Con el fin de mejorar el recaudo existente en las unidades de las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros, se propone un modelo de carácter centralizado, se propone un modelo adaptado en corto, mediano y largo plazo, con el fin de cumplir objetivos, deseando así finalizar con un modelo que brindan empresas que proveen el servicio tecnológico el sistema que se propone se denomina SIR corresponde al nombre Sistema Integrado de Recaudo.

Este sistema brinda un conjunto de beneficios para los usuarios, socios y colaboradores entre los que podemos mencionar son medios de pago, hardware y software, red de telecomunicaciones y actividades que incluyen el recaudo de tarifas las cuales permiten un mayor control en la información y en los ingresos económicos que cancelan las personas usuarias del sistema de transporte terrestre público, con la finalidad de realizar verificar y auditar las cuentas.

En manera resumida se propone un sistema automatizado cambiando totalmente el sistema manual que es manejado, considerando que el sistema será adaptado de acuerdo a la realidad del transporte de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. El contar con un sistema de paradas establecidas y oficializadas por la alcaldía del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cree un mayor control, abriendo así la posibilidad de que todas las unidades pertenecientes

a las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros de implementar contadores automáticos de pasajeros con la finalidad de obtener un control efectivo y eficiente de los recursos monetarios recaudados.

El sistema de carácter tecnológico de recaudación que se propone es totalmente compatible, además que estos se complementan con otros sistemas como es el de verificador de tarifas y el de seguridad interna para todas las unidades de transporte público terrestre de pasajeros que en funcionamiento conjunto podemos ver que es capaz de otorgar los siguientes beneficios:

- Tienen la capacidad de revisar videos en el caso de que surgieran robos o reclamos, inclusive si se tiene la sospecha de que se está haciendo un mal uso del sistema de recaudación, los videos pueden ser revisados en tiempo real así como pasado cierto tiempo dependiendo de la necesidad que se presente.
- El sistema puede enviar mensajes inmediatos a través de usuarios que tengan dispositivos de displays LED, esto contribuye a mejor control por parte de los organismos de control como de usuarios en búsqueda de un mejor servicio.
- Envía mensajes de manera inmediata a los conductores de las unidades de transporte mediante consolas, permitiendo trabajar en red además de ser auxiliados en el caso de que estos necesiten haciendo así una respuesta inmediata.
- La información es automatizada para el usuario mediante la central operativa, permitiendo conocer ciclos, estado de la unidad inclusive datos del conductor y estado de su unidad.
- La supervisión que se realiza de las operaciones que se realizan en la operación de la línea es confiable, agilitando el trabajo para los organismos de control y para los usuarios.

Bajo las condiciones que se pudieron mencionar anteriormente se puede acotar que existe una mayor facilidad en las operaciones debido a que se dispone de una información centralizada.

Actualmente se pudo constatar que desde el momento en que se puso en vigencia la ley en la que se establece el sistema de recaudación se lo realiza de forma manual en su mayoría, esto implica costos mayores en la contratación de fiscalizadores quienes son los encargados de revisar en las diferentes unidades la entrega de boletos y anotar en sus reportes, esto fue la medida más factible y óptima en lo que se refiere a corto plazo.

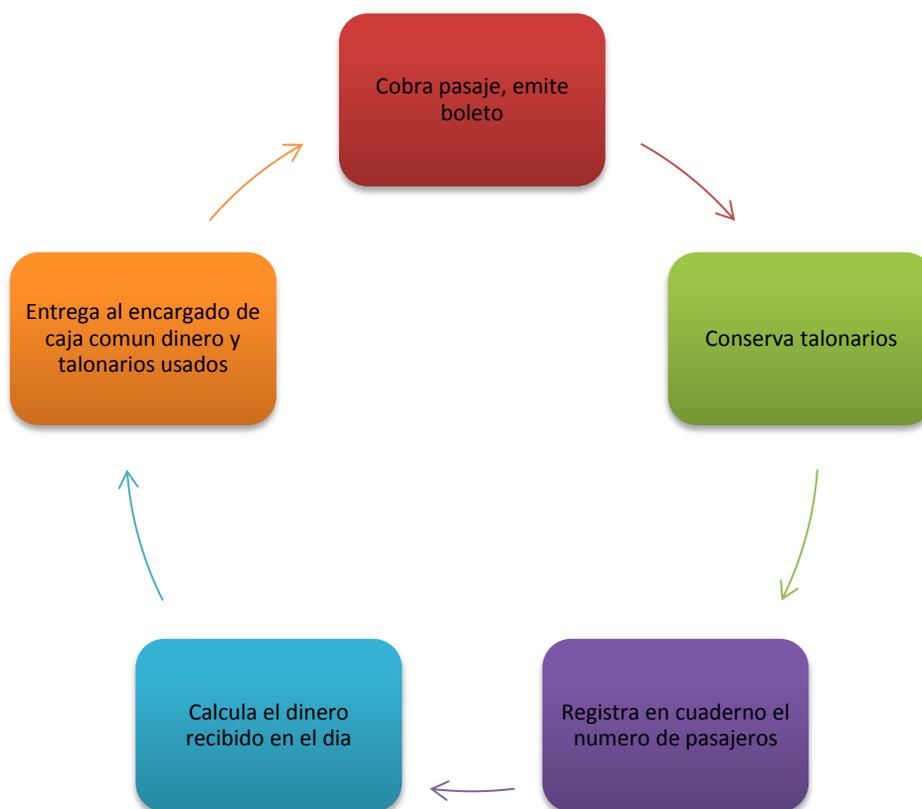


Figura 29: Recaudación manual – corto plazo

En la medida que transcurre el tiempo es necesario adaptar un sistema de recaudación de manera semimanual esto quiere decir que se hará la combinación de un sistema automático además de un registro manual a cargo del controlador, además que este recibirá el dinero, será este quien realice el arqueo de caja diaria y entregar al administrador del sistema de caja común dentro de cada una de las cooperativas.

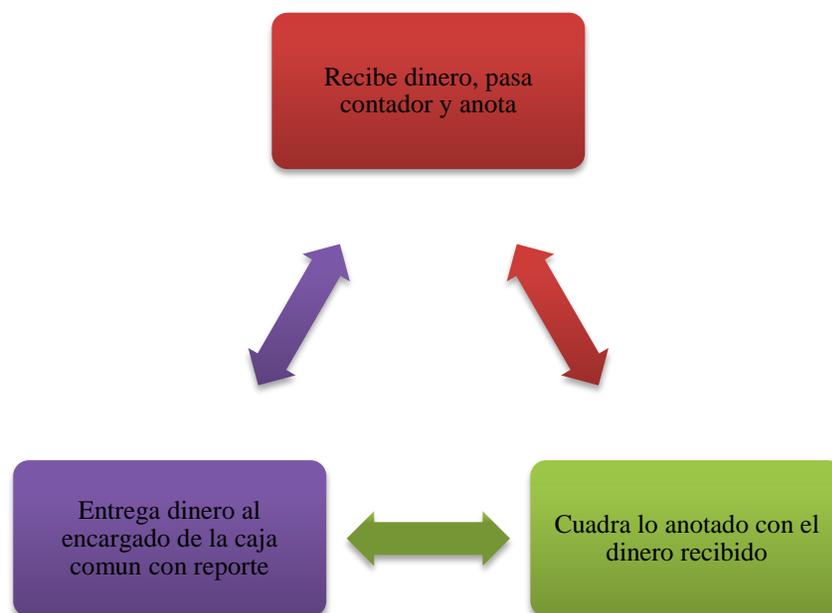


Figura 30: Recaudación semimanual- mediano plazo

Finalmente se propone el sistema de recaudación a largo plazo, ya una vez que se encuentre mejor familiarizado con el sistema automático, esto quiere decir que se encuentra comprendido el funcionamiento de software y hardware es prudente realizar la automatización total del sistema de recaudación, permitiendo de esta manera un mayor control y confianza en el sistema.

La eficiencia en un mayor control va de la mano con la confianza no solo al usuario en cuanto a la prestación del servicio, también para los socios y colaboradores ya que garantiza un uso adecuado de los recursos que estos brindan a su cooperativa otorgando bienestar, satisfacción a todos los involucrados.

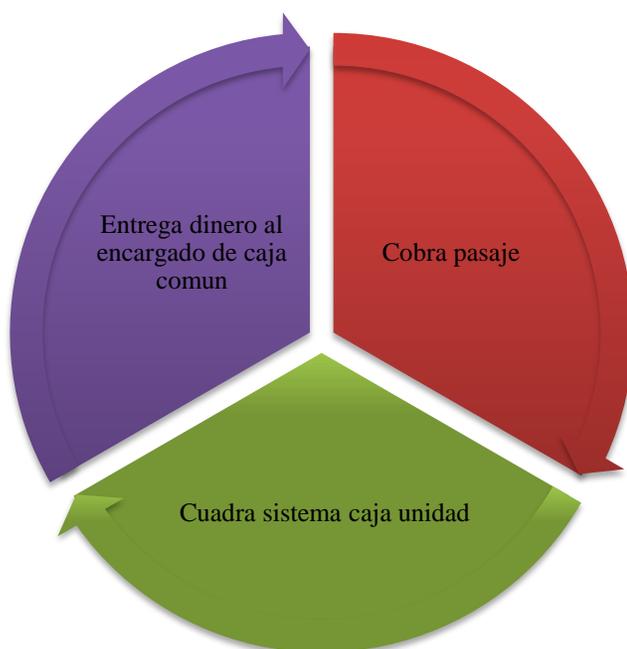


Figura 31: Recaudación automática- largo plazo

En resumen podemos resaltar que a medida que transcurre el tiempo, lo que se busca es minimizar trabajo, garantizar control por ende brindar confianza a los socios y demás interesados de los ingresos que se tiene en el sistema de caja común. El beneficio que se brinda y se pretende conseguir no es para un grupo de involucrados, al contrario pretende englobar a todos y cada uno de los mismos sin importar que tan directo influyen en el mismo.

3.4.7.1.4 Plan Operativo

Se presenta a continuación un plan de carácter operativo, de supervisión y de control ya que resulta importante que estos sean tomados en cuenta dentro de la programación de las operaciones que realizan las cooperativas de transporte público de pasajeros los mismos que deben permitir al directivo competente encargado de las estadísticas que brinden un mejor manejo, los mismos que colaboren en brindar un mejor manejo de indicadores de cumplimiento a razón que el manejo adecuado de indicadores de cumplimiento brinden una información que presente relevancia a la cooperativa de transporte.

Por lo antes mencionado se procede a presentar un conjunto de datos, los mismos que podrían ser considerados por cada cooperativa de transporte público terrestre de pasajeros teniendo en cuenta lo siguiente:

- La hora de llegada de cada unidad tanto en los puntos de despacho con al lugar de control previamente establecidos con la finalidad de proporcionar un trabajo equitativo a cada uno de los conductores y controladores.
- La demanda total de los usuarios/ pasajeros por cada ruta, así se evita el correteo de las unidades por pelear para coger mayor cantidad de pasajeros.
- La velocidad tanto comercial como de operación con la que trabaja, de esta manera se minimiza multas por agentes de tránsito y se brinda mayor seguridad a los usuarios.
- El porcentaje de usuarios/ pasajeros que han utilizado el servicio por cada tarifa preestablecida, dato muy importante ya que permite conocer plenamente al tipo de usuario que uso el servicio.

- Las paradas que se realizan durante la ruta de la unidad, evitando así el mal uso de la misma además de cumplir con el servicio.
- Condiciones de las vías por donde se traslada la unidad, tomando en cuenta carriles, semáforos, incluso tránsito, este garantiza seguridad para los usuarios además de evitar que la unidad sea maltratada efectiviza tiempos de trabajo.
- Patrones importantes de viaje como es el origen de la ruta y el destino, tomando en cuenta las horas, efectivizando la rotación de cada unidad, brindando así un servicio de calidad a sus usuarios.
- Las condiciones de tránsito que se presentan como son cruces peatonales, paradas, escuelas, brindando seguridad para los usuarios además de evitar que la unidad sea maltratada efectiviza tiempos de trabajo
- La hora de inicio y la finalización en que se brinda el servicio, de esta manera se logra brindar un servicio de mayor satisfacción.
- Tiempo promedio en que se realiza el cumplimiento de la ruta.
- La capacidad máxima de las unidades considerando usuarios sentados y parados, para estimar la comodidad de los mismos.
- Incluso considerar las fechas en que se brinda el servicio, si son días festivos, feriados, vacaciones.

El análisis antes mencionado resulta relevante ya que permitirá realizar un estudio por estadístico de las principales mediciones con el fin de realizar un ajuste en el sistema además de garantizar un mejor control, entre más beneficios podemos nombrar los siguientes:

- Un ajuste permanente del sistema, ya que se puede direccionar de manera efectiva para cada uno de los involucrados.
- Según el estudio de los horarios que se midieron en las rutas, se reducen los costos en los horarios de operación, además que se brinda un mejor servicio para cada uno de los usuarios.
- Mejoras de carácter operativo en cada una de las rutas, basándose en ciertos datos que han sido relacionados con el comportamiento de cada usuario que demanda el servicio.
- Proporciona una mayor seguridad la cual es determinada por la utilización de las cámaras.
- Mejor control de los puntos de origen y el de destino como de salida de las unidades mediante el registro del ingreso como el de salida.
- Tiempo de rotación de las unidades para maximizar la satisfacción de los usuarios, esto lo podemos llevar a cabo mediante unas encuestas de campo.
- Se reducen los costos por operación.

3.4.7.1.4 Registro y conciliación

Para llevar acabo de manera adecuada el sistema de caja común para las cooperativas de transporte publico terrestre de pasajeros se considera el diseño y la elaboración de algunos documentos que garanticen la optimización de resultados, un mayor y mejor control con la finalidad que los documentos antes mencionados permitan y contribuyan a un registro ideal de información de tal manera que sea un documento que colabore para futuros controles, por esa razón se presenta a continuación un documento ejemplo como formato para así controlar la recepción del dinero en cada unidad y por ende en la ruta que esta cumple de manera diaria.

El formato nos permitirá recibir el dinero que se recaude durante la jornada de trabajo por cada unidad perteneciente a la cooperativa de transporte público terrestre de pasajeros en la oficina donde funciona el sistema de caja común. Se sugiere un formato muy simple pero brinda los controles necesarios para de esta manera tener una buena verificación antes de liquidar, para lo cual hay que considerar elementos que resultan ser importantes para los ingresos y para los gastos.

En los ingresos sumamos todos los usuarios que han usado la unidad de transporte durante la ruta separando por cada vuelta lo que se va recaudando. De esta manera simplificamos el trabajo para el final del día. Las hojas establecen ya las rutas que realizan cada una de las unidades, estas deberían encontrarse previamente impresas en un lado se encuentra los ingresos y las tarifas que se han recogido, se recomienda usar una hoja diaria.

Para el concepto de gastos, se deben especificar claramente además que es obligatorio que presenten comprobantes contables valederos y comerciales para así justificar los mismos, pueden ser facturas o notas de venta autorizadas por el SRI.

No se acreditarán documentos que no tengan el respaldo del SRI, puesto que son los únicos que representan validación y sustento real del gasto presentado, como en toda actividad en ocasiones acontecen gastos imprevistos que no se pueden respaldar por su naturaleza, se puede justificar siempre y cuando sean eventuales y de naturaleza creíble por la circunstancia que la genere, si tales gastos se presentaran por fallas mecánicas repetitivas de igual manera serán sujetas a control recordando que manejaremos un mantenimiento preventivo y adicional que muchos desperfectos en la unidad de manera seguida es señal de alerta.

Los pagos que se realizan a diferentes autoridades representantes de distintas entidades de control, a razón de soborno por haber cometido alguna infracción bajo ninguna causa ni concepto se podrá considerar como gasto. Será el conductor encargado de la unidad el responsable de presentar al comité de vigilancia y en un tiempo prudente documentos de carácter habilitante como el parte policial o la notificación de multa emitida por la autoridad competente entre otros, que el cometimiento de la infracción ha sido ocurrida por causa de la unidad sin poder hacer nada para evitarlo, las razones que se pueden presentar son mal estado de las llantas, matrícula caducada, faros rotos, espejos rotos y similares, de esta manera se podrá constatar que tal infracción se produjo por negligencia del propietario de la unidad mas no por descuido del conductor de la respectiva unidad de transporte.

En la cuestión antes mencionada el sistema de cámaras de seguridad en cada unidad permitirá el control más eficiente por diferentes altercados que se presenten, como el cometimiento de infracciones que acabamos de mencionar, además que también contribuye a verificar el número de pasajeros ingresados, si el conductor ha cumplido con su ruta de trabajo, problemas de quejas de usuarios entre más particularidades que se pueden ir presentando durante la jornada de trabajo.

A continuación se presenta el formato para realizar el recaudo y la conciliación de los ingresos y gastos que se presentan durante la jornada laboral y que está a cargo del conductor y responsable el controlador de cada unidad de transporte perteneciente a la cooperativa.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE

“ _____ ”

Vehículo n°: _____ **Placa:** _____

Conductor: _____ **Controlador:** _____

Fecha: _____ **Hora inicio:** _____

Caja Inicial: _____ **ENTREGA:** _____

INGRESOS

GASTOS

1RA VUELTA

CONCEPTO _____

Tarifa Normal _____

Tarifa 50% _____

2 DA VUELTA

N° Comprobante _____

Tarifa Normal _____

Tarifa 50% _____

CONCEPTO _____

3RA VUELTA

Tarifa Normal _____

Tarifa 50% _____

N° Comprobante _____

4TA VUELTA

Tarifa Normal _____

CONCEPTO _____

Tarifa 50% _____

N° Comprobante _____

CONCEPTO _____

CONTINUA



	N° Comprobante_____
TOTAL	TOTAL
ENTREGA:	RECIBE:
Observaciones:_____	

Figura 32: Modelo recaudación y liquidación

3.4.7.1.5 Liquidación Diaria

Para tener un control de lo diario y este se pueda llevar a cabo, con un trabajo eficiente por medio de la persona encargada de recibir los ingresos que entregan cada unidad al final de la jornada laboral es importante contar con un trabajo meticuloso sobre los recursos que ingresan a la cooperativa por concepto de los servicios que brinda.

Lo que se muestra a continuación es una hoja de control individual que se la realiza en complemento con la anterior, en la cual se adjuntaran y serán archivadas de manera cronológica para de esta manera lograr realizar la respectiva conciliación de los registros realizados por el responsable de la caja común y el responsable del registro contable. Lo ideal y recomendable es realizar esta liquidación y conciliación de manera diaria debida al alto monto y papeles que se reciben por la cantidad de unidades pertenecientes a la cooperativa, obteniendo así el registro total del ingreso diario sin acumularle semanal mucho menos mensual.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE		
“ _____ ”		
Hoja de liquidación y control diaria		
Vehículo N°	Placa	Fecha:
_____	_____	_____
Ingresos	Gastos	Doc. N°:
_____	_____	_____
Observaciones:		

Recibe:	Entrega:	

Figura 33: Modelo liquidación y conciliación

3.4.7.1.6 Distribución

Hablar de distribución es un tema de carácter importante debido a que se debe tener demasiado cuidado en la distribución de los recursos que ha percibido la cooperativa por concepto de ingresos que percibe sea por el servicio que prestan los mismos en su razón de ser, por aporte de socios, incluso ingresos por multas o acuerdos que se ha llegado con alguna finalidad.

Resulta necesario hacer hincapié en que lo importante es conocer la normativa que los regula desde el máximo órgano rector que es el estado controlado por sus ministerios hasta el de menor jerarquía que son las ordenanzas municipales. Por eso a continuación se nombrará ciertos literales que se han convertido en mitos y ha generado desconfianza a sus socios, argumentos que fueron plenamente estudiados y por conocimiento de la ley se los puede aclarar.

- Para la implementación del sistema de caja común se debe hacer un contrato de compra y venta de las unidades para de esta manera pasar a ser propiedad de la cooperativa de transporte público terrestre de pasajeros, lo que se pudo constatar que es falso, ya que cabe aclarar que el sistema de caja común es un mecanismo que facilita la recaudación de los ingresos que perciben sus socios por concepto del servicio que prestan, este sistema es integrado entre todos sus socios.

Por otro lado no existe normativa vigente que mencione tal acotación, y para terminar con este punto, se puede resumir que al realizar el traspaso de las unidades a nombre de la cooperativa será un organizador que maneje una caja general y ver los mecanismos para optimizar la eficiencia de la flota vehicular.

- El sistema de caja común es ganar todos por igual, recordando que este sistema es netamente cooperativista que busca repartir los recursos de manera equitativa tomando en cuenta que equidad es diferente a igualdad, que se quiere decir con esto, prácticamente que el esfuerzo que realice un socio deberá hacerlo el otro también para de esta manera agregar un valor a cada uno de los interesados.

- Para implementar el sistema de caja común es necesario usar tecnología, tomando en cuenta que el sistema de caja común tuvo su iniciativa hace alrededor de 25 años atrás siendo su implementación totalmente manual, no se contaba con equipos que usen tecnología alta ni equipos de carácter electrónico. Con esto se busca hacer énfasis que para iniciar el sistema es importante conocer el manejo y mientras surjan los recursos implementar en gastos de tecnología, es decir no requiere inversiones costosas para su implementación. Claro que el uso de tecnología facilita los resultados obtenidos no es indispensable el uso de esta para garantizar un correcto funcionamiento.

3.4.7.1.7 Tratamiento contable y análisis financiero

El cumplimiento del tema contable es primordial en las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros, ya que son obligados a presentar a la Superintendencia de economía Popular y Solidaria los respectivos balances de situación financiera, además que la elaboración de estos permite tomar decisiones en un tiempo prudencial de actividades que permitan mejorar la situación económica y por ende de cada socio siempre buscando lo mejor. A continuación se propone realizar:

- Ratios financieros
- Análisis horizontal
- Análisis vertical

3.4.7.1.7.1 Ratios financieros

Liquidez.- este indicador mide el nivel de solvencia que posee una organización para asumir sus compromisos, se puede analizar a corto plazo y a largo plazo, sin embargo lo, más común es aplicarlo a corto plazo, la razón que se da esto es porque en la mayoría generalmente la toma de decisiones se basa en la información obtenida en ese momento. A continuación se presenta lo óptimo que puede recibir para considerar que esta en un nivel aceptable.

Tabla 23

Razones de Liquidez propuesta

Razón	Formula	Ideal
Liquidez corriente	$\frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	Relación 2 a 1.
Prueba acida	$\frac{\text{Activo corriente} - \text{Inventario}}{\text{Pasivo corriente}}$	No se considera esta prueba

Fuente: (Anaya Héctor, Análisis Financiero, 2013)

Endeudamiento.- El endeudamiento mide el grado de sensibilidad o tolerancia que tiene la empresa para asumir y cumplir las diferentes obligaciones que este presenta. (Anaya, pág. 97).

Tabla 24

Razones de Endeudamiento propuesta

Razón	Formula	Propuesta
De endeudamiento	$\frac{\text{Total pasivos}}{\text{Total activos}}$	Valor óptimo entre 0,5 y 0,6
Relación deuda-capital	$\frac{\text{Deuda a largo plazo}}{\text{Capital de los accionistas}}$	

Fuente: (Anaya Héctor, Análisis Financiero, 2013)

Rentabilidad.- Este es uno de los indicadores más utilizados, ya que hace énfasis en ver el comportamiento de la empresa en términos de satisfacción de expectativas de los inversionistas. (Anaya, pág. 99)

Tabla 25
Razones de Rentabilidad propuesta

Razón	Formula	Interpretación
Margen de utilidad bruta	$\frac{\text{Utilidad bruta}}{\text{Ventas}}$	
Margen de utilidad operativa	$\frac{\text{Utilidad operativa}}{\text{Ventas}}$	Se propone entre 0,25 y 0,5
Margen de utilidad neta	$\frac{\text{Utilidad neta despues de impuestos}}{\text{Ventas totales}}$	
ROA	$\frac{\text{Utilidad neta despues de impuestos}}{\text{Activos totales}}$	
ROE	$\frac{\text{Utilidad neta despues de impuestos}}{\text{Capital de accionistas}}$	

Fuente: (Anaya Héctor, Análisis Financiero, 2013)

3.4.7.1.7.2 Análisis horizontal

Este es un procedimiento de carácter tanto matemático como analítico el cual nos permite comparar los estados financieros que son de carácter homogéneo, esta comparación la podemos realizar entre dos o más periodos la única condición es que sean consecutivos, de esta manera se logra determinar sea el aumento o la disminución que se pueden dar en cada una de las cuentas, en el lapso de los periodos analizados.

Resulta importante realizar este análisis para las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros ya que mediante el mismo se puede notar ciertos cambios en las actividades que esta ha ido realizando a lo largo de un periodo contable y así de esta manera podemos

discernir entre si los resultados obtenidos son de carácter sea positivo o negativo, haciendo relevancia a ciertas cuentas que necesitan ser atendidas con mayor realce en comparación con otras.

Este análisis de carácter horizontal se diferencia del análisis vertical en que este procedimiento es de carácter dinámico ya que este va relacionando los cambios que han sucedido de manera financieros en relación de aumento o disminución de un periodo en comparación con otro, mostrando las variaciones en cifras absolutas y también en porcentajes lo bueno de este análisis es que nos permite observar de manera amplia los cambios que se han ido dando para así poder tomar decisiones.

Procedimiento del análisis

- Se toman dos Estados Financieros sea el Balance General o el Estado de Resultados de dos periodos consecutivos recordando que estos deben ser homogéneos, estos deben ser preparados sobre la misma base de valuación.
- Se presentan las cuentas correspondientes de los Estados analizados, considerando que pueden haberse creado cuentas de acuerdo a la necesidad de la cooperativa, he ahí un llamado de atención a tener claro el tipo de cooperativa y cuáles son las cuentas más relevantes.
- Se deben registrar los valores de cada una de las cuentas en dos columnas, en las dos fechas que se van a comparar, registrando en la primera columna las cifras del periodo más reciente y en la segunda columna, el periodo anterior, aquí radica la importancia de que deben ser preparados por la misma base de valuación.

- Posterior se crea otra columna en esta se va a indicar tanto los aumentos como las disminuciones, que señalaran la diferencia entre las cifras registradas en los dos periodos, restando de los valores del año más reciente los valores del año anterior, de esta forma se llegara a considerar los aumentos como valores positivos y las disminuciones como valores negativos.
- En una columna adicional vamos a registrar los aumentos y disminuciones en porcentaje, este se obtiene dividiendo el valor del aumento o de la disminución entre el valor del periodo base multiplicado por 100.
- En otra columna se registran las variaciones en términos de razones, la razón se obtiene cuando se toman los datos absolutos de los Estados Financieros comparados y se dividen los valores del año más reciente entre los valores del año anterior. Al observar los datos obtenidos, se deduce que cuando la razón es inferior a 1, hubo disminución y cuando es superior a 1, hubo aumento.

Para un mejor entendimiento vamos a proceder a dar un ejemplo muy básico pero que ayudara a un mejor comprender por lo que se ha tomado las 3 cuentas principales y como se las puede interpretar.

Cooperativa de Transporte Terrestre de Pasajeros

Análisis Horizontal

Año 2016-2017

Cuenta/ Año	2016	2017	Variación	
			Absoluta	Relativa
Activos	100.000	122.000	22.000	22%
Pasivos	85.000	76.000	-9.000	-11%
Ingresos	187.000	206.000	19.000	10%

3.4.7.1.7.3 Análisis vertical

El análisis vertical se emplea para analizar estados financieros como el Balance General y el Estado de Resultados, comparando las cifras en forma vertical. Para efectuar el análisis vertical encontramos dos procedimientos:

Procedimiento de porcentajes integrales

Este procedimiento consiste en determinar la composición de manera porcentual de cada cuenta del Activo, Pasivo y Patrimonio, tomando como base el valor del Activo total y el porcentaje que representa cada elemento del Estado de Resultados a partir de las Ventas netas.

Porcentaje integral = Valor parcial/valor base X 100

Procedimiento de razones simples

El procedimiento de razones simples tiene un gran valor práctico, puesto que permite obtener un número ilimitado de razones e índices que sirven para determinar la liquidez, solvencia, estabilidad, solidez y rentabilidad además de la permanencia de sus inventarios en almacenamiento, los periodos de cobro de clientes y pago a proveedores y otros factores que sirven para analizar ampliamente la situación económica y financiera de una empresa.

3.4.7.2 Fase ejecutora

Terminada la fase preparatoria, es decir una vez que las cooperativas ya tengan completamente definida la misión, visión, los objetivos tanto principal como secundarios; la estructuración del modelo administrativo; continuamos con la fase siguiente que es la ejecutora, en esta fase se van a hacer efectivas las actividades de manera que se logre satisfacer las necesidades presentes en las cooperativas de manera que las mismas brinden un mejor servicio para los usuarios así como bienestar para los socios, conductores, controladores y colaboradores.

Es en esta fase donde los recursos son transformados para brindar un servicio de transporte adecuado y de calidad, aquí es donde se deben cumplir las especificaciones técnicas y todos los planes operativos además que es primordial el cumplimiento de la normativa regulatoria. Justamente en esta fase es importante motivar a los socios y colaboradores a incluirse para de esta manera dar cumplimiento a la misión, visión, objetivos y planes de carácter operativo y administrativo.

Por tal razón es necesario incentivar un plan de comunicación eficiente y eficaz, el cual permita a todos los involucrados resolver posibles conflictos que se puedan dar entre directivos, administrativos, empleados, colaboradores y usuarios.

La necesidad de crear una relación interpersonal entre todos los involucrados de las cooperativas para esto nos enfocaremos en tres aspectos importantes que son motivación, comunicación y liderazgo. De esta manera se podrán usar herramientas adecuadas para lograr garantizar el éxito de una adecuada relación con la única finalidad de alcanzar los objetivos propuestos y hacer sentir a cada persona parte importante y primordial de la cooperativa.

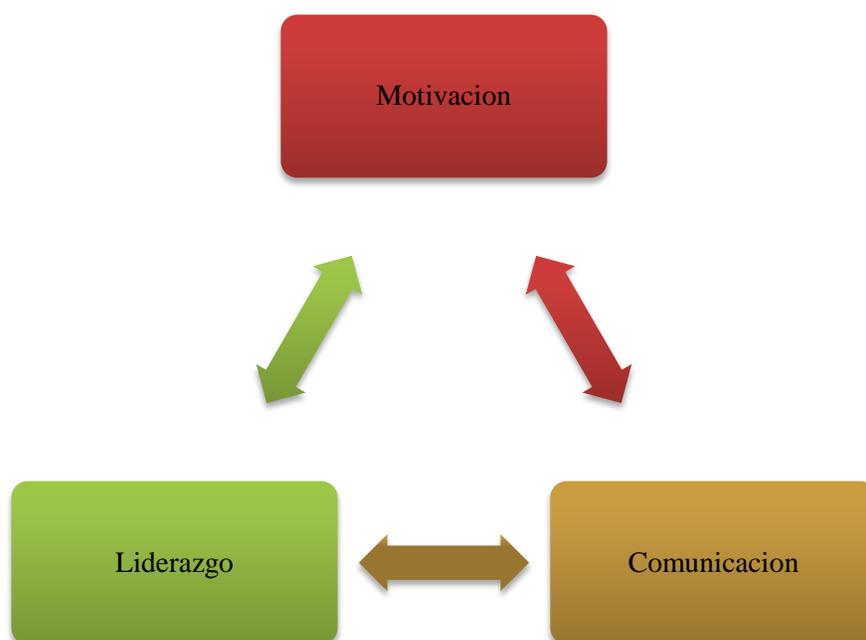


Figura 34: Medios de relación

Motivación

Basándose en los resultados que se encontraron durante la investigación en base a los medios utilizados para recabar información, se considera pertinente los siguientes puntos para motivar a los empleados y socios de las cooperativas.

- Ofrecer condiciones de infraestructura adecuada, considerando la parte física y ambiental, las mismas deben ser enfocadas en mejorar de lo que ya disponen, considerando lugar donde se dejan las unidades, además de instalaciones donde se reúnen socios, conductores, controladores y demás colaboradores dentro de las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros.
- Garantizar a los socios, conductores, controladores y colaboradores seguridad, bienestar y apoyo. Este punto es importante y relevante ya que no se enfoca solo en el aspecto económico adicional en ámbitos como salud, ambiente laboral, y desarrollo profesional e integral de los mismos.
- Promover a los socios, conductores, controladores y colaboradores el sentido de cooperativismo y solidaridad, ya que de esta manera garantizamos un grupo de trabajo eficiente y eficaz en el servicio que estos brindan.
- Ofrecer a los socios, conductores, controladores y colaboradores compensaciones de acuerdo al desempeño dentro de la cooperativa. De esta manera se garantiza un crecimiento profesional para ellos, y se garantiza un desempeño de actividades acordes a lo que se busca en la prestación de servicios.

- Brindar un adecuado ambiente de trabajo, permitiendo así un compañerismo adecuado a nivel jerárquico de esta manera se contribuye a un adecuado desempeño laboral por ende excelencia en la calidad de servicio que se presta.
- Implementar estrategias que ayuden a mejorar la imagen de la cooperativa, enfocadas a brindar un servicio eficiente sin olvidar la razón de ser de las cooperativas y enfocadas a que siempre van en búsqueda del bien común.

Comunicación

Con la investigación que se realizó se pudo constatar que entre los inconvenientes que se presentaron la comunicación existente entre los socios y directivos de las cooperativas es muy deficiente por tal motivo se proponen los siguientes medios de comunicación.

Memorándums.- estos serán emitidos para informar de manera personalizada disposiciones o acciones que se han tomado, o irán a tomarse con la finalidad de entregar un mensaje conciso y adecuado eliminando así malas interpretaciones.

Medios electrónicos.- chats en grupos, página web o e-mail, son ciertas herramientas que permiten una comunicación más rápida en donde se puede actualizar información de las actividades que se van o se realizaron.

Liderazgo

Esta herramienta es importante, ya que ayuda a mejorar la gestión administrativa, ya que define el estilo de los niveles directivos, enfocados a satisfacer en primer lugar las necesidades tanto humanas como empresariales, en segundo lugar al cumplimiento de objetivos de la cooperativa.

Un correcto liderazgo sabrá enfrentar de la mejor manera situaciones de carácter emergente reestructurando así las estrategias y planes. Es importante que la toma de decisiones se realice en conjunto con el fin de mejorar el desempeño.

3.4.7.3 Fase evaluadora

Cuando ya se encuentra totalmente definido el orden estructural administrativo, se ha establecido misión, visión, objetivos, se han formulado diferentes planes operativos, el personal y todos los involucrados se encuentran motivados, se procede a la fase evaluadora para así determinar que lo que se planeó se esté cumpliendo para de esta manera detectar si existen algunas desviaciones puedan ser corregidas a tiempo.

El fin de realizar la evaluación es garantizar que todo lo que se planeó, organizó y ejecutó se ajusten lo más cercano, para esto es necesario vigilar, comparar resultados y corregir deficiencias.

Cuando se realiza un control las principales áreas a evaluar son la recaudación, mecánica, repuestos y despachos. Por lo cual es basarse en herramientas que contribuyen el cumplimiento de lo que se planeó y ejecutó, de esta manera los procesos se mantendrán vigilados.

Para medir el cumplimiento de los resultados se ha propuesto un cuadro de mando integral ya que este agrupa el control de la gestión en cuatro dimensiones, este va de la mano con indicadores, objetivos planteados y el mapa estratégico.

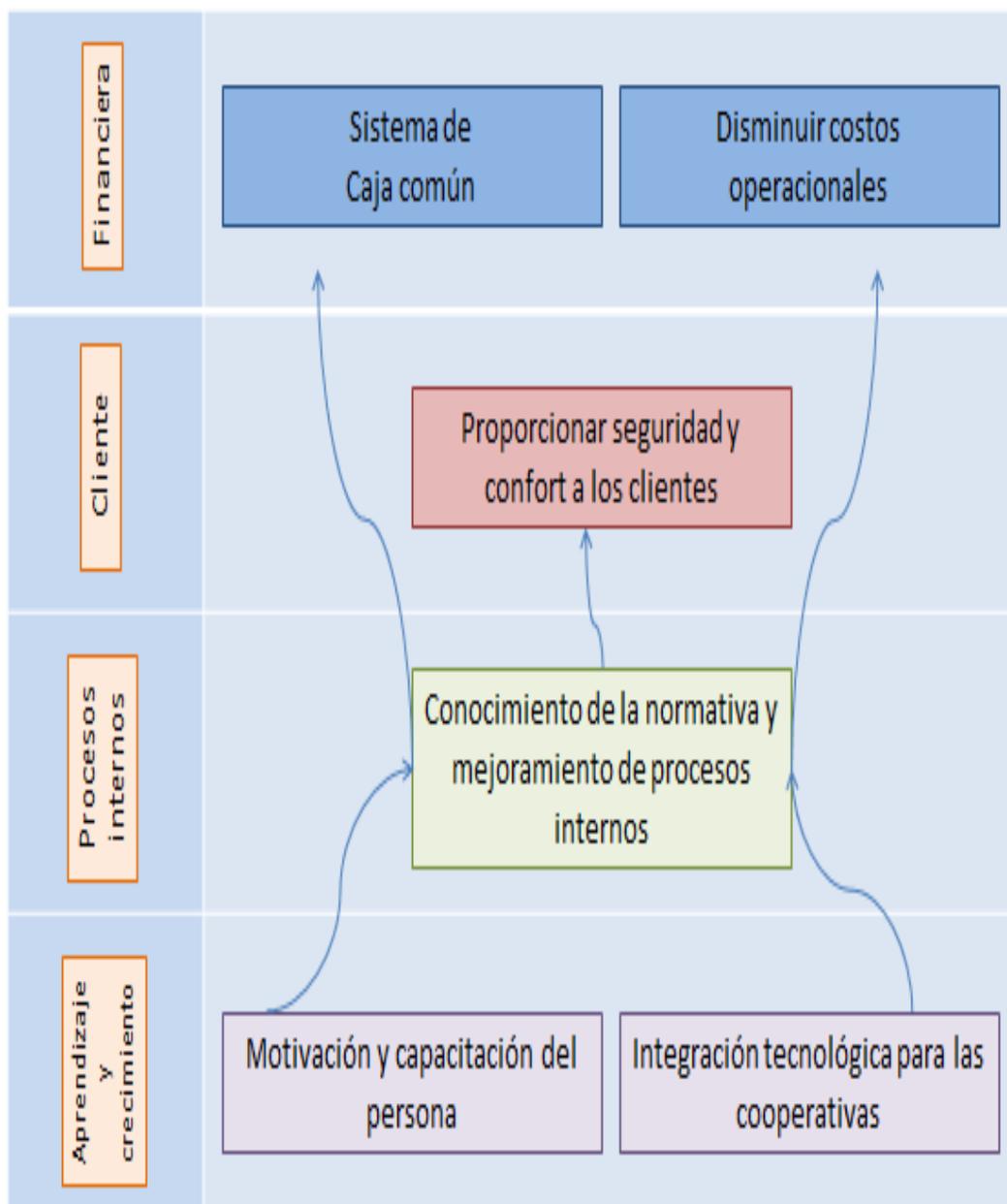


Figura 35: Mapa estratégico

El mapa es una hoja tipo ruta, el cual permite alcanzar objetivos, los mismos que deben ser medidos a través de indicadores, los mismos que permitirán a los administradores conocer el desempeño de los directivos de las cooperativas, para de esta manera lograr alinear a todas las

unidades a las estrategias y planes que se han establecido. Para lo cual se propone el siguiente cuadro que permite identificar el cumplimiento de las mismas.

Tabla 26

Indicadores y objetivos para las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros

Perspectiva	Objetivo estratégico	Estrategia	Indicadores de resultados	Indicadores de causa
Financiera	Sistema de caja común	Implementar método adecuado de recaudación.	Uso eficiente de los recursos económicos.	Costos y gastos innecesario
	Disminuir costos operacionales	Mejorar gestión de compras	Unidades paradas por falta de repuestos	Tiempo promedio de compras
Cliente	Proporcionar seguridad y confort a los clientes	Diseño e implementación de protocolos de mejoramiento de servicios.	Índice de satisfacción de los usuarios.	Porcentaje de reclamos de los usuarios.
		Mejorar canales de comunicación con los usuarios.		Percepción de los usuarios acerca del servicio.
Procesos Internos	Conocimiento de la normativa y mejoramiento de procesos internos	Difusión de la normativa regulatoria	Cumplimiento con la normativa.	Porcentaje de sanciones incurridas
		Implementar un sistema ISO de gestión integral	Mantenimiento de la certificación.	No conformidades encontradas en auditoria

CONTINUA 

Aprendizaje y crecimiento	Motivación y capacitación del persona	Plan de capacitación y gestión de competencias	- Promedio de calificación de la capacitación. - Clima organizacional	Horas de capacitación. Percepción de los colaboradores.
	Integración tecnológica para las cooperativas	Implementar sistema de información gerencial	Procesos automatizados	Porcentajes de procesos gerenciales.

El diseño de una nueva metodología para una adecuada gestión administrativa tomando como bases el sistema de caja común en las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se realiza con el fin de entregar a los directivos herramientas que permitan una adecuada administración de recursos humanos, materiales y tecnológicos con el fin de cumplir los objetivos planteados, mediante la aplicación de las tres fases ya antes mencionadas haciendo así posibles que cada administrador pueda aplicar en su cooperativa y de la misma manera medir los resultados para una correcta toma de decisiones con el fin de mejorar.

Lo que se espera es que la metodología pueda ser aplicada en todas las cooperativas, y contribuya al mejoramiento de las mismas.

CAPÍTULO IV

Discusión

Conclusiones

- Una vez realizada la presente investigación se procedió a construir el marco teórico el mismo que refleja la importancia de aplicar diferentes herramientas de carácter investigativo y administrativo adicionando así el estudio de los principales principios de cooperación adicionando el uso de caja común en las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros, mismo que ha ido contribuyendo a una mejor comprensión de cómo va uniendo la teoría y entrelazando a diferentes conceptos mismos que sirvieron de base para lograr crear un nuevo modelo de gestión administrativa.
- Los diferentes resultados obtenidos de la presente investigación regulan la forma en que son gestionadas las cooperativas de transporte público terrestre de pasajeros durante un largo tiempo generando riquezas altas para ciertos grupos, evidenciando así que existe una repartición inequitativa de las mismas, unido a esto ya mencionado se determina un servicio prestado deficiente el cual poco a poco se plasmaba un amplio grado de inseguridad a los usuarios y colaboradores, he ahí donde radica la importancia del acatamiento de normativa obligatoria y un adecuado estudio de está permitiendo así conseguir un bienestar común, haciendo énfasis en que la única manera de evitar sanciones y aprovechar incentivos es con el correcto uso de la información que imparten los organismos reguladores.
- Las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros que brindan este servicio urbano se van adecuando a grandes desafíos de carácter externo que directamente los van afectando, mostrando así un sinnúmero de debilidades las mismas que se van reflejando en su actual

funcionamiento poniendo en duda un servicio de calidad, se puede recalcar que pese a lo señalado las cooperativas tratan de cumplir con calidad, eficiencia y eficacia el servicio y razón de ser de la misma.

- La estructura organizacional y administrativa de las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros y su deficiente conocimiento de cómo se la debe estructurar, las funciones que esta deben cumplir dentro de la misma no permite aprovechar el desarrollo eficiente de las habilidades que debería poseer cada área, nos enfocamos al área de servicio así como a los usuarios, sobre todo en la parte financiera recordando que el uso de caja común contribuye a un manejo adecuado de los ingresos a la misma para una correcta distribución de los mismos enfatizando en el concepto de cooperativismo como unidad económica.
- El deficiente manejo sobre la estructura de las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros ha enmarcado la falta de control de las obligaciones que tiene el socio dueño de una unidad con sus choferes y colaboradores entre estas encontramos las de afiliación con el IESS, la baja supervisión de las unidades de transporte y su estado mecánico aduciendo en este punto la falta de un mantenimiento preventivo, ha ido dando como resultado el incumpliendo de la razón de ser de las mismas ofreciendo un servicio deficiente y con varios puntos a ser mejorados.
- En este tipo de negocios donde su principal ingreso parte de la prestación de servicios, es posible llegar a disminuir su riesgo en el ámbito financiero dejándolo en lo más mínimo permitido mediante el manejo adecuado y técnico por medio de profesionales expertos en la

materia formando una correcta estructura organizacional, además de un estricto control de ingresos y gastos mediante el uso eficiente de caja común.

- Conforme la investigación realizada, se pudo encontrar que los organismos de control y entes reguladores para este tipo de organizaciones es amplia, con la intención de mejorar y brindar calidad en el servicio que prestan las mismas cada ente y organismo regulador posee leyes, reglamentos y demás disposiciones con el fin de mejorar e incentivar a que cada cooperativa de transporte terrestre público de pasajeros cumplen con su misión por la que fueron creadas, además de fortalecerlas y solidificarlas para que puedan brindar calidad en los servicios que estas ofrecen.
- La caja común dentro de las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros conjunto con una adecuada metodología de gestión administrativa va a ser eficiente con el uso de tres fases las cuales se propusieron en preparatoria, la misma que va a impartir puntos importantes y esenciales que permitirán la consecuencia de las siguientes fases, la siguiente fase de motivación la cual incentiva a todos quienes intervienen en la cooperativa y por ultimo una fase evaluadora que permite una adecuada toma de decisiones.
- Para una adecuada toma de decisiones en la metodología que fue propuesta, se toma como base el cuadro de mando esta es una herramienta que permitirá un mejor control del servicio prestado además de usar los recursos de manera correcta para generar un servicio de calidez y de agrado para sus usuarios y colaboradores internos y externos de la misma.

Recomendaciones

- La gestión administrativa debería ser apoyada por el nivel directivo de las cooperativas y debe ser evaluada por lo menos una vez al año, esto se puede aseverar basada en los resultados obtenidos en la investigación.
- La comunicación de los resultados que han sido encontrados durante la evaluación deben ser socializados hacia todo el personal sin excepción alguna, esto se realizaría con el fin de motivar a los involucrados a proponer ideas que permitan realizar cambios para mejora de las actividades.
- Las alternativas propuestas en el presente trabajo investigativo deberían ser aplicadas por parte de las cooperativas de transporte terrestre público de pasajeros con el fin de alcanzar una eficiencia de carácter administrativo.
- Haciendo énfasis en que la metodología de caja común está enfocada en mejorar la calidad de servicio adicionando así una correcta satisfacción del cliente de la municipalidad para mejorar la transportación pública en general.
- Evitar desviaciones de dinero mediante la implementación de un departamento de control especializado que permita que el ingreso sea en su totalidad de lo recaudado en el día.
- Cumplir a cabalidad con los diferentes organismos de control existentes evitando multas y demás sanciones, esto se logra con la correcta difusión de la normativa vigente la misma que debe ser estudiada y socializada a nivel general por todos los socios y colaboradores.

Bibliografía

- Anaya, H. O. (2013). *Analisis Financiero Aplicado*. Mexico: Entremundo.
- Arango, J. (2005). *Manual de cooperativismo y economia solidaria*. Bogota: UCCFE.
- Arango, M. (2005). *Cooperativismo y economia solidaria*. Bogota: UCCBC.
- Barcelona, M. B. (2004). *La investigación cinetífica*. Mexico: Siglo XXI Editores.
- Barea, J. (1990). *Concepto y agentes de la economía social*. Barcelona: CIRIEC.
- Benevides, P. D. (2012). *Pensamiento coopertavista*. San Paulo: CNQ-P.
- Boron, A. (2004). *Filosofia Política Contemporánea*. Argentina: Clacso.
- Caballero, P. (1996). *Contabilidad I*. Paraguay: Mc Graw Hill.
- Cardon, A. (2011). *El autentico arte del master*. Rumania: Codecs.
- Cathcart, C. (2009). *El concepto de comunidad desde el punto de vista socio-histórico-cultural y lingüístico*. Madrid: Ciudadpc.
- Charco, W. (2017). *Facil Contabilidad*. Bogota: Wgrand Enterprise.
- Chavez, R. (2007). *Economía social y sector no lucrativo: actualidad científica y perspectivas*.
Barcelona: Ciriec.
- Cordero, Q. (2006). *a dogmática constitucional*. Santiago de Chile: Valdivia.
- DE Kieso, J. W. (2001). *Contabilidad Intermedia*. Buenos Aires: Mc Graw Hill.

Durant, J. (19 de Abril de 2014). *Slide Shire*. Recuperado el 23 de Diciembre de 2017, de <http://es.slideshare.net/jcarlos2509/estadistica-poblacion-muestra-y-variables>

eSilec Profesional. (31 de Diciembre de 2014). Recuperado el 19 de Diciembre de 2017, de www.lexis.com.ec

Estrella, H. J. (2003). *Sede Academia del Ecuador*. Recuperado el 2017, de <http://www.flacso.org.ec/docs/pdf>

Garcia, E. (1988). *Curso de derecho administrativo. Tomo I y II*. Madrid: Civitas .

Guach, M. (2005). *Ciudad y transporte, el binomio imperfecto*. Milan: Ariel Geografia .

Guayas, C. d. (s,f). *Normas Ecuatorianas de Contabilidad*. Guayaquil.

Guide, C. (1974). *Cooperativismo*. Buenos Aires: Mc Graw Hill.

Hanselm Holm, E. M. (2009). *Manual de Implementacion de Normas Contables*. Guayaquil: Hanselm Holm.

Hidalgo, D. (2002). *Transporte sostenible para america latina*. Washington: Mundiales WRI.

J., S. A. (2011). *Desarrollo Urbano y Movilidad en America Latina*.

LC. (2001). *Ley de Cooperativas*. Quito.

LOEPS. (2011). *Ley Organica Economia Popular y Solidaria*. Quito.

LOTTTSV. (2013). *Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial*. Quito.

Marienhoff, m. (1970). *Tratado de derecho administrativo*. Piura: Perrot.

- Martinez, L. (2015). *Glosario Contable*. Buenos Aires: Debitor.
- Moncayo, C. (2015). *Consejo tecnico de contaduria* . Colombia: Instituto nacional de contadores.
- Moreno, M. G. ((s/f).). *Introducción a la metodología de investigación educativa*.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2014). *Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: MDMQ.
- ODMQ194. (2011). *Ordenanza Municipal del Distrito Metropolitano de Quito N° 194*. Quito.
- Ojeda, J., Jiménez, P., Quintana, A., Crespo, G., & Viteri, M. (2015). Protocolo de investigación. (U. d. ESPE, Ed.) *Yura: Relaciones internacionales*, 5(1), 1 - 20.
- OM194. (2014). *Ordenaza Municipa N°194*. Quito.
- Ortuzar, J. (2000). *Modelos de demanda de transporte*. Mexico: Alfaomega.
- Ross, D. (2009). *El proceso de integracion cooperativa en el Ecuador*. Quito: Pontificia Universidad Catolica del Ecuador.
- Ruiz, M. J. (2015). *Sistema de Caja Comun y Cooperativismo*. Quito: SEPS.
- Sampieri, R. H. (2003). *Metodologia de la investigacion cientifica*. Mexico: Mc Graw Hill.
- Sosa, A. J. (2011). *Desarrollo Urbano y Movilidad en America Latina*. Buenos Aires: CAF.
- Taylor, M. (2005). *Geografia del Transporte*. Barcelona: Zbigniew.
- Torres, R. (2013). Sistema Integrado de Recaudo (SIR). *Buen viaje*, 14-17.
- Warbasse, J. P. (1985). *Democracia Cooperativa*. Argentina: Atalaya.

