



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**Análisis de Caso, previo a la obtención del Título de Ingeniera en Contabilidad
y Auditoría CPA.**

Tema:

**“Las nuevas normativas vigentes en el transporte urbano y la rentabilidad de la
Compañía Transportes Jerpazsol S.A.”**

Autora: Quinatoa Torres, Jessica Tatiana

Tutor: Dr. Salazar Mejía, César Augusto

Ambato – Ecuador

2018

APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo Dr. César Augusto Salazar Mejía, con cédula de ciudadanía N°1802592293, en mi calidad de Tutor del Análisis de Caso sobre el tema: **“LAS NUEVAS NORMATIVAS VIGENTES EN EL TRANSPORTE URBANO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA TRANSPORTES JERPAZSOL S.A.”**, desarrollado por Jessica Tatiana Quinatoa Torres, de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos tanto técnicos como científicos y corresponden a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para la presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

Por lo tanto, autorizo la presentación del mismo ante el organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por los profesores calificadores designados por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, Febrero 2018.

TUTOR



.....
Dr. Salazar Mejía César Augusto

C.C. 180259229-3

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Jessica Tatiana Quinatoa Torres con cédula de ciudadanía N° 1804329249, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el análisis de caso, bajo el tema: **“LAS NUEVAS NORMATIVAS VIGENTES EN EL TRANSPORTE URBANO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA TRANSPORTES JERPAZSOL S.A.”** así como los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos, conclusiones son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este Análisis de Caso.

Ambato, Febrero 2018.

AUTORA



.....

Jessica Tatiana Quinatoa Torres

C.C. 180432924-9

CESIÓN DE DERECHOS

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este Análisis de Caso, un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi Análisis de Caso, con fines de difusión pública; además apruebo la reproducción de este análisis de caso, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial; y se realice respetando mis derechos de autora.

Ambato, Febrero 2018.

AUTORA



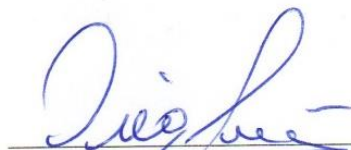
.....
Jessica Tatiana Quinatoa Torres

C.C. 180432924-9

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

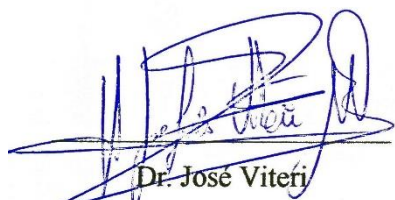
El Tribunal de Grado, aprueba el análisis de caso, sobre el tema: **“LAS NUEVAS NORMATIVAS VIGENTES EN EL TRANSPORTE URBANO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA TRANSPORTES JERPAZSOL S.A.”**, elaborado por Jessica Tatiana Quinatoa Torres, estudiante de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Febrero 2018.

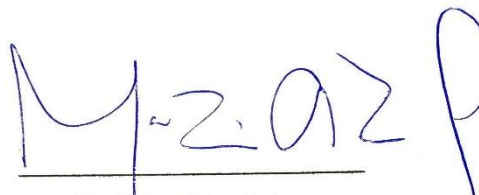


Eco. Mg. Diego Proaño

PRESIDENTE



MIEMBRO CALIFICADOR



Dr. Mauricio Arias

MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

A mi hija María Augusta que es la fuerza fundamental en mi vida, el motor de impulso; a no darme por vencida sin importar las adversidades y tropiezos que tenga, pero lo más importante siempre brindarme el amor y compañía con un apoyo incondicional, hija este trabajo con mucho esfuerzo es para ti porque eres lo mejor que me ha pasado hasta el día de hoy, de la misma manera a mis abuelitos, hermana y tía gracias por siempre estar ahí con palabras de aliento las cuales han sido la base fundamental para culminar este logro.

Gracias por todo eso y este trabajo es para ustedes.

Jessica Tatiana Quinatoa Torres

AGRADECIMIENTO

Agradezco principalmente a dios por brindarme esperanza y sabiduría para poder culminar este ciclo con mucha satisfacción. A la Universidad Técnica de Ambato por formarme profesionalmente.

A la Virgen de Agua Santa que ha escuchado mis plegarias y me ha brindado la fortaleza suficiente para seguir adelante y por cumplir mi meta propuesta.

A la Compañía Transportes Jerpazsol que me ha dado la oportunidad de ir creciendo y formarme profesionalmente, gracias por la acogida y la confianza siempre brindada, a mi hija María Augusta, A mis abuelitos Antonia, Manuel a mis Tíos José, Janeth y hermana Lisseth por siempre estar ahí para mí con consejo y palabras de aliento, a mis padres por el apoyo incondicional, y un especial agradeciendo al Dr. César Salazar, Ing. Lennyn Vascones que con su ayuda, consejo y paciencia brindada en el desarrollo de este proyecto

Jessica Tatiana Quinatoa Torres

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TEMA: “LAS NUEVAS NORMATIVAS VIGENTES EN EL TRANSPORTE URBANO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA TRANSPORTES JERPAZSOL S.A.”

AUTORA: Jessica Tatiana Quinatoa Torres

TUTOR: Dr. César Augusto Salazar Mejía

FECHA: Febrero 2018

RESUMEN EJECUTIVO

Desde comienzos del siglo XX, el sistema de transporte urbano ha sufrido cambios en su infraestructura y modelo de operación. Al ser el transporte público el más utilizado por la ciudadanía, ha ido presentando fallas de control en lo que a rentabilidad e innovación refiere, ya que nunca se ha puesto a evaluar el costo verdadero de producción diaria de una unidad de trabajo, así mismo no ha existido un mecanismo el cual evite los correteos y peleas por pasajeros en el transcurso de sus recorridos, es en respuesta a estas necesidades que se plantea la presente investigación “Las nuevas normativas vigentes en el transporte urbano y la rentabilidad de la compañía transportes Jerpazsol S.A.”, la cual trata poner en evidencia las falencias y desconocimientos en lo que a transporte y control se refiere, y de la misma forma pone en consideración el impacto de las nuevas normativas de transporte urbano las cuales tratan de regular este sector, con la inclusión de equipos tecnológicos de alto impacto los cuales sean de utilidad para evitar los malestares este las compañías y cooperativas de este gremio, y de la misma forma expone el nuevo método de control en lo que a recaudación se refiere, es decir aplicamos el principio del reparto equitativo y su efecto en la Compañía Transportes Jerpazsol S.A., mediante una matriz de caja común se representa con datos reales como será el funcionamiento de este mecanismo, el cual pueda servir para presentar informes con estudios de campo en donde arrojen resultados que sean favorables y adecuados para el manejo de esta herramienta.

PALABRAS DESCRIPTORAS: NORMATIVAS VIGENTES, TRANSPORTE URBANO, RENTABILIDAD, COMPAÑÍA DE TRANSPORTE, CAJA COMÚN

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDITING
CARRER OF ACCOUNTING AND AUDITING

TOPIC: "THE NEW REGULATIONS IN FORCE IN URBAN TRANSPORT AND THE PROFITABILITY OF THE COMPANY TRANSPORTES JERPAZSOL S.A."

AUTHOR: Jessica Tatiana Quinatoa Torres

TUTOR: Dr. César Augusto Salazar Mejía

DATE: February 2018

ABSTRACT

Since the beginning of the 20th century, the urban transport system has undergone changes in its infrastructure and operating model. Since public transport is the most used by citizens, it has been presenting failures of control in terms of profitability and innovation, since the true cost of daily production of a work unit has never been evaluated. there has been a mechanism which avoids the rushes and fights by passengers in the course of their travels, it is in response to these needs that the present investigation is planted "The new regulations in force in urban transport and the profitability of the company transports Jerpazsol SA ", Which tries to highlight the shortcomings and lack of knowledge regarding transport and control, and in the same way considers the impact of the new urban transport regulations which try to regulate this sector, with the inclusion of technological equipment of high impact which are useful to avoid the discomforts this companies and cooperatives of this guild, and in the same way exposes the new method of control as far as collection is concerned, that is to say, we apply the principle of equitable distribution and its effect on the Company Transports Jerpazsol S.A. , through a common cash matrix is represented with real data such as the operation of this mechanism, which can be used to present reports with field studies where they produce results that are favorable and adequate for the management of this tool.

KEYWORDS: CURRENT REGULATIONS, URBAN TRANSPORTATION,
PROFITABILITY, TRANSPORT COMPANY, COMMON BOX

ÍNDICE GENERAL

| CONTENIDO | PÀGINA |
|---|-----------|
| PÁGINAS PRELIMINARES | |
| PORTADA | ii |
| APROBACIÓN DEL TUTOR..... | ii |
| DECLARACIÓN DE AUTORÍA..... | iii |
| CESIÓN DE DERECHOS..... | iv |
| APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO..... | v |
| DEDICATORIA | vi |
| AGRADECIMIENTO | vii |
| RESUMEN EJECUTIVO | viii |
| ABSTRACT..... | x |
| ÍNDICE GENERAL | xii |
| ÍNDICE DE GRÁFICOS | xiv |
| ÍNDICE DE TABLAS | xv |
| INTRODUCCIÓN | 1 |
| CAPÍTULO I..... | 3 |
| TEMA | 3 |
| 1. Análisis y descripción del problema..... | 3 |
| 1.1 Justificación | 7 |
| 1.2 Objetivos..... | 8 |
| 1.2.1 Objetivo General | 8 |
| 1.2.3 Objetivos Específicos | 9 |
| CAPÍTULO II..... | 10 |
| MARCO TEÓRICO | 10 |
| 2.1 Antecedentes Investigativos | 10 |
| 2.2 Fundamentación Científico – Crítico | 13 |
| 2.2.1 Normativas vigentes de Transporte Urbano..... | 13 |
| 2.2.2 La rentabilidad | 16 |
| 2.4 Hipótesis | 24 |
| 2.5 Preguntas Directrices..... | 24 |
| CAPÍTULO III..... | 25 |
| METODOLOGÍA | 25 |

| | |
|---|------------|
| 3.1 MODALIDAD, ENFOQUE Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN | 25 |
| 3.1.1 Enfoque de la Investigación | 25 |
| 3.1.2 Modalidades Básicas de la Investigación | 26 |
| 3.1.3 Nivel de investigación | 29 |
| 3.2 Población, muestra unidad de investigación | 29 |
| 3.3. Operacionalización de Variables (Aplicables para Cuantitativas y Cualitativas) .. | 31 |
| 3.4 Descripción detallada del tratamiento de la información de fuentes primarias y secundarias..... | 33 |
| CAPÍTULO IV | 35 |
| RESULTADOS | 35 |
| 4.1 PRINCIPALES RESULTADOS | 35 |
| 4.1.1. Análisis De Resultados..... | 35 |
| 4.1.2. Interpretación de Resultados | 35 |
| 4.3 Verificación de la Hipótesis | 56 |
| 4.3.1 Formulación de la hipótesis | 58 |
| 4.3.2 Comprobación de la hipótesis..... | 58 |
| CAPÍTULO V | 65 |
| PROPUESTA | 65 |
| 5.1 Tema | 65 |
| 5.2. Antecedentes | 66 |
| 5.3 Justificación | 67 |
| 5.4 Objetivos | 68 |
| 5.4.1 Objetivo General | 68 |
| 5.4.2 Objetivos Específicos | 68 |
| 5.5 Análisis de factibilidad | 69 |
| 5.6 MODELO OPERATIVO | 70 |
| Fase N°1..... | 71 |
| Fase N°2..... | 74 |
| Fase N°3..... | 78 |
| Fase N°4..... | 83 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 105 |
| ANEXOS..... | 108 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| CONTENIDO | PÁGINA |
|---------------------------------------|--------|
| Gráfico 1 Pregunta 1 | 36 |
| Gráfico 2 Pregunta 2 | 37 |
| Gráfico 3 Pregunta 3 | 39 |
| Gráfico 4 Pregunta 4 | 40 |
| Gráfico 5 Pregunta 5 | 41 |
| Gráfico 6 Pregunta 6 | 43 |
| Gráfico 7 Pregunta 7 | 44 |
| Gráfico 8 Pregunta 8 | 45 |
| Gráfico 9 Pregunta 9 | 46 |
| Gráfico 10 Pregunta 10 | 47 |
| Gráfico 11 Pregunta 11 | 48 |
| Gráfico 12 Pregunta 12 | 50 |
| Gráfico 13 Pregunta 13 | 51 |
| Gráfico 14 Pregunta 14 | 52 |
| Gráfico 15 Pregunta 15 | 53 |
| Gráfico 16 Modelo de Recaudaciòn..... | 72 |
| Gráfico 17 Diseño Operativo | 76 |

ÍNDICE DE TABLAS

| CONTENIDO | PÀGINA |
|--|--------|
| Tabla 1 Población Transportes Jerpazsol | 30 |
| Tabla 2 Operacionalización de Variable Independiente | 31 |
| Tabla 3 Operacionalización de Variable Dependiente | 32 |
| Tabla 4 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 36 |
| Tabla 5 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 37 |
| Tabla 6 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 38 |
| Tabla 7 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 40 |
| Tabla 8 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 41 |
| Tabla 9 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 42 |
| Tabla 10 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 44 |
| Tabla 11 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 45 |
| Tabla 12 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 46 |
| Tabla 13 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 47 |
| Tabla 14 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 48 |
| Tabla 15 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 49 |
| Tabla 16 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 51 |
| Tabla 17 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 52 |
| Tabla 18 Población Transportes Jerpazsol S.A. | 53 |
| Tabla 19 Indicadores de Rentabilidad..... | 55 |
| Tabla 20 Tablas Cruzadas | 60 |
| Tabla 21 Costos de Propuesta | 66 |
| Tabla 22 Modelo Operativo | 70 |
| Tabla 23 Check List | 73 |
| Tabla 24 Tarifa Ponderada..... | 86 |

INTRODUCCIÓN

El propósito de la presente investigación es dar a conocer sobre el impacto que tienen las nuevas normativas de transporte sobre la rentabilidad de una Compañía de transportes del Cantón Ambato, el objetivo del estudio es analizar el sistema de Caja Común, cuanto es el impacto administrativo en la aplicación de estos nuevos métodos de control, y cuál es el beneficio que facilitar la toma de decisiones por parte de los administradores.

Esta investigación cuenta con cinco capítulos que se detallan a continuación:

Capítulo I: Trata del análisis, descripción y formulación del problema de investigación, que después de análisis crítico, se estableció como problema existente el deficiente control administrativo y financiero del transporte urbano, tiene como causa principal el desconocimiento de las nuevas normativas vigentes de transporte Urbano y su efecto principal la baja rentabilidad, de donde nace el tema del Análisis de Caso, además en este capítulo se plantea el objetivo general y los objetivos específicos del proyecto.

Capítulo II: Describe el marco teórico que está compuesto por los antecedentes investigativos, en los que se detalla las investigaciones realizadas antes de llevar a cabo este estudio, la fundamentación científico-técnica en la que se establecen las categorías fundamentales de la variable dependiente e independiente y posteriormente la conceptualización de las mismas. También se compone por el señalamiento de la hipótesis de estudio.

Capítulo III: Detalla las modalidades básicas de la investigación que son bibliográfica-documental y de campo, el enfoque de investigación que es cuali-cuantitativo el nivel de investigación que será exploratorio y descriptivo, la población a ser estudiada. La información será recolectada mediante una encuesta y una ficha de observación y la comprobación de la hipótesis se realizará con la teoría de yates.

Capítulo IV: Establece el análisis e interpretación de resultados obtenidos en la encuesta y en la ficha de observación, además se presenta la comprobación de la hipótesis. Finalmente, se establecen conclusiones y recomendaciones. En las recomendaciones está incluida una posible propuesta de solución.

Capítulo V: Propone un sistema de caja común de acuerdo a los parámetros establecidos por la compañía de transportes Jerpazsol S.A., en donde se pone en consideración formatos y modelos de procesos para poner en práctica esta propuesta.

CAPÍTULO I

TEMA

“Las nuevas normativas vigentes en el Transporte Urbano y la Rentabilidad de la Compañía Transportes Jerpazsol S.A.”

1. Análisis y descripción del problema

Descripción y formulación del problema

El inadecuado control administrativo y financiero dentro de cada empresa de transporte Urbano, no ha permitido la correcta aplicación de las nuevas normativas vigentes de transporte Urbano que rigen hoy en día en la provincia, la cual propone como principal objetivo ayudar a los dueños de las unidades a controlar sus recursos y que sean administrados de la mejor manera por los altos mando de las empresas de transporte Urbano. (FENACOTIP, 2014, pág. 2)

Según (Consejo Nacional de Competencias, 2012), “Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos, Municipales del país.”(pág. 12)

Las Compañías y Cooperativas de Transporte Urbano están bajo la regulación y control de organismos pertinentes, de acuerdo con la ley; los cuales por medio de nuevas normativas de transporte urbano tratan de generar una respuesta positiva para sus implicados. Estas normativas son instrumentos los cuales con el fin de mejorar el flujo de transporte urbano se ve obligado a instalar un monitoreo

permanente el cual ayude a evitar los correteos de tiempos en las vías, tener información en tiempo real de las unidades para evitar la delincuencia y proponer un reparto equitativo en donde el beneficiado sean los accionistas y socios de las entidades de transporte.

“Las cooperativas y compañías de transporte terrestre público tendrán como plazo máximo hasta el 31 de diciembre de 2013 para que adapten su sistema al de caja común e instalación de equipos homologados por la ANT, los cuales serán de ayuda para evitar un carente control administrativo el cual también se vea reflejado en lo financiero.”(Vinueza, 2010, pág. 20)

Complementariamente, la Ordenanza Municipal No. 194, en su Disposición Transitoria Tercera, establece que las operadoras de transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación en el plazo previsto en el ordenamiento jurídico nacional.

Las empresas de Transporte público han sido un punto focal para el desarrollo del país, ya que nunca gobiernos anteriores se han puesto a evaluar el proceso y elemento que son partes del sistema de transporte urbano. Con el uso de la tecnología y recursos humanos capacitados tratan de encontrar la armonía en las vías y explotar el beneficios de brindar este servicio a la ciudadanía, los cuales con el fin de encontrarse regulados y amparados bajo las normativas de transporte Urbano se realiza el estudio de la misma con el fin de encontrar una inversión que les ayude a producir mayores réditos en su labor diaria.

El problema es más evidente en la ciudad de Ambato ya que con cuatro cooperativas y una compañía de transporte Urbano las cuales brindan el servicio de movilidad a la comunidad ambateña, las cuales son: Cooperativa de transporte Tungurahua,

Cooperativa de Transporte Unión, Cooperativa de Transporte Libertadores, Cooperativa de Transporte Vía Flores y la Compañía de Transportes Jerpazsol S.A., estas están sujetas a los mismos organismos de regulación en el sector de transporte urbano, los cuales se han estado enfocando a que existe un inadecuado control administrativo y financiero del transporte debido a que existe un mecanismo de control de los recursos que ingresan a las empresas de transporte, ya que cada quien vela por el bolsillo de cada uno. (Torre, 2014, pág. 23)

Es así como en el periódico explica León, Freddy, (Correcciones al Transporte Urbano, 2016, págs. 21-22) “El Transporte Urbano en Ambato es una inercia, ya que no hay una herramienta que lo ayude a mejorar, es por eso que cada normativa está pensada para encontrar un beneficio integro en cada uno, la cual ese reflejada en una base de datos ya no en solo palabras.”

Según (Agencia Nacional de Tránsito, 2014), Los sistemas de recaudos electrónicos serán software, hardware y recurso humano, que permita la implantación de un sistema tarifario dentro de un sistema de transporte público. Incluye los equipos a bordo de la totalidad de unidades de transporte habilitadas para la operación, mecanismos de pago (incluyendo la inicialización, validación, registro, custodia, transporte), equipos de control de paraderos, sistema para registro, control y generación de reportes de los mecanismos de pago, cámara de compensación, puntos de emisión de mecanismos de pago, red de distribución y recarga de mecanismos de pago. Para su implementación deberá estar debidamente homologados por la Agencia Nacional de Tránsito, quien a través de mecanismo determinados, verificaran su seguridad y alta confiabilidad. (pág. 15)

Es por eso que se habla de aplicar un modelo de caja común la cual su principal función en la centralización de recursos los mismos que estarán administrados por los altos mandos de cada empresa teniendo en cuenta encontrar el punto de equilibrio entre la inversión de los instrumentos de localización y validación de

información así como el beneficio para la empresa y los accionistas dueños de cada unidad.

En la zona centro del país, específicamente en la provincia de Tungurahua; cantón Ambato se encuentra ubicada la “Compañía Transportes Jerpazsol s.a.”

La Compañía transportes Jerpazsol s.a. se constituyó el 5 de Agosto de 1995, otorgado por la Dirección Nacional de Cooperativas y transporte Terrestre.

Sus creadores fueron Víctor Solís (+), Luis Jerez y Franklin Pazmiño, es debida a esta unión que forman la Compañía Jerpazsol. La compañía inicia con 3 unidades los cuales se identificaban por ser de color blanco con franjas de color verde esmeralda, sus recorridos eran básicos pero trataban de brindar el mejor servicio a la comunidad ambateña. Es así que con esmero y dedicación la compañía comienza a crecer y esto se debido a la acogida de la ciudadanía ambateña, instala sus primeras oficinas en el año 1997 ubicadas en la calle Bolívar y Quito en el Sindicato de choferes, es ahí donde comienza inclusión de nuevos accionistas los cuales ya para el año 1999 su nómina constaba de 15 unidades en circulación.

En años posteriores la compañía ha ido teniendo cambios de infraestructura, unidades de última generación y nuevos accionistas que han sido pilares fundamentales ir creciendo cada día más.

En Ambato con la creación de un departamento de tránsito y movilidad ha insertado nuevas normativas para el transporte Urbano los cuales pretenden regularizar e implementar herramientas que ayuden a la mejora del sistema administrativo y financiero, eso sí teniendo en cuenta cuál será su efecto en la

rentabilidad dentro de las mismas, es por ello que después de un análisis exhaustivo y analítico se quiere tratar de verificar el impacto que tiene en la rentabilidad la aplicación de las nuevas normativas Vigentes de Transporte Urbano.

La “Compañía Transportes Jerpazsol s.a.”, es una entidad reconocida en el centro del país, ya que se encuentra en la búsqueda de una mejora continua y en un proceso de adopción cambios propuestos por la municipalidad en donde se evaluara su rentabilidad frente a la adquisición de los equipos de monitoreo y control necesarios, así mismo se crea un modelo de caja común la cual ayude a la gestión administrativa, debido a que la inversión para estos instrumentos va a ser muy significativa y se deberá evaluar su efecto en la compañía para demostrar su impacto en la empresa.

1.1 Justificación

El presente proyecto de investigación, tiene como objetivo principal entender el impacto de las nuevas normativas vigentes de transporte urbano y movilidad del Cantón Ambato, ya que en la actualidad la Compañía debe estar sujeta a la modernización y aplicación de las nuevas leyes de tránsito, que los obliga a gestionar sus recursos de manera adecuada mediante un modelo de centralización de los recursos, así también la implementación de equipos que ayuden a la ubicación de las unidades y al control de pasajeros con el objetivo que tanto administradores, accionistas, empleados y usuarios se vean beneficiados de un servicio de calidad, cumpliendo con todas las exigencias de la DTTM-UGTTSV.

Para la Compañía este estudio de caso es muy innovador por cuanto nunca se ha realizado trabajo de este tipo, por lo que la información y resultados que de estas se obtengan se constituirá como información primarias y básica para encontrar

soluciones al problema y que puedan ser considerada como una base para investigaciones futuras

Es importante recalcar que la Caja Común, rastreo satelital y geo-referencia son nuevas herramientas administrativas que ayuda de manera eficaz a gestionar el transporte público; pero también se deberá tomar en cuenta el valor de la inversión monetaria y recursos humanos que se deberán utilizar para llevar a cabo todas las normativas y reglamentos de control que hoy en día rigen la ciudad de Ambato.

Los beneficiarios de este estudio de caso serán directamente los accionistas y directivos de la Compañía Transportes Jerpazsol S.A., quienes podrán analizar de manera objetiva las nuevas vigentes del transporte Urbano y observar el impacto que tiene el implementar instrumentos tecnológicos y distributivos en la empresa, con el fin de mejorar el servido de transporte Público en Ambato.

Por último, es importante recalcar que existe el apoyo y la disposición de los accionistas y directivos de la Compañía para poder levantar información primaria para este estudio de caso, así como recursos bibliográficos los cuales faciliten a la descripción de las variables dependientes y sus relacionados, además del conocimiento que este estudio de caso pueda brindar al investigador.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo General

Analizar las nuevas normativas vigentes Transporte Urbano del cantón Ambato y la rentabilidad de la compañía Transportes Jerpazsol S.A., para un adecuado control administrativo y financiero.

1.2.3 Objetivos Específicos

- Examinar las nuevas normativas de transporte urbano en la compañía para el establecimiento de puntos de control
- Estudiar la rentabilidad mediante indicadores para conocer la situación financiera de la Cooperativa.
- Proponer un sistema de Caja común basado en parámetros establecidos por Compañía Transportes Jerpazsol S.A., con el fin de una repartición equitativa.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes Investigativos

Luego de una revisión de datos bibliográficos y técnicos efectuadas sobre las variables de estudios se presenta una recopilación de información que permita desarrollar la presente investigación.

Según Garzón (2012) en su tesis de grado “Diseño de una metodología para la gestión administrativa de la caja común en empresas de servicio de transporte de pasajeros urbanos” Quito, Ecuador, Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador, Área de Riesgos, señala que:

La modernización está siendo orientada a la introducción de nuevas leyes y normativas que han creado un marco jurídico más rígido; el cual exige requisitos obligatorios para la prestación de servicios de transporte de pasajeros urbanos. Esta Nueva normativa es muy diferente a la anterior la cual separa a las compañías y cooperativas, pero en la actualidad con un modelo de gestión se tendrá una sociedad de individuos y un capital bajo una misma estructura organizativa. La caja común es un tema nuevo en nuestro país; ya que puede convertirse desde el punto de partida a la transformación de la gestión del transporte y mejorar la calidad de la movilidad de la población, siendo un gran motivo para la aplicarlo dentro de la compañía, que brinda un servicio eficiente a los usuarios mediante un modo de operar diferente siendo este el inicio de una igualdad de recursos para cada uno. (p. 22-23)

Al analizar se puede concluir que la implementación de herramientas y sistemas de distribuciones se enfocan en ayudar a mejorar la calidad del transporte urbano y no solo se enfrenta a dejar el modelo tradicional de transporte sino abre la mente a dar paso a la tecnología la cual brinde una ventaja competitiva, los cuales

aporten planes para encontrar la máxima rentabilidad y disminuyendo activamente el error a una mala inversión. Esto como resultado dará una distribución equitativa y razonable en donde nadie sea perjudicado.

Así mismo Vásquez (2014) en su tesis de grado “El desconocimiento de las normas de tránsito incrementa los índices de accidentalidad en la ciudad de Ibarra” expone que: “cada nueva normativa o ley de tránsito tiene una base o una razón muy explícita la cual trata de regularizar y encontrar un trasfondo oculto en lo que a transporte se refiere; el desconocimiento de estas son las principales causas de evitar el progreso en este sector, poniendo una traba en el futuro y quedando abierta las puertas del pasado.” (p. 26)

Se puede concluir que las normativas de tránsito son establecidas para que a medida que la urbe vaya creciendo, se pueda controlar el medio de desplazamiento de la ciudadanía en donde el punto focal es el servicio urbano, ya que este es el que más interactúa con la comunidad. Con el pasar del tiempo el sector de transporte de pasajeros ha sido estudiado y se han ido encontrando falencias las cuales tratan de ser cambiadas no solo para el beneficio de la ciudadanía sino también para el propietario y todas las personas que se dedican a esta actividad.

Parfraseando Moncada(2009) pone en conocimiento que transporte público en Bogotá se vio obligado a adquirir un esquema de administración de flota el cual garantice la minimización de recursos a implementar y mayor beneficio para los que son parte de ese sector.

Así mismo Moncada(2009) señala que “La base principal para convertir el transporte público en una industria rentable es la administración racional de los vehículos, independientemente de los lineamientos legales que obliguen a las empresas a cambiar de esquema de operación, las empresas debían cambiar su estructura organizacional y

operacional, ya que debían pasar de ser empresas afiladoras de vehículos a propietarias o arrendatarias de los mismo. Cambiando concepto de vinculación de la flota con el objetivo de mejorar las condiciones de producción y de calidad de servicio.” (p. 329)

Después de que se estable el punto crítico en el sector de transporte luego de un análisis exhaustivo se da a entender que el hecho de que el transporte público es uno de los sectores con mayor rentabilidad, pero esta tiene un transforma el cual no puede ser controlado aun ya que su estructura organizacional y el pensamiento empresarial se ve obligado a adaptarse a las nuevas normativas de control y regularizaciones las cuales tiene como objetivo primordial mejor el sector de productividad, así como el servicio. Nombra a las filiales como un estructura arrendarías de las flotas, es decir será la empresa que administre las rutas, tiempos y todas las demás actividades correspondientes a cada unidad.

“El 94.4% de los ingresos en el transporte provienen de las cuotas administrativas (aporte de los socios como principal fuente de fondeo), y el 83.3% de los egresos se destinan para cubrir rubros como: pagos de Sueldos Servicios básicos Mantenimientos, etc. El rol de las cooperativas y compañías de transporte solo se limitaba a la gestión de gastos administrativos para la formalización de servicios. 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.” (Ruíz, 2014, p.9)

Los ingresos que producen las filiales de transporte es el resultado de las cuotas administrativas que son establecidas por los altos mandos de cada compañía y cooperativa de transporte, estos son destinadas a los gastos internos de mantenimiento y pago de nómina de los trabajadores de la empresa. Es decir cada socio y accionista es su propio administrador, es por eso que las cuentas de cada

bus son autónomas y la empresa no interviene en nada en su manejo y toma de decisiones, pero con las nuevas normativas de transporte tratan de regularizar esta área en la cual la empresa tenga mucho que ver en la repartición equitativa y encontrando una armonía de trabajo.

2.2 Fundamentación Científico – Crítico

La investigación se basa en el paradigma crítico propositivo, ya que “Da una respuesta diferente del positivismo y post-positivismo a la pregunta epistemológica, solucionando el problema de la imposibilidad de neutralidad de modo "ofensivo", es decir, incluyendo los valores explícita y activamente en el proceso de investigación.” (Krause, 1995, pág. 175)

2.2.1 Normativas vigentes de Transporte Urbano

CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA

Constitución de la República del Ecuador 2008, Capítulo IV Régimen de Competencias, “**Art. 264.**-Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.”

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Capítulo II Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal: “Art. 55.- Los

gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: ...f) Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”; mientras que el Art. 130 establece que; “El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollara de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y seguridad vial, dentro del territorio cantonal.”

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Capítulo III Del Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Sección II De las Unidades del Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

Art. 30.2.- El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos.

Art. 30.3.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación

y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Capítulo IV De las Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, municipales y metropolitanos.

Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN EL CANTÓN AMBATO

Ordenanza General que Regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Ambato, Art. 60 Literal c)..., establece que la DTM y DTTM, tiene la atribución de determinar, otorgar, modificar, revocar o suspender rutas y frecuencias de transporte público en el Cantón Ambato, sea este urbano o interurbano así como establecer los sitios de estacionamiento de vehículos de transporte público de pasajeros y carga; de la misma forma en el f) ..., delega a la DTTM como órgano regulador del transporte público del Cantón Ambato en el cual se adjudica las responsabilidades de expedir normativas de control para los sectores de su jurisdicción.

2.2.2 La rentabilidad

ESTADOS FINANCIEROS

Según Robles (2012) “La importancia del análisis financiero no es solamente la aplicación de una fórmula y obtener un resultado, es interpretar adecuadamente los números y generar soluciones para mejorar o remediar ciertas situaciones que se presenten en la empresa.” (p. 25)

Los Estados Financieros de una Empresa cualquiera sea su naturaleza proporcionan a esta una información útil que les permita operar con eficiencia ante cual consideración es necesario de tener un registro de los acontecimientos históricos, en otras palabras desarrollar la Contabilidad en moneda nacional con la finalidad de proporcionar información financiera de la empresa y a terceras personas. Son cuadros comparativos en un periodo determinado en el cual están reflejados el movimiento económico de una empresa.(YanéZ Piña , 2011, pág. 2)

Constituyen cuadros sistemáticos preparados con la finalidad de presentar en forma racional y coherente y ver los aspectos de la situación financiera y económica de una empresa de acuerdo con los principios y normas de la Contabilidad generalmente aceptados. Deben ser sometidos a lectura y al análisis con la finalidad de lograr la correcta interpretación de cada uno de los componentes del balance, estado de pérdidas y ganancias, cambio de situación financiera y movimiento patrimonial(YanéZ Piña , 2011, pág. 3)

Según (Toro, 2010) indica que: “Son la representación financiera y la estructura de las transacciones llevadas a cabo en el periodo contable de la empresa, donde

proporcionan información a los propietarios y acreedores de la misma con el fin de saber la situación actual y el desempeño financiero.”(p. 32)

Representa la situación real de la empresa y de cómo está rindiendo financieramente la empresa el objetivo de los Estados Financieros es de proporcionar una información de la situación financiera, del rendimiento financiero y de los flujos de efectivo de la entidad, que se ha de utilidad para el momento de tomar decisiones financieras. (Díaz , Gil, & Vílchez, 2010, pág. 5)

Se puede mencionar que los Estados Financieros “son los documentos que muestran, cuantitativamente, ya sea total o parcialmente, el origen y la aplicación de los recursos empleados para realizar un negocio o cumplir determinado objetivo, el resultado obtenido en la empresa, su desarrollo y la situación financiera que guarda el negocio.” (Estupiñan, 2011, pág. 21)

Los estados financieros constituyen elementos que ayudan a la empresa a describir los recursos de la empresa, tanto obtenidos como utilizados, de tal forma que se puede analizar la actividad que esta cumple y el estado en el que se encuentra

ANALISIS FINANCIERO

Según Briseño(2006)explica que: “son las relaciones que se establecen entre las cifras de los estados financieros, para facilitar su análisis e interpretación. A través de ellas, se pueden detectar las tendencias, las variaciones estacionales, los cambios cíclicos y las variaciones irregulares que puedan presentar las cifras de los estados financieros.” (p. 10)

El análisis financiero es una herramienta que ayuda a la administración en la toma de decisiones necesarias para alcanzar las metas; además proporciona elementos objetivos en los cuales se pueden apoyar las decisiones con el fin de no basarse en conjeturas o supuestos. Mediante este proceso el analista puede evaluar la marcha de un negocio; como parte de este se tiene las etapas siguientes: la primera etapa en el análisis financiero es la Obtención de la Información necesaria, la cual va desde la determinación de los aspectos a analizar en la empresa y la información útil para tal efecto hasta el periodo de análisis. Si la empresa desea evaluar la rentabilidad entonces debe definir con qué tipo de herramientas lo realizará (por ejemplo con el Sistema Dupont), luego buscar la información útil (ventas, utilidades, activos, capital) y después definir los periodos de análisis (el periodo actual contra el periodo anterior). La segunda etapa es el Análisis, el cual consiste en el arreglo de la información financiera de tal manera que puedan usarse en las herramientas definidas, el desarrollo matemático y la obtención de parámetros derivados de las herramientas aplicadas que permitan llegar a las conclusiones. La tercera etapa es la Interpretación o Conclusiones, la cual conjunta todos los parámetros o resultados obtenidos en la aplicación de las herramientas de análisis financiero para después evaluarlos y llegar a conclusiones. Una vez obtenidos los resultados se interpretan para determinar si el nivel va de acuerdo con lo planteado y para saber que se hizo bien y que se hizo mal, entonces se procede a la toma de decisiones”.(University of California, Berkeley, 2017, pág. 22)

Para Briseño (2006) “La Utilidad muchas veces no es suficiente para poder determinar si un negocio es rentable, por lo que es necesario comparar la utilidad de las empresas con otras cuentas relacionadas, como puede ser el capital, los activos y las ventas.”(p.10)

Indicadores de Rentabilidad

Los indicadores de rendimiento, denominados también de rentabilidad o lucrativita, sirven para medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades.

Desde el punto de vista del inversionista, lo más importante de utilizar estos indicadores es analizar la manera como se produce el retorno de los valores invertidos en la empresa (rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo total).(Superintendencia de Compañías, 2011, pág. 12)

Rentabilidad sobre Activos

Según Instituto Técnico de Contadores de Colombia(2011) “Mide la rentabilidad de los activos de una empresa, estableciendo para ello una relación entre los beneficios netos y los activos totales de la sociedad.

$$Rentabilidad\ sobre\ Activos = \frac{Utilidad\ Bruta}{Activos\ Totales} ” (p. 109)$$

Rentabilidad Operacional del Patrimonio

La rentabilidad operacional del patrimonio permite identificar la rentabilidad que les ofrece a los socios o accionistas el capital que han invertido en la empresa, sin tomar en cuenta los gastos financieros ni de impuestos y participación de trabajadores. Por tanto, para su análisis es importante tomar en cuenta la diferencia que existe entre este indicador y el de rentabilidad

financiera, para conocer cuál es el impacto de los gastos financieros e impuestos en la rentabilidad de los accionistas.

$$\text{Margen Neto} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

Debido a que este índice utiliza el valor de la utilidad neta, pueden registrarse valores negativos por la misma razón que se explicó en el caso de la rentabilidad neta del activo. (Superintendencia de Compañías, 2011, pág. 15)

Rentabilidad Operacional del Patrimonio

La rentabilidad operacional del patrimonio permite identificar la rentabilidad que les ofrece a los socios o accionistas el capital que han invertido en la empresa, sin tomar en cuenta los gastos financieros ni de impuestos y participación de trabajadores. Por tanto, para su análisis es importante tomar en cuenta la diferencia que existe entre este indicador y el de rentabilidad financiera, para conocer cuál es el impacto de los gastos financieros e impuestos en la rentabilidad de los accionistas.

$$\text{Rentabilidad Operacional del Patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$$

Este índice también puede registrar valores negativos, por la misma razón que se explica en el caso del margen operacional. (Superintendencia de Compañías, 2011, pág. 16)

INFORMACIÓN FINANCIERA

Según Archer (2001) Al hablar de información financiera nos tenemos que referir a la información externa que se encuentra dirigida a los usuarios del

negocio que no están involucrados en la administración y pretende cubrir la demanda de información para la toma de decisiones de los distintos usuarios de la información, como pueden ser accionistas, bancos, acreedores, trabajadores, entre otros. Si nos referimos al concepto de información financiera, estamos hablando de Estados Financieros que básica y fundamentalmente debe preparar una empresa con el propósito de revelar el estado que guardan las finanzas de una entidad a una fecha, según se describe en el cuadro siguiente:

- Balance General
- Estado de Resultados
- Estado de Cambios en la Situación Financiera
- Estado de Variaciones en el Capital
- Notas a los Estados Financieros (p. 57-58)

La información financiera es un elemento importante para la actividad económica de la sociedad pues en ella se plasman las operaciones que los agentes económicos realizan, por ejemplo, la compra-venta de mercancías y servicios, la inversión, los préstamos (la canalización de recursos), la distribución de la riqueza, el pago de salarios, entre otros. También es factible conocer la distribución de la riqueza, los recursos disponibles, la demanda, el poder adquisitivo, el valor del dinero, las divisas, etc. (Valle, Hidalgo, Padilla , & Figueroa, 2012, pág. 17)

Características de la Información Financiera

La utilidad es la característica fundamental de los estados financieros, consiste en la cualidad de adecuarse las necesidades comunes del usuario general y constituye el punto de partida para clasificar a las demás en:

- a) Características primarias y
- b) Características secundarias

Características primarias:

CONFIABILIDAD. La información financiera posee esta cualidad cuando su contenido es congruente con las transacciones, transformaciones internas y eventos sucedidos y el usuario general la utiliza para tomar decisiones basándose en ella. Para ser confiable la información debe (características secundarias):

- a) reflejar en su contenido, transacciones, transformaciones internas y otros eventos realmente sucedidos (veracidad)
- b) Tener concordancia entre su contenido y lo que se pretende representar (representatividad)
- c) Encontrarse libre de sesgo o prejuicio (objetividad)
- d) Poder comprobarse y validarse (verificabilidad)
- e) Contener toda aquella información que ejerza influencia en la toma de decisiones de los usuarios generales (información suficiente)

RELEVANCIA. La información financiera posee esta cualidad cuando influye en la toma de decisiones económicas de quienes la utilizan. Para que la información sea relevante debe (características secundarias):

- a) Servir de base en la elaboración de predicciones en la elaboración de predicciones y en su confirmación (Posibilidad de predicción y confirmación)
- b) Mostrar los aspectos más significativos de la entidad reconocidos contablemente (importancia relativa).

COMPRESIBILIDAD. Que facilite su entendimiento a los usuarios.

COMPARABILIDAD. Debe permitir a los usuarios generales identificar y analizar las diferencias y similitudes con la información de la misma entidad y con la de otras entidades, a lo largo del tiempo. (Núñez, 2012, p.52-53)

Rentabilidad

La rentabilidad constituye el resultado de las acciones gerenciales, decisiones financieras y las políticas implementadas en una organización. Fundamentalmente, la rentabilidad está reflejada en la proporción de utilidad o beneficio que aporta un activo, dada su utilización en el proceso productivo, durante un período de tiempo determinado; aunado a que es un valor porcentual que mide la eficiencia en las operaciones e inversiones que se realizan en las empresas. A través del análisis financiero se pueden determinar los niveles de rentabilidad de un negocio; pues, permite evaluar la eficiencia de la empresa en la utilización de los activos, el nivel de ventas y la conveniencia de efectuar inversiones, mediante la aplicación de indicadores financieros que muestran los efectos de gestionar en forma efectiva y eficiente los recursos disponibles, arrojando cifras del rendimiento de la actividad productiva y determinando si ésta es rentable o no. Entre estos indicadores se encuentran el rendimiento sobre las ventas, el rendimiento sobre los activos y el rendimiento sobre el capital aportado por los propietarios.(Nava, 2009, pág. 619)

Según (Morillo , 2001) explica que: La rentabilidad continúa siendo la motivación más importante para quienes invierten capital en una empresa. Conocer los factores de los cuales depende la rentabilidad, se constituye en un instrumento insustituible para controlarla. Por otra parte la reducción de costos obedece tanto a causas internas (maximización de utilidades), como externas de competitividad. La contabilidad de gestión ofrece técnicas para la reducción de costos y la creación de valor, que contribuyen a elevar la rentabilidad financiera de la empresa al mejorar el margen de utilidades y la participación en el mercado. (pág. 35)

La rentabilidad es una medida relativa de las utilidades, es la comparación de las utilidades netas obtenidas en la empresa con las ventas (rentabilidad o margen de utilidad neta sobre ventas), con la inversión realizada (rentabilidad económica o del negocio), y con los fondos aportados por sus propietarios (rentabilidad financiera o del propietario).

La Utilidad neta es el incremento del patrimonio resultante de una operación lucrativa de la empresa, esperado por quienes invierten en el capital social de una compañía para incrementar el valor de su inversión. Es un efecto sobre el patrimonio mediante el incremento de cualquier activo (no necesariamente efectivo) o la disminución del pasivo

La rentabilidad financiera señala la capacidad de la empresa para producir utilidades a partir de la inversión realizada por los accionistas incluyendo las utilidades no distribuidas, de las cuales se han privado. Dicha rentabilidad se calcula mediante el siguiente coeficiente: $\text{Utilidad Neta} / \text{Capital Contable}$. (Morillo , 2001, págs. 36-37)

2.4 Hipótesis

Las nuevas normativas vigentes del transporte urbano influyen en la rentabilidad de la compañías transportes Jerpazsol s.a.

2.5 Preguntas Directrices

¿Cuáles son las nuevas normativas vigentes de transporte Urbano a las que está sujeta la Compañía?

¿Cuáles son factores que afectan la rentabilidad de la Compañía Transportes Jerpazsol S.A.? En el año 2016?

¿De qué forma se puede realizar un reparto equitativo en Transporte Urbano?

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 MODALIDAD, ENFOQUE Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN

3.1.1 Enfoque de la Investigación

Para realizar la presente investigación tiene enfoque cuantitativo ya que es “la metodología cuantitativa tratan de analizar los hechos objetivos sostenidos a leyes generales es decir, la investigación cuantitativa somete la realizas a controles que permitan realizar un estudio extrapolable y generalizable”(Blasco & Pérez, 2007, pág. 273), decir su intención es buscar la exactitud de las mediciones haciendo uso de herramientas tales como cuestionarios, encuestas, y también se utilizara indicadores de rentabilidad los cuales ayudaran a proporcionar resultados óptimos para la empresa.

Es un instrumento de medición adecuado es aquel que registra datos observables que representan verdaderamente los conceptos o las variables que el investigador tiene en mente, en términos cuantitativos se captura verdaderamente la realidad que se desee capturar, aunque no hay medición perfecta, el resultado se acerca todo lo posible a la representación del concepto que el investigador tiene en mente. (Lee , 2011, pág. 31)

Así mismo (Hernandez, Fernandez , & Batista , 2010, pág. 4) en su obra Metodología de la Investigación , sostiene que todo trabajo de investigación se sustenta en dos enfoques principales: el enfoque cuantitativo

y el enfoque cualitativo, los cuales de manera conjunta forman un tercer enfoque: El enfoque mixto.

3.1.2 Modalidades Básicas de la Investigación

Este proyecto se realizó en base a la investigación documental bibliográfica, exploratoria y descriptiva.

En investigación será de Campo, ya que es de gran importancia obtener información desde la fuente, acudiendo a la Compañía Transportes Jerpazsol de la Ciudad de Ambato, el cual será el sitio práctico para la recolección de información de primera mano.

De la misma forma también se pondrá en uso la investigación bibliográfica porque se dispondrá de información financiera y real administrativa de la Empresa Transportes Jerpazsol S.A, la cual servirá para determinación y solución de la problemática planteada.

Fuentes primarias y secundarias

Según el nivel de información que proporcionan las fuentes de información pueden ser primarias o secundarias.

Las fuentes primarias contienen información nueva y original, resultado de un trabajo intelectual.

Son documentos primarios: libros, revistas científicas y de entretenimiento, periódicos, diarios, documentos oficiales de instituciones públicas, informes técnicos y de investigación de instituciones públicas o privadas, patentes, normas técnicas.

Las fuentes secundarias contienen información organizada, elaborada, producto de análisis, extracción o reorganización que refiere a documentos primarios originales.

Son fuentes secundarias: enciclopedias, antologías, directorios, libros o artículos que interpretan otros trabajos o investigaciones.(Universidad de Alcala, 2016)

Investigación Documental Bibliográfica

Bibliográfica- documental.- “Se sustenta en información obtenida en fuentes impresas (documentos escritos) como son libros, trabajos similares (tesis), Revistas, folletos, así también como medios virtuales de manera que se sustente nuestro marco teórico y el desarrollo de todo nuestro trabajo investigativo” (Tena & Rivas , 1982)

En el proceso de recolección de información para la construcción de un objeto de investigación o de un proyecto de tesis, la investigación bibliográfica y documental (IBD) ocupa un lugar importante, ya que garantiza la calidad de los fundamentos teóricos de la investigación.

Según (Rodriguez , 2013) “la investigación bibliográfica y documental como un proceso sistemático y secuencial de recolección, selección, clasificación, evaluación y análisis de contenido del material empírico impreso y gráfico, físico y/o virtual que servirá de fuente teórica, conceptual y/o metodológica para una investigación científica determinada.” (pág. 1)

Investigación Exploratoria

Investigación Exploratoria.- Indica examinar un tema que no ha sido estudiado o que se ha estudiado muy poco con miras a ampliar la información que se tiene sobre el tema, y poder tener un panorama más amplio de la situación permitiendo determinar con mayor claridad investigaciones posteriores.

Según (Hernandez Sampieri , 2008)cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes. Es decir,

cuando la revisión de la literatura reveló que únicamente hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas. Tal sería el caso de investigadores que pretendieran analizar fenómenos desconocidos o novedosos como: una enfermedad de recién aparición, un catástrofe, etc., estos estudios son como realizar un viaje a un sitio desconocido, del cual no hemos visto ningún documental ni leído algún libro. Valor: Ayuda a familiarizarse con fenómenos desconocidos, obtener información para realizar una investigación más completa de un contexto particular, investigar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones futuras, o surgir afirmaciones y postulados.(pág. 87)

Investigación Descriptiva

Investigación descriptiva.- Se establece en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas donde se conoció a fondo la problemática que pasaba, luego de identificar los hechos para su ocurrencia. A más que su meta no se limita a la recolección de datos, sino a responder del porqué del objeto que se investiga y en que condición ocurre.

Buscan especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis. Es decir únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre las variables a las que se refieren. Esto es, su objetivo no es como se relacionan éstas.

Es útil para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de los fenómenos, suceso, comunidad, contexto o situación.(Hernandez Sampieri , 2008, pág. 72)

3.1.3 Nivel de investigación

De acuerdo a los objetivos planteados observar, aplicar, proponer nuestra investigación se puede determinar que el nivel investigativo es perceptual comprensivo.

3.2 Población, muestra unidad de investigación

La población de la investigación es generalmente una gran colección de individuos u objetos que son el foco principal de una investigación científica. Las investigaciones se realizan en beneficio de la población. Sin embargo, debido a los grandes tamaños de las poblaciones, los investigadores a menudo no pueden probar a cada individuo de la población, ya que consume mucho dinero y tiempo. Por esta razón, los investigadores confían en las técnicas de muestreo. Una población de la investigación también es conocida como una colección bien definida de individuos u objetos que tienen características similares. Todas las personas u objetos dentro de una determinada población por lo general tienen una característica o rasgo en común. (Explorable.com, 2009, pág. 1)

La población (N) con la que se trabajará en la presente investigación según la información recolectada son N=14, que están directamente vinculados con el problema de estudio ya que tanto el Consejo de Vigilancia como, el de Administración tienen la obligación de fiscalizar, controlar y evaluar los diferentes escenarios que puedan presentarse a medida que se vaya desarrollando el cambio tecnológico.

| Áreas | # |
|-----------------------|-----------|
| Consejo de Vigilancia | 5 |
| Directorio | 4 |
| Gerente | 1 |
| Contadora | 1 |
| Recaudador | 1 |
| Secretaria | 1 |
| Sistemas | 1 |
| Total | 14 |

Tabla 1 Población Transportes Jerpazsol

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

En la investigación no se ha determinado muestra, puesto que se utiliza una población finita, que para efectos de veracidad se recurrirá al total de la población.

3.3. Operacionalización de Variables (Aplicables para Cuantitativas y Cualitativas)

| Variables independientes: Normativas Vigentes | | | | | |
|---|------------------------------|--|---|----------|--|
| CONCEPTUALIZACIÓN | CATEGORÍAS | INDICADORES | ITEMS BÁSICOS | TÉCNICAS | INTRUMENTOS |
| Se determina como un conjunto de reglas o leyes dentro de una organización que deben ser cumplidos, lo que permite la regulación de ciertas actividades para así poder crear un ambiente óptimo de Trabajo. | Reglas y leyes de Transporte | <ul style="list-style-type: none"> • RLT= Reglas y leyes cumplidas/Total de Reglas y leyes | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que si se aplica nuevas reglas y leyes de transporte urbano la rentabilidad puede mejorar? | Encuesta | Gerencia y Personal Administrativo (Anexo N°2) |
| | Ambiente Optimo de Trabajo | <ul style="list-style-type: none"> • AOT= (Número de personas satisfechas con los beneficios recibidos/Número total de personas)*100 | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cree usted que si se aplica estas normativas se puede crear un mejor ambiente de Trabajo? | | |

Tabla 2 Operacionalización de Variable Independiente

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A
 Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

| Variables independientes: Rentabilidad | | | | | |
|--|--------------------------|---|---|-----------------|---|
| CONCEPTUALIZACIÓN | CATEGORÍAS | INDICADORES | ITEMS BÁSICOS | TÉCNICAS | INTRUMENTOS |
| Son los beneficios o ganancias que se obtiene como resultado de una inversión o actividad económica, esta se detalla en indicadores Financieros. | Análisis de Rentabilidad | <ul style="list-style-type: none"> • Rentabilidad Neta (Dupont) • Rentabilidad del patrimonio • Margen Operacional de Utilidad • Rentabilidad Financiera • Margen bruto de Utilidad • Margen neto de Utilidad | ¿Cómo ha evolucionado el ROE en los años 2015-2016? | Encuesta | Gerencia y Personal Administrativo (Anexo N°2) |

Tabla 3 Operacionalización de Variable Dependiente

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

3.4 Descripción detallada del tratamiento de la información de fuentes primarias y secundarias.

La presente investigación fue estructurada utilizando información de fuentes primarias como son las resoluciones y normativas entregadas por la ANT en su sitio web los que son publicados luego de que se realizan los estudios y esta información resultante la comparten con todos aquellos interesados en conocer el estado en el cual se encuentran las normativas de Transporte Urbano en el Ecuador.

Para el procesamiento de la información se seguirá los siguientes pasos:

Se utilizará la técnica de Observación con su instrumento Encuesta, los cuáles permitirán la recolección de información, misma que estará expuesta a: Revisión para detectar posibles errores, organización para facilitar su análisis y codificación.

La categorización de la información conllevará a algunas clases de interés para determinar las respuestas requeridas, y se muestran a continuación:

- Conocer cuál ha sido el Impacto de las normativas de transporte Urbano.
- Identificar la información requerida para dicho proceso.
- Saber de qué manera la empresa aplica las normativas.

La Encuesta se aplicará al personal de la Compañía “Transportes Jerpazsol S.A. de manera individual y escrita. La misma debe ser revisada y analizada de una manera crítica.

Por medio de cuadros comparativos se comenzará a leer detenida mente y a exponer los puntos más relevantes a considerar, los cuales deberán ser aplicados por la compañía de transporte y poner observación en los procesos que todavía faltan para ser aplicados.

Por medio del estudio de los indicadores de rentabilidad se podrá evaluar el impacto que tendrá la aplicación de estas normativas en la empresa, teniendo en cuenta su resultado para poder exponerlo ante los dirigentes.

Un modelo de caja común o sistema integrado de recaudación trata de centralizar para ser distribuidos de manera equitativa teniendo en cuenta parámetros que cada empresa quiere establecer, eso sí tratando de ser ecuanimes y respetando lo dictado en las normativas.

Se proseguirá a tabular dicha información mediante el programa Excel, de manera que esta herramienta nos facilite el análisis de cada una de las preguntas planteadas, permitiendo realizar gráficos los mismos que permitirán interpretar de mejor manera la información obtenida.

Para una mejor presentación de los análisis realizados a cada pregunta, se utilizara gráfico de pastel ya que este nos permite hacer contraste entre variables, de igual manera la información graficada será relativa, es decir, porcentual, lo cual facilitara la interpretación de los resultados con relación a las variables estudiadas, dando respuestas a varias interrogantes, indicando falencias, sus causas y consecuencias, para luego poder emitir sus conclusiones y recomendaciones aceptables que puedan ser acogidas por la gerencia de la organización.

Para la comprobación de la hipótesis se ingresaran todos los datos en el Programa estadístico SPSS y se aplicara la corrección de Yates debido a que nuestro supuesto se representa en una tabla de 2*2 y puede existir un ligero fallo en la aproximación a la realidad.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 PRINCIPALES RESULTADOS

La encuesta realizada los dirigentes y personal administrativo de la Compañía Transportes Jerpazsol. S.A Cantón Ambato, los resultados obtenidos se clasifican con el fin de ser interpretados en pasteles estadísticos

4.1.1. Análisis De Resultados

El análisis expresado en estudio solo considera el total de respuestas con sus diferentes indicadores señalados en porcentajes para mayor visibilidad y manejo de la información obtenida durante el proceso.

4.1.2. Interpretación de Resultados

Para desarrollarse de mejor manera los resultados de la encuesta se representaran en tablas y conjuntamente estos resultados se graficaran en un pastel porcentual.

A continuación se presentan los resultados obtenidos por la encuesta.

Encuesta aplicada a los dirigentes y personal administrativo de Jerpazsol S.A.

1) ¿Considera usted que las nuevas Normativas de Transporte Urbano ayudaran al control de Tránsito en la Cuidad?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 8 | 57% |
| 2 | NO | 6 | 43% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 4 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

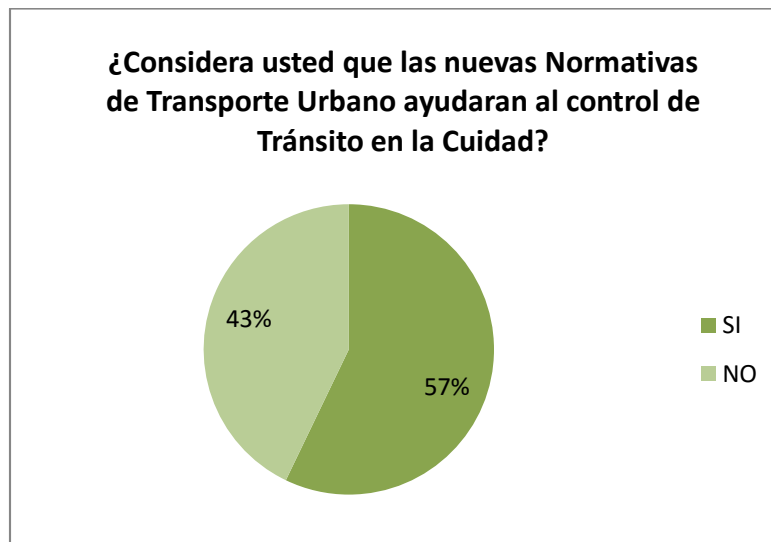


Gráfico 1

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se determinó el siguiente resultado; el 57% consideran que las nuevas normativas de transporte Urbano si ayudarían al control del tránsito en la cuidad, mientras que el otro 43% está dividido cree que estas nuevas normativas no ayudaran al control del tránsito.

Interpretación

Del grupo de investigación el 57% que representan 8 personas piensan que las nuevas normativas de transporte urbano si ayudaran al correcto control del sistemas de transporte en la ciudad, debido a que siempre se necesita de un organismo de control que este en constante seguimiento y regulación para ir evaluando y mejorando el sistema, teniendo en cuenta la evolución del población y el mejoramiento de este servicio.

2) ¿Usted considera que el Transporte público debe estar en constante control?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 4 | 29% |
| 2 | NO | 10 | 71% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 5 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

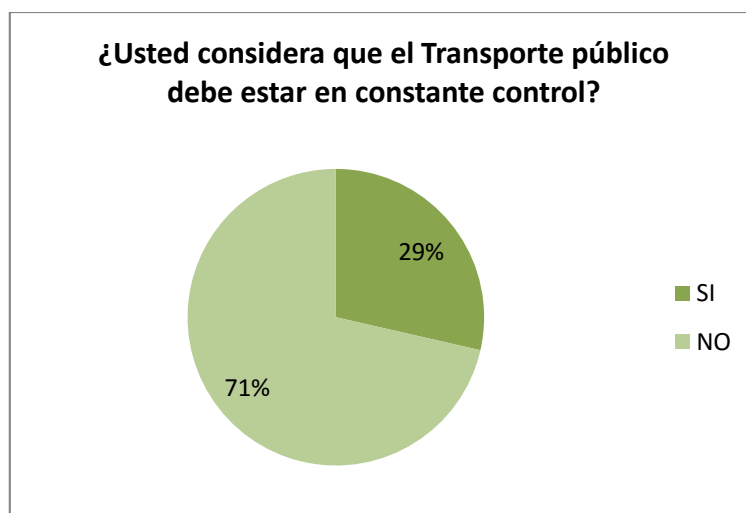


Gráfico 2

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

Del grupo de 14 personas encuestadas se pudo determinar lo siguiente; el 71% cree que sistema de transporte urbano no debe estar es constante control, mientras que el 29% cree que si debe estar en contante control.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. 10 personas creen que el sistema de transporte urbano no debe estar en contante control debido a que el sector de transporte ha tratado de encontrar armonía en su trabajo y tratan de buscar mejoras para poder ser aplicadas en estés sistema, mientras que las otra 4 personas piensan que si se debe controlar al transporte debido a que su principal función es verificar e ir dando pasos grandes para regularlo contantemente.

3) ¿Está de acuerdo con la creación de nuevas normativas que regulen el Transporte en la ciudad?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 7 | 50% |
| 2 | NO | 7 | 50% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 6 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres



Gráfico 3
Elaborado por: Tatiana Quinatoa
Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 50% de la población si está de acuerdo con la creación de nuevas normativas que regulen el transporte urbano, el otro 50% están en desacuerdo con la creación de nuevas normativas de transporte en la Ciudad de Ambato.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que la creación de nuevas normativas de control en el transporte urbano es un tema neutral ya que hay personas que están acuerdo con la creación de normativas que regulen este sector, así mismo hay personas que no están desacuerdo en la creación de estas nuevas normativas ya que según opiniones algunas de estas normativas no tiene fundamentos concretos para ser aplicadas , pero como se puede ver en las representación los criterios son por iguales.

4) **¿Cree que con la utilización de la tecnología ayudara a disminuir el gasto Corriente (empleados)?**

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 8 | 57% |
| 2 | NO | 6 | 43% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 7 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

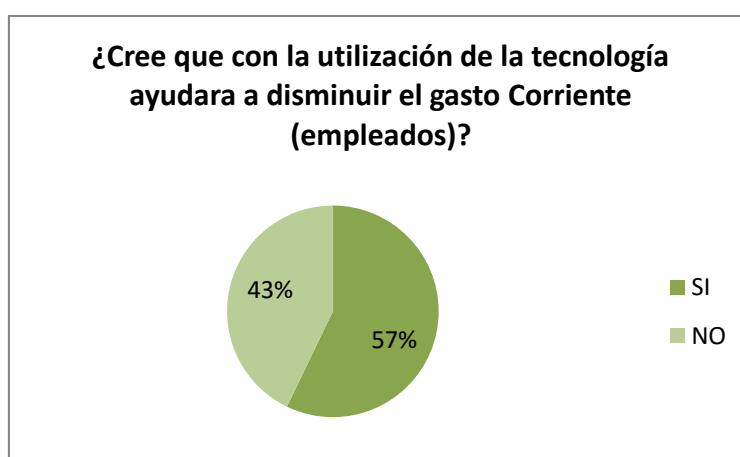


Gráfico 4
Elaborado por: Tatiana Quinatoa
Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 57% de la población cree que el uso de la tecnología ayudaría a disminuir el gasto corriente es decir el pago a más empleados, el otro 43% cree que la tecnología no va ayudar a disminuir gasto corriente y el 7% desconoce como la tecnología va ayudar a disminuir el gasto en la compañía.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que el 57% de las opiniones piensan que la utilización de tecnología va ayudar a disminuir gasto corriente, la tecnología es un medio más fácil y completo para ser aplicado en cualquier campo, mientras que un 43% piensan que la utilización tecnología en el sistema de transporte urbano no va ayudar a disminuir la contratación de empleados; según criterios para el manejo de estos equipos se tendrá que buscar personal idóneo y capacitado para que sepan del funcionamiento y de la misma forma así no se contrate más personal, se tendrá que hacer un gasto en las capacitaciones de los empleados seleccionados para el manejo de estos equipos.

5) ¿Cree que todos los aparatos tecnológicos que están dentro de la normativa, ayudaran al Control del transporte?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 9 | 64% |
| 2 | NO | 5 | 36% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 8 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

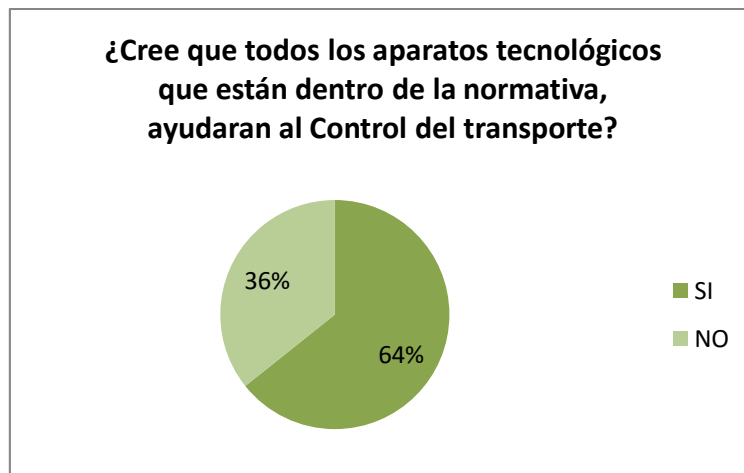


Gráfico 5

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 64% de los encuestados expresaron que piensan que la implementación de aparatos tecnológicos si ayudaran al control del transporte, mientras que un 36% dice que no cree que la tecnología pueda ayudar al transporte.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que existe un panorama muy alentador dentro de la empresa; la mayoría del personal involucrado en este cambio tecnológico piensa que el uso de aparatos tecnológicos pueda ayudar al transporte Urbano en la Ciudad, el trabajo tradicional es muy difícil de poder verificarlo y evaluar teniendo en cuenta que existen muchos puntos ciegos que son difíciles de controlar pero que con la tecnología ayudara a dejar esas falencias a un lado. Mientras que el otro grupo piensa que con aparatos tecnológicos será muy difícil tener el control del transporte porque siempre hay algo que la tecnología no va a ver y ese será el punto de partida para empezar el ciclo de nunca acabar.

6) ¿Si se aplican estas normativas se puede crear un mejor ambiente de Trabajo?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 10 | 71% |
| 2 | NO | 4 | 29% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 9 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

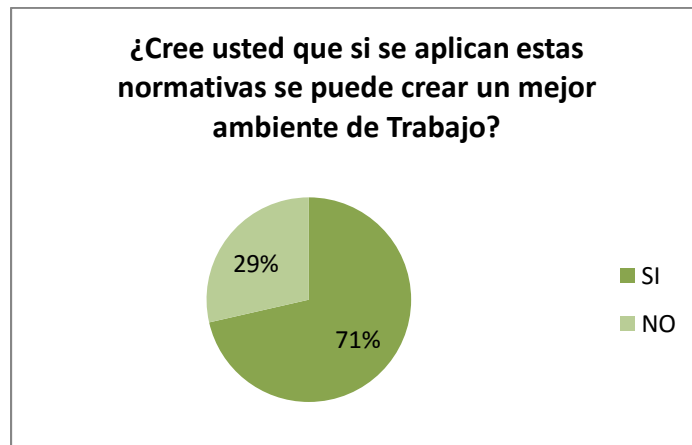


Gráfico6
Elaborado por: Tatiana Quinatoa
Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recolectar los siguientes datos, el 71% cree que estas nuevas normativas ayudaran al crear un mejor ambiente de trabajo, mientras que un 29% piensan que esta normativas no van ayudar a crear un mejor ambiente de trabajo.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que la mayoría de las personas piensan que esas normativas es una buena forma de controlar y crear un mejor ambiente de trabajo; regularizar a los transportistas poniendo normas de conducta y urbanidad para el trato con los usuarios y con sus colegas de transporte.

Estas normativas son puntos clave para regularizar al transporte público en donde expone la regulación de tiempos y respetar los turnos por recorrido y líneas de tránsito, estos evitaran el correteo, excesos de velocidad, peleas por pasajeros dando a todos una producción igualitaria y respetando los recorridos por unidades.

7) ¿Existe adecuaciones necesarias para las instalaciones de equipos tecnológicos en las unidades?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 12 | 86% |
| 2 | NO | 2 | 14% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 10 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

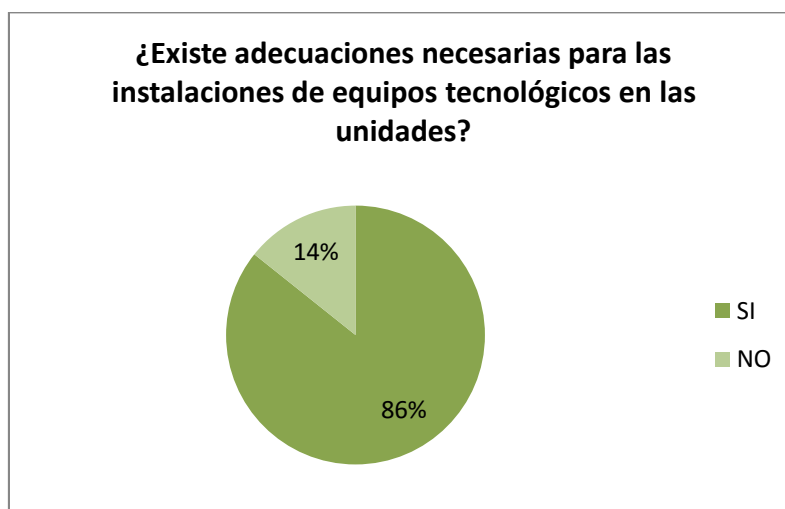


Gráfico 7

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 86% asegura que existen las adecuaciones necesarias para la instalación de estos equipos tecnológicos en las unidades, mientras que el 14% asevera que no existen las adecuaciones para estos equipos en las unidades.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que la mayoría de los encuestados aseguran que si existen las adecuaciones necesarias para la instalación de estos equipos tecnológicos en las unidades de transporte, los equipos

adquiridos son adaptables a las unidades, debido a que no es un sistema invasivo, este sistema es ecológico y amigable con el ecosistema a parte que se tiene a ser adaptable con las unidades. Por medio de paneles solares brindan la energía para el funcionamiento de estos equipos, esto es muy importante debido a que las unidades no sufren cargas de energía.

8) ¿Sabe lo que significa la rentabilidad?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 11 | 79% |
| 2 | NO | 3 | 21% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 11 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

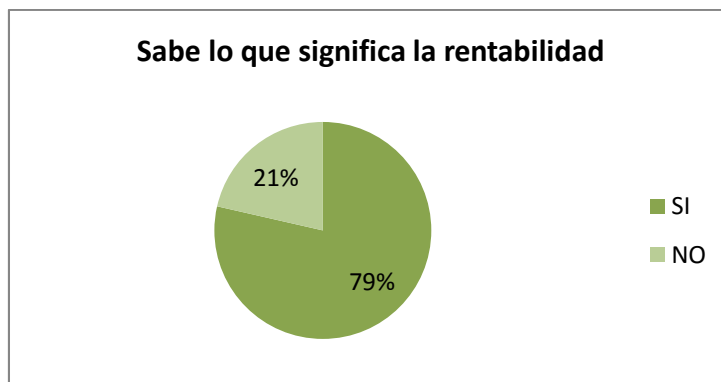


Gráfico 8

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 79% de los encuestados expresaron que saben lo que significa la rentabilidad, mientras que un 21% dice no sabe lo que es la rentabilidad.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que la mayoría de los entrevistados están relacionados con el tema contable pero existe un 21% que no está relacionado con un tema contable debido a que ellos se encargan de ver tiempos y recorridos de las unidades, es decir no es su ámbito de formación.

9) ¿Si se aplican nuevas reglas y leyes de transporte urbano la rentabilidad puede mejorar?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 9 | 64% |
| 2 | NO | 5 | 36% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 12 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

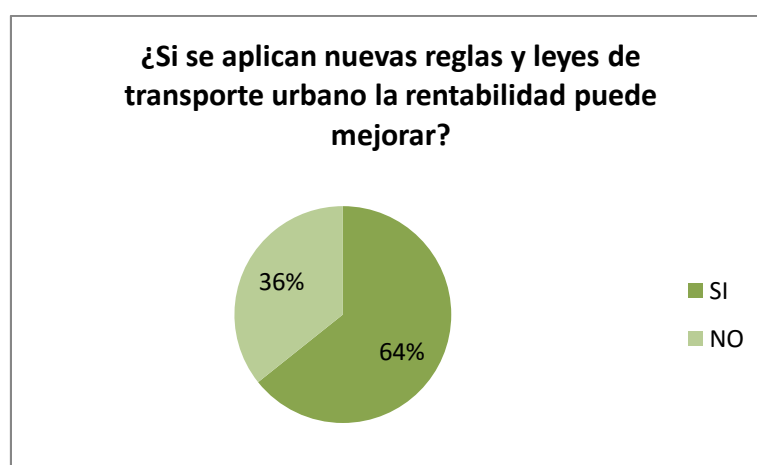


Gráfico9

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recolectar los siguientes datos, el 64% de los encuestados expresaron que si consideran que aplicando las nuevas reglas y leyes de transporte urbano pueden ayudar a mejor la rentabilidad, y el 36% cree que ni aplicando las nuevas leyes y reglas de transito podrán ayudar a mejor la rentabilidad en las empresas de transporte.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que la mayoría está de acuerdo que si se aplican las nuevas reglas y leyes de transporte urbano puede ayudar al mejoramiento de la rentabilidad ya que según pensamientos

emitidos, esto ayudara al control del tránsito en donde se podrá evitar las peleas por recoger pasajeros, los exceso de velocidad, y los malos tratos a los pasajeros.

Esto quiere decir que como se aplicara leyes y reglamentos de urbanidad y transporte urbano harán de transporte publico un sistema más aceptado por los ciudadanos a la vez que se verá un mayor ingreso para este sector de transporte.

10 ¿Existe un control administrativo en la producción diaria de cada unidad?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 6 | 43% |
| 2 | NO | 8 | 57% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 13 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

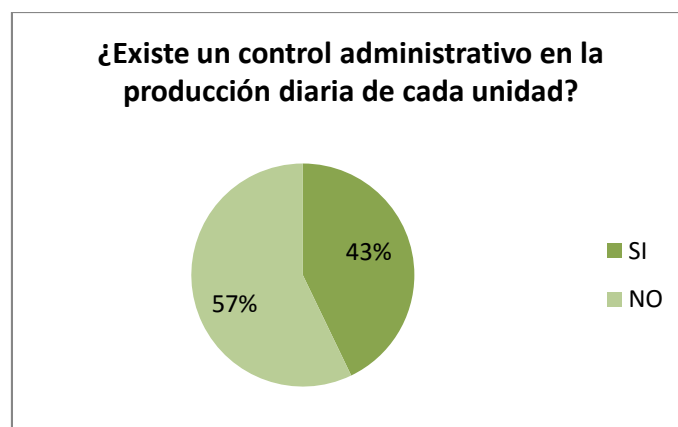


Gráfico10

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 43% dice que si hace un control administrativo de la producción diaria, y un 57% expone que no existe un control administrativo de la producción diaria de las unidades.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que la mayoría de los accionistas de la compañía no hacen un control de la producción de la unidad debido a que ellos trabajan por medio de estimados donde hacen cuentas según lo que el conductor les indica, y es por eso que existe una brecha entre lo recaudado y la producción diaria, se debe tener en cuenta que para evitar esto la DTM trata de encontrar mecanismos de control que ayuden a la supervisión y al monitoreo permanente de los ingresos por socio.

11) ¿Cree que la caja común es una buena herramienta de reparto equitativo?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 9 | 64% |
| 2 | NO | 5 | 36% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 14 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

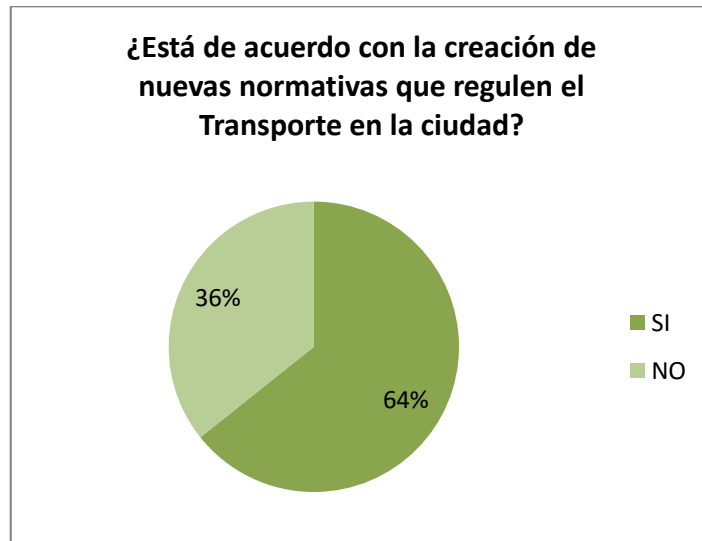


Gráfico 11

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 64% cree que la caja común es un buena herramienta de reparto equitativo y el 36% piensa que no que la caja común no es equitativa.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que la mayoría de los entrevistados piensan que la caja común es una buena herramienta de reparto, existen parámetros para encontrar el rango equitativo es decir que ayude a encontrar un punto equitativo y así ayude a los dueños de las unidades a tener un control real de la producción del bus y no solo trabajen con estimados, así como también hay ideas erróneas sobre la caja común, algunos piensan que nunca se va a utilizar, que es una herramienta muy inútil para ser aplicada o que esta herramienta que servirá para que el municipio vigile más de cerca los movimientos de los transportistas.

12) ¿Los activos se encuentran debidamente salvaguardados a fin de contribuir a la rentabilidad de la empresa?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 9 | 64% |
| 2 | NO | 5 | 36% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 15 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

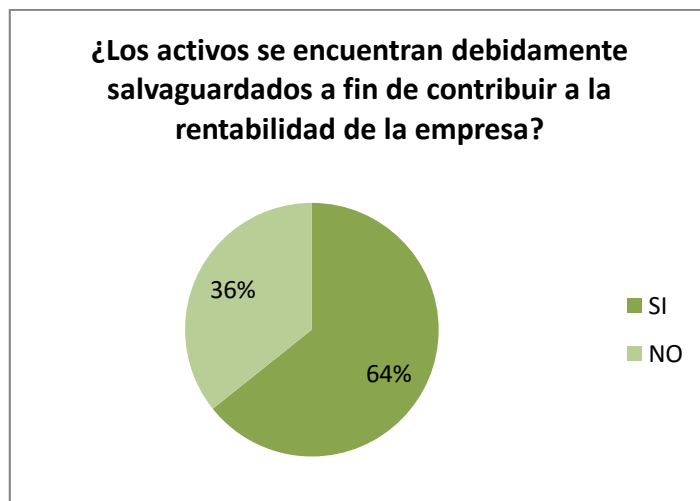


Gráfico 12
Elaborado por: Tatiana Quinatoa
Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 64% creen que si se está salvaguardando los activos para contribuir a la rentabilidad, mientras que un 36% piensa que estos activos no están salvaguardados y esos no contribuirán al ala rentabilidad de la empresa.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que la mayoría de las personas encuestadas sustentan que los equipos adquiridos están debidamente salvaguardados pues esta inversión es muy significativa para empresa debido a que el costo de cada equipo es de \$2.500 aproximadamente, esto multiplicado por el numero de 55 unidades de trabajo tiende a representar una inversión significativa la cual debe estar resguardad y bien vigilada para que este bien se conserve y no se vea afectado.

13) ¿Se relaciona el riesgo económico con la rentabilidad?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 10 | 71% |
| 2 | NO | 4 | 29% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 16 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

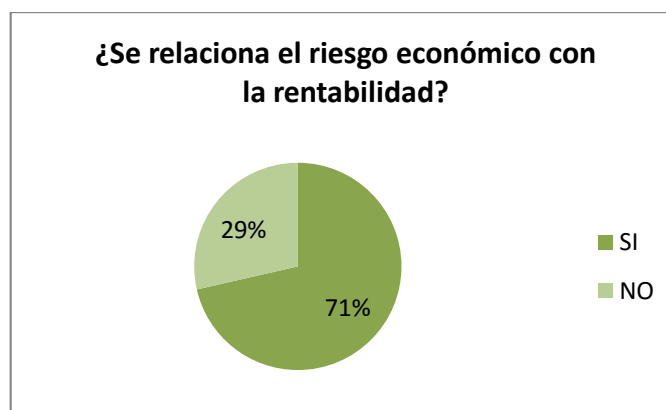


Gráfico 13

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 71% cree que si se relaciona el riesgo económico con la rentabilidad, mientras que el otro 29% piensa que no se relaciona el riesgo económico con la rentabilidad.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que la mayoría piensa que si existe una relación entre el riesgo económico y la rentabilidad debido a que si se analiza monetariamente la inversión en los equipos claro que es significativa y de gran impacto, pero lo más fundamental es que la utilización de estos ayudado a tener mayor control en la producción de las unidades y evita la fuga de dinero por parte de los conductores, esto hace que la relación sea evidentes, ayuda a que el recaudo sea más exacto y a su vez mas monitoreado.

14) ¿Se aplica indicadores financieros para medir la rentabilidad para conocer la variación con respecto al año anterior?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 13 | 93% |
| 2 | NO | 1 | 7% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 17 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

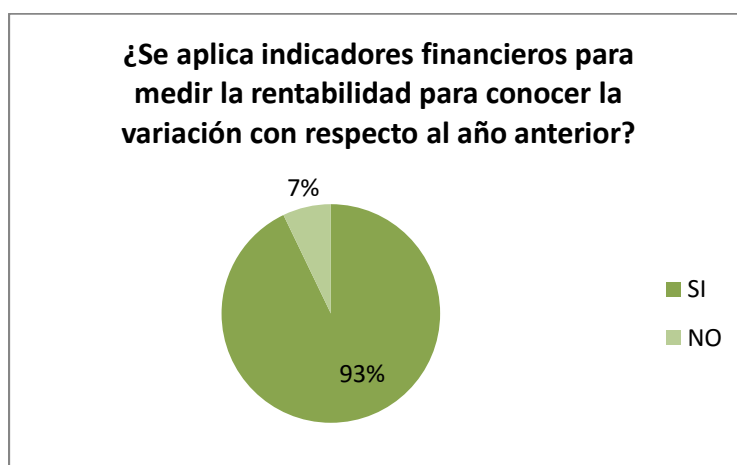


Gráfico 14

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 93% cree que si se aplican indicadores financieros para conocer las variaciones entre años y el 7% cree que no se aplica indicadores financieros.

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que si se aplican indicadores financieros para medir la rentabilidad y conocer su variación entre años, debido a que las nuevas inversiones que se realizan deben estar en constante monitoreo para ver su evolución y efecto en la rentabilidad de la empresa.

15) ¿La inversión que realiza en el servicio de transporte es rentable?

| N° | Respuesta | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|-----------|------------|------------|
| 1 | SI | 9 | 64% |
| 2 | NO | 5 | 36% |
| TOTAL | | 14 | 100% |

Tabla 18 Población Transportes Jerpazsol S.A.

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

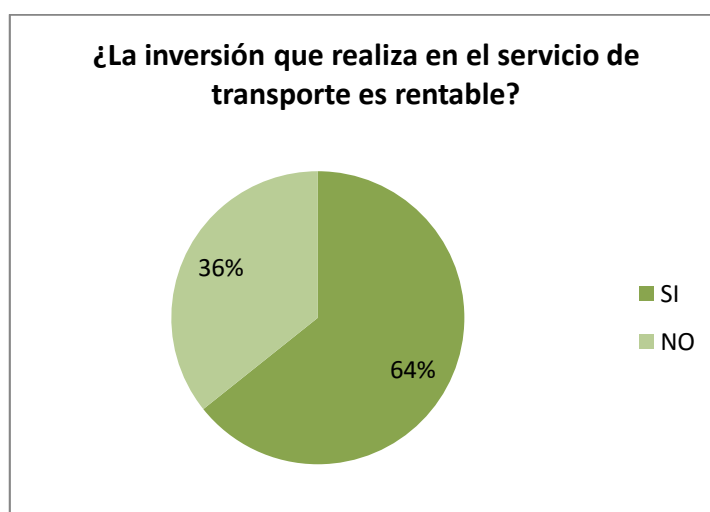


Gráfico 15

Elaborado por: Tatiana Quinatoa

Fuente: Encuesta al Personal

Análisis

De las 14 personas encuestadas se pudo recoger los siguientes datos, el 64% cree que la inversión en el servicio de transporte es rentable, mientras que el 36% piensa que la inversión en el sistema de transporte no es rentable

Interpretación

Del personal encuestado de la Compañía Transportes Jerpazsol s.a. se pudo analizar que

Indicadores Financieros 2016

Rentabilidad Neta (Dupont)

$$\text{Rentabilidad Neta del Activo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$

Rentabilidad sobre Capital

$$RC = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital}}$$

Rentabilidad del patrimonio

$$RP = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$$

Margen de Utilidad Operacional

$$MUO = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas Netas}}$$

Margen bruto de Utilidad

$$MBU = \frac{\text{Utilidad Bruta}}{\text{Ventas Netas}}$$

Margen neto de Utilidad

$$MNU = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas netas}}$$

| Indicador | 2015 | 2016 | Variación |
|-----------------------------|---|---|-----------|
| Rentabilidad Neta (Dupont) | $\text{Rentabilidad Neta del Activo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$ $= \frac{\$1550.33}{\$173561.96} \times \frac{\$173561.96}{\$759040.46}$ $= 0.20\%$ | $\text{Rentabilidad Neta del Activo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$ $= \frac{\$1164.71}{\$184484.55} \times \frac{\$184484.55}{\$981414.43}$ $= 0.12\%$ | -0.09% |
| Rentabilidad sobre Capital | $RC = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital}}$ $RC = \frac{\$1550.33}{\$72704.00}$ $RC = 2.13\%$ | $RC = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital}}$ $RC = \frac{\$1164.71}{\$72704.00}$ $RC = 1.60\%$ | -0.53% |
| Rentabilidad del patrimonio | $RP = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$ $RP = \frac{\$1550.33}{\$285464.24}$ $RP = 0.54\%$ | $RP = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$ $RP = \frac{1164.71}{262836.65}$ $RP = 0.44\%$ | -0.10% |
| Margen neto de Utilidad | $MNU = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas netas}}$ $MNU = \frac{\$1550.33}{\$173561.96}$ $MNU = 0.89\%$ | $MNU = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas netas}}$ $MNU = \frac{1164.71}{\$184484.55}$ $MNU = 0.63\%$ | -0.26% |

Tabla 19 Indicadores de Rentabilidad

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

Análisis

En el siguiente cuadro comparativo se expuso todos los indicadores de rentabilidad.

Indicadores de Rentabilidad

Se pudo apreciar que la rentabilidad neta del activo disminuyó para el año 2016 en un 0.09% y esto se debe a que la Utilidad neta disminuyó en comparación al año anterior; de esta manera también se puede ver los efectos que tuvo en la rentabilidad sobre el capital la cual también tuvo una deducción de 0.53%, de la misma forma tuvo un efecto en la rentabilidad sobre el patrimonio y el margen neto de utilidad con un valor porcentual de 0.10% y 0.26% respectivamente.

4.3 Verificación de la Hipótesis

Con los resultados obtenidos por medio de la encuesta realizada a los dirigentes y personal administrativo de la Compañía Transportes Jerpazsol S.A., por lo que procedemos a comprobar la hipótesis por el método de Correcciones de Yates.

Chi cuadrado

Según el IBM nos dice que “Esta prueba de bondad de ajuste compara las frecuencias observadas y esperadas en cada categoría para contrastar que todas las categorías contengan la misma proporción de valores o que cada categoría contenga una proporción de valores especificada por el usuario.”(IBM Knowledge Center, 2010, pág. 1)

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

La prueba de chi o Ji cuadrado (χ^2), es sin duda la más conocida y probablemente la más utilizada para el análisis de variables cualitativas. Su nombre lo toma de la distribución Chi cuadrado de la probabilidad, en la que se basa. La prueba de chi cuadrado de independencia entre dos variables cualitativas fue desarrollada ya en

1900 por Pearson, y su utilidad es precisamente evaluar la independencia entre dos variables nominales u ordinales, dando un método para verificar si las frecuencias observadas en cada categoría son compatibles con la independencia entre ambas variables. Para evaluarla se calculan los valores que indicarían la independencia absoluta, lo que se denomina frecuencias esperadas, comparándolos con las frecuencias de la muestra. Como habitualmente, H_0 indica que ambas variables son independientes, mientras que H_1 indica que las variables tienen algún grado de asociación.

Esta prueba solamente puede aplicarse a estudios basados en muestras independientes, y cuando todos los valores esperados son mayores de 5. Como indicábamos más arriba, los valores esperados son los que indican la independencia absoluta entre ambas variables.

La prueba de Chi cuadrado utiliza una aproximación a la distribución Chi cuadrado, para evaluar la probabilidad de una discrepancia igual o mayor que la que exista entre los datos y las frecuencias esperadas según la hipótesis nula. La exactitud de esta evaluación depende de que los valores esperados no sean muy pequeños, y en menor medida de que el contraste entre ellos no sea muy elevado. (SAMIUC, 2011, pág. 1)

Teoría de corrección de Yates

Al aplicar la distribución Chi cuadrado, que es una distribución continua, para representar un fenómeno discreto, como el número de casos en cada uno de los supuestos de la tabla de 2×2 , existe un ligero fallo en la aproximación a la realidad. En números grandes, esta desviación es muy escasa, y puede desecharse, pero cuando las cantidades esperadas en alguna de las celdas son números pequeños- en general se toma como límite el que tengan menos de cinco elementos- la desviación puede ser más importante.

Para evitarlo, Yates propuso en 1934 una corrección de los métodos empleados para hallar el Chi cuadrado, que mejora la concordancia entre los resultados del cálculo y la distribución Chi cuadrado.(SAMIUC, 2011, pág. 3)

$$\chi^2 = \sum \frac{(|\text{observada} - \text{teórica}| - 0.5)^2}{\text{teórica}}$$

En general, la corrección se hace solamente cuando el número de grados de libertad es =1. En muestras grandes, se obtienen prácticamente los mismos resultados que la 2 no corregida, pero pueden aparecer ciertas dificultades en relación con los valores críticos. Para muestras pequeñas, donde cada frecuencia esperada se encuentra entre 5 y 10, puede ser que sea mejor comparar los valores de 2 corregido y de 2 no corregido. Si ambos valores conducen a la misma conclusión según una cierta hipótesis, tal como despreciarla en el nivel de significación del 0'05, raramente se presentan dificultades. Si conducen a conclusiones diferentes, se puede o bien incrementar las dimensiones muestrales o, si esto no fuera posible, se pueden utilizar métodos de probabilidad exactos, de acuerdo con la distribución multinomial.(Eumed, 1999, pág. 2)

4.3.1 Formulación de la hipótesis

Hi: “Las nuevas normativas vigentes del transporte urbano afectan en la rentabilidad de la Compañía transportes Jerpazsol s.a.”

Ho: Las nuevas normativas vigentes del transporte urbano no afectan en la rentabilidad de la Compañía transportes Jerpazsol s.a.

4.3.2 Comprobación de la hipótesis

Para el cálculo de la hipótesis se ha utilizado el programa estadístico SPSS en la cual se tiene dos preguntas la pregunta número 4 que dice “¿Cree usted que todos los

aparatos tecnológicos que están dentro de la normativa, ayudaran al control del transporte Urbano?” y la pregunta 9 que dice “¿Considera usted que si se aplican nuevas reglas y leyes de transporte urbano la rentabilidad puede mejorar?”

A continuación se representan las tablas resultados emitidos por el programa SPSS.

TABLAS CRUZADAS

Resumen de procesamiento de casos

| | Casos | | | | | |
|--|--------|------------|----------|------------|-------|------------|
| | Válido | | Perdidos | | Total | |
| | N | Porcentaje | N | Porcentaje | N | Porcentaje |
| ¿Cree que todos los aparatos tecnológicos que están dentro de la normativa, ayudaran al Control del transporte? * ¿Si se aplican nuevas reglas y leyes de transporte urbano la rentabilidad puede mejorar? | 14 | 100,0% | 0 | 0,0% | 14 | 100,0% |

¿Cree que todos los aparatos tecnológicos que están dentro de la normativa, ayudaran al Control del transporte? * ¿Si se aplican nuevas reglas y leyes de transporte urbano la rentabilidad puede mejorar? tabulación cruzada

Recuento

| | | ¿Si se aplican nuevas reglas y leyes de transporte urbano la rentabilidad puede mejorar? | | Total |
|---|----|--|----|-------|
| | | si | no | |
| ¿Cree que todos los aparatos tecnológicos que están dentro de la normativa, ayudaran al Control del transporte? | si | 8 | 1 | 9 |
| | no | 1 | 4 | 5 |
| Total | | 9 | 5 | 14 |

Pruebas de chi-cuadrado

| | Valor | gl | Sig. asintótica (2 caras) | Significación exacta (2 caras) | Significación exacta (1 cara) |
|--|--------------------|----|---------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Chi-cuadrado de Pearson | 6,644 ^a | 1 | ,010 | | |
| Corrección de continuidad ^b | 3,982 | 1 | ,046 | | |
| Razón de verosimilitud | 6,966 | 1 | ,008 | | |
| Prueba exacta de Fisher | | | | ,023 | ,023 |
| Asociación lineal por lineal | 6,169 | 1 | ,013 | | |
| N de casos válidos | 14 | | | | |

a. 3 casillas (75,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 1,79.

b. Sólo se ha calculado para una tabla 2x2

Tabla 20 Tablas Cruzadas

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

Conclusión

Se ha contrastado las dos preguntas dando un valor estadístico de 0.046 que es menor a 0.05 con un nivel de confianza de 95% en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y da paso a la hipótesis alternativa que dice “Las nuevas normativas vigentes del transporte urbano afectan en la rentabilidad de la Compañía transportes Jerpazsol s.a.”

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Conforme al estudio realizado en la Compañía Transportes Jerpazsol S.A. y en base a los objetivos propuestos se establece las siguientes conclusiones:

Objetivo 1: Examinar las nuevas normativas de transporte urbano en la compañía para el establecimiento de puntos de control

- Por medio de un análisis e interpretación de datos se pudo determinar que en la normativa de transporte actual tiene puntos de control del tránsito en las flotas de servicio Urbano, pero esto no es muy bien aceptado pues causa controversia de 70% entre los transportistas y el órgano regulador, debido a que el sector de transporte no está acostumbrado a ser muy vigilado por tantos organismos, antes solo la ANT se encargaba de esto, pero con la descentralización de los gobiernos autónomos ahora la DTTM es parte de este control.
- El sector de transporte está de acuerdo con adaptarse a la nueva normativa pues no todo es perjuicio, hay objetivos que son parte de un cambio para este sector ,uno de los más importantes es el del sistema de caja común, según información recopilada la mayoría piensa que la caja común es una herramienta de control por parte de las autoridades municipales del cantón, y no se enfocan en los beneficios que esta les brinda debido a que es una herramienta de control en la producción diaria de las unidades, esto se da a una comparación entre el dinero recaudado por el conductor y lo calculado por el contador de pajareros con una tarifa ponderada establecida en estudios e información recopilada por los dueños de las unidades.

- Aunque existen otros objetivos que estén siendo estudiados para su aplicación, la mayoría piensa que las normativas serán las responsables de causar una revolución en el transporte público del cantón.

Objetivo 2: Estudiar la rentabilidad mediante indicadores para conocer la situación financiera de la Compañía.

- Después de aplicar indicadores de rentabilidad y el análisis e interpretación de resultados se pudo determinar lo siguiente; mediante indicadores de rentabilidad los cuales arrojaron los siguientes resultados, en comparación entre el 2015 y el año 2016 se pudo ver un déficit en la utilidad de 0.09% y esto se debe a la competitividad que existen entre las cooperativas de transporte urbano que también prestan sus servicios como lo hace Jerpazsol.
- Existen estudios donde aseguran que por cada 10 personas 6 poseen un vehículo para su movilización ya sea auto, bicicleta o moto; los resultados de la encuesta también brindaron un panorama en el cual se puede ver una estrecha relación del 63% que tiene las nuevas normativas de transporte con la rentabilidad.
- También se determina que las normativas ayudaran a realizar un control administrativo de los ingresos los cuales serán de ayuda para el mejoramiento de la rentabilidad, así mismo ayudara a la disminución de personal en un 75%, ya que con el sistema y un encargado sustituirá a un grupo de personal innecesario.
- Otro de los factores que se pudo determinar la disminución de la rentabilidad, es que aunque los ingresos aumentaron en comparación al año anterior las obligaciones por pagar y las cuentas por pagar han aumentado, esto es un punto clave debido a que los gastos que se están realizando para la aplicación de estas normativas están estrechamente relacionados, es decir el gasto en sueldos es mayor por lo que esta normativa trata de regular.

Objetivo 3. Proponer un sistema de Caja común basado en parámetros establecidos por Compañía Transportes Jerpazsol s.a., con el fin de una repartición equitativa.

- Con la propuesta de un sistema de caja común se trata de encontrar los puntos adecuados con los cuales se busque la exactitud en el reparto sin perjudicar a ningún accionista, también se mostrarán los pasos adecuados, análisis de datos que sean aplicables para Jerpazsol y el recorrido de sus dos líneas. De la misma se ira cronometrando y estableciendo fases de socialización, aplicación y verificación de resultados que se de en este cambio de administración de los recursos.
- En el análisis e interpretación de resultados de la encuesta aplicada dio como resultado que la compañía de Transportes Jerpazsol está muy interesada en aplicar este modelo ya que con ello ayudara al control de producción diaria de las unidades y trata de parar la manipulación de recursos y la falta de control.

RECOMENDACIONES

- Establecer un solo organismo de control el cual sea unificado con todos los requerimientos solicitados, los cuales sean claros y concretos en sus objetivos, realizar capacitaciones en donde se detalle cada normativa y su impacto, las cuales sean de ayuda para que los accionistas, vean los nuevos panoramas y no se enfoquen en el pasado.
- Utilizar la tecnología que está al alcance para poder realizar un buen control de los ingresos, esta es la finalidad principal para tanta inversión en el transporte, comunicar los avances que se realicen con el uso de la tecnología, esto servirá como apoyo para seguir avanzando cada día más.
- Realizar un equipamiento de alto nivel el cual ayude a Jerpazsol a diferenciarse frente a su competencia, contratar personal capacitado y dispuesto a seguir avanzando con la tecnología, ya que hay que enfocarse en un futuro; y poder reconocer una inversión bien realizada; no es cuestión de buscar solo lo económico, sino también hay que arriesgarse a un futuro las adquisiciones sean adaptables a cualquier situación.
- Establecer procesos cronológicos y claros para el desarrollo de la caja común, en donde se realicen informes de rutas y contadores de pasajeros en los cuales se dé un panorama de lo más real y trate de ser lo más exacto posible, también se debe realizar formatos detallados y fácil uso para que sirvan de guía en el proceso de repartición.
- Buscar la equidad y el uso correcto de los recursos que serán aplicados para realizar el modelo de caja común.
- Presentar un modelo de matriz adaptable a la compañía el cual sea de fácil comprensión y de uso múltiple, que aparte de buscar un reparto sirva para controlar el tránsito de la línea.

CAPÍTULO V

PROPUESTA

5.1 Tema

Modelo de Caja Común basado en parámetros establecidos por la compañía Transportes Jerpazsol .S.A., con el fin de una repartición equitativa.

Institución Ejecutora

Compañía Transportes Jerpazsol S.A.

Beneficiarios

Dirigentes y accionistas

Tiempo estimado de Ejecución

La propuesta del Análisis de Caso se desarrollará en mes de Octubre del año 2017.

Equipo Técnico responsable

- Investigadora
- Dirigentes
- Personal Administrativo

Ubicación

La compañía Transportes Jerpazsol S.A. está ubicada en la panamericana norte Km.7.5 frente a carroceras Miral, el Pisque.

Costo de la Propuesta

| N° | Detalle | Valor |
|--------------|---------------------------------|-----------------|
| 1 | Material de Oficina | \$130.00 |
| 2 | Textos y Material Bibliográfico | \$32.00 |
| 3 | Fotocopias | \$26.00 |
| 4 | Informe Final | \$20.00 |
| 5 | Imprevisto | \$18.00 |
| TOTAL | | \$226.00 |

Tabla 21 Costos de Propuesta

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

5.2. Antecedentes

Partiendo del desarrollo de los capítulos anteriores, recomendaciones y conclusiones del caso de estudio las nuevas normativas de Transporte urbano y la rentabilidad de la Compañía Transportes Jerpazsol S.A. se propone un modelo de caja común con el fin de un reparto equitativo en la producción diaria de las unidades.

En América Latina existen experiencias relacionadas con la implementación de Sistemas Integrados de Recaudo (SIR), a través de Caja Común en el sector de transporte público urbano. Así, por ejemplo, Brasil posee una trayectoria de más de dos décadas en la puesta en marcha en este tipo de iniciativas (250 proyectos culminados con inversiones públicas y privadas) seguido de Colombia con 17 proyectos de la misma índole (en los departamentos de Pasto, Neiva, Santa Marta, Armenias y Medellín); y México y Argentina; cada uno con cinco cajas en funcionamiento.

Todas estas experiencias en el sector de transporte urbano de pasajeros convergen en un doble objetivo: a) ordenar el manejo y operación de un servicio público que permita mejorar la calidad y oportunidad hacia los usuarios; y b) transparentar el nivel de ingresos y su distribución –de manera equitativa– entre los proveedores de este servicio.

Para el año 2014 la ANT estableció como herramienta de control administrativo para el sector de transporte del Ecuador la caja común o sistema integral de reparto la cual se basa en la captación de la producción diaria y por medio de una fórmula distribuir los recursos a los accionistas después de las deducciones pertinentes.

Según Katherine La Torre menciona “Ambato es una ciudad donde el transporte Urbano es punto focal para la ciudadanía, y es por eso que se han hecho estudios para determinar las falencias, o amenazas de este sector para así establecer normativas de control.”(Barroso, 2015, pág. A13)

Según Alejandra Salazar, directora (S) de la DTTM. “El Sistema de Caja Común busca mejorar la calidad de servicio de transporte público intracantonal, mitigando la conocida guerra del centavo, para velar la seguridad de los usuarios. Como institución pública continuaremos actuando conforme a ley y fiscalizando la ejecución del mismo”(La Hora , 2017, pág. A11)

5.3 Justificación

El desarrollo de este proyecto tiene como base el mejoramiento de la competitividad de la empresa de transporte por medio de la implementación del sistema de caja común de acuerdo con las nuevas normativas de transporte de pasajeros que rige en el Ecuador.

Es importante que se tenga en cuenta que la implementación de la caja común es una herramienta de reparto equitativo donde los ingresos por producción sean destinados a los beneficios de la empresa y de cada dueño.

En el presente trabajo realizado, el sistema de caja común funciona según el número de unidades que laboran en la empresa, recorridos por líneas de trabajo y número de personas que utilizan este servicio cada día.

En la compañía se encuentra muchos criterios de razonamiento ya que solo el 20% forman el área administrativa es decir conocen a fondo el proceso de caja común, mientras que el 80% restante desconoce absolutamente el tema, por lo que se justifica la

capacitación técnica y la implementación de este proyecto con la finalidad de incrementar la rentabilidad de la Compañía Transportes Jerpazsol S.A.

Para la implementación de este proyecto se basa en la predisposición que tiene los accionistas en acoger el control de la producción diaria y el mejoramiento de la rentabilidad empresarial.

Según El GAD Municipalidad de Ambato recuerda a la ciudadanía que la implementación del Sistema de Caja Común es responsabilidad de cada una de las operadoras de transporte público intra-cantonal, conforme el numeral 4 del artículo 82 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial; mientras que a la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad, DTTM, le corresponde actuar como institución que controla y fiscaliza el cumplimiento de este proceso.(La Hora , 2017, pág. A11)

Es por disposiciones legales y de control que la caja común se ve con un prometedor futuro en el cual será muy bien vigilado y controlado para poder evaluar su nivel de eficiencia, aceptación y cambio en el sistema de transporte urbano del cantón Ambato.

5.4 Objetivos

5.4.1 Objetivo General

- Contribuir con un modelo de caja común basado en parámetros establecidos por Compañía Transportes Jerpazsol s.a.

5.4.2 Objetivos Específicos

- Diagnosticar la situación actual de la Cía. Transportes Jerpazsol en el proceso de caja común.
- Establecer procesos para el desarrollo y ejecución de la caja común.

- Definir los procesos de optimización de recursos y el diseño de formatos que serán parte de la implementación del modelo.
- Socializar el modelo de caja común a través de la aplicación de un caso práctico en la empresa.

5.5 Análisis de factibilidad

Factibilidad de tecnología

La empresa cuenta con todos los equipos tecnológicos necesarios ya que con la inversión realizada tratan de buscar los mejores en el mercado los cuales permitan estar de acuerdo con lo solicitado por la DTTM

Factibilidad organizacional

El gerente y el personal relacionado están de acuerdo con la emisión de criterio y estudio de resultados para ver el efecto y los cambios que está pueda tener en la empresa, además de que están dispuestos a brindar la información requerida para la realización de esta propuesta.

5.6 MODELO OPERATIVO

Modelo Operativo - Propuesta

| FASES | OBJETIVO | ACTIVIDADES | RESPONSABLES |
|-------|--|--|---|
| N°1 | Diagnosticar la situación actual de la Cía. Transportes Jerpazsol | <ul style="list-style-type: none"> • Misión • Organigrama estructural • Análisis FODA • Check list | Gerente general de la Cía. Transportes Jerpazsol S.A. Srta. Tatiana Quinatoa |
| N°2 | Establecer procesos para el desarrollo y ejecución de la caja común. | <ul style="list-style-type: none"> • Descripción del proceso de desarrollo • Grafico #1 del proceso de desarrollo • Grafico #2 del proceso de desarrollo • Definir las responsabilidades de los participantes. | |
| N°3 | Definir los procesos para la optimización de recursos y el diseño de formatos que serán parte de la matriz de caja común | <ul style="list-style-type: none"> • Hoja de ruta • Recepción de Datos • Cuadro de producción • Matriz de caja común • Cuadro de Transferencias | |
| N°4 | Socializar el modelo de caja común a través de la aplicación de un caso práctico | <ul style="list-style-type: none"> • Ejercicio aplicativo del sistema de caja común. | |

Tabla 22 Modelo Operativo

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

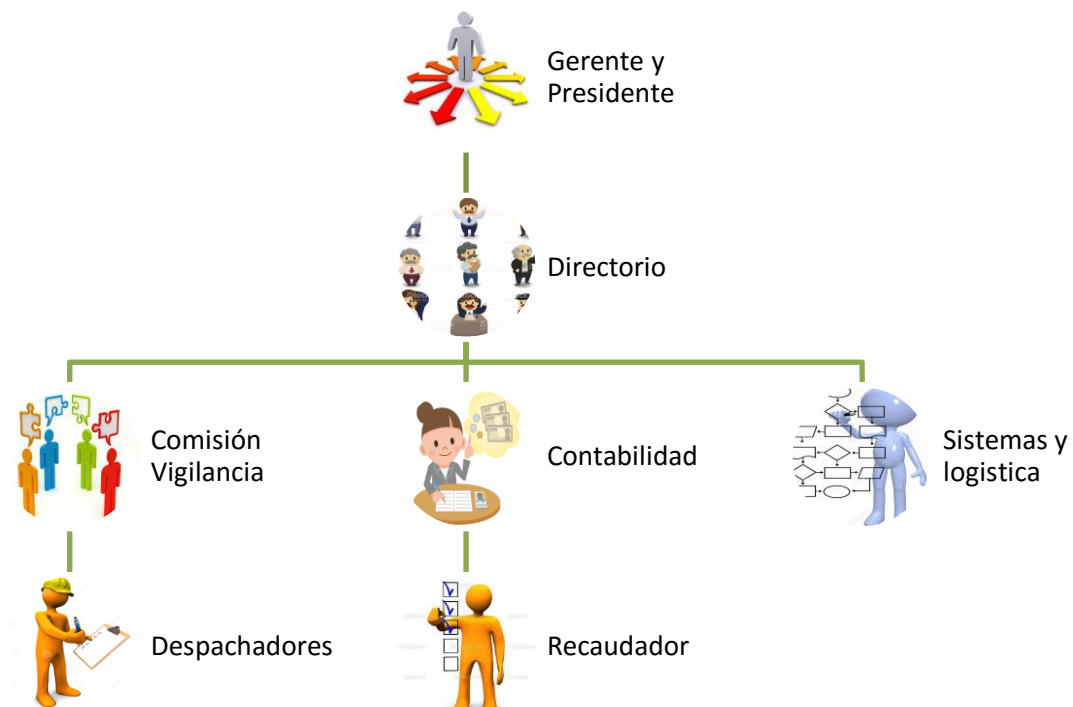
Fase N°1

Objetivo: Diagnosticar la situación de la Cía. Transportes Jerpazsol S.A.

1.1.Misión

Brindar el mejor servicio de transporte urbano a la ciudadanía Ambateñas, con unidades modernas y bien equipadas de tal forma que sea placentero viajar en ellas, teniendo como conductores profesionales de alta cultura y educación capaces de prodigar el trato que nuestros distinguidos usuarios se merecen, cobrando por sus servicios el valor mínimo que permita la justa retribución a sus colaboradores y accionistas.

1.2.Organigrama Estructural



1.3. Análisis FODA

Gráfico Análisis FODA



Gráfico 16

Elaborado Por: Tatiana Quinatoa (2017)

1.4. Check list

Check List

Dirigido a: Compañía Transportes Jerpazsol S.A.

| CONTENIDO | SI | NO |
|---|-----------|-----------|
| 1. Utiliza un sistema de GPS y Control Satelital. | X | |
| 2. Ha sido analizada las nuevas normativas de transporte con los accionistas de la empresa. | X | |
| 3. Se utiliza el modelo de caja común en la empresa. | | X |
| 4. Existe adecuaciones necesarias para las instalaciones de equipos tecnológicos en las unidades. | X | |
| 5. La empresa se encuentra en la capacidad de invertir en equipos tecnológicos para las unidades. | X | |
| 6. Existe control financiero en las recaudaciones del día de trabajo. | | X |
| 7. Se ha contratado más personal para el manejo de estos sistemas | | X |
| 8. La inversión de quipos tecnológicos ha afectado a la rentabilidad de la empresa | | X |
| 9. Se está dando uso total a todos los aparatos | | X |
| 10. Se cumple el objetivo principal de Caja Común | | X |
| 11. Se han analizado los indicadores de rentabilidad para ver el impacto que tiene estas normativas en la empresa | | X |
| 12. El equipo tecnológico adquirido esta asegura en caso de cualquier incidente | | X |

Tabla 23 Check List

Fuente: Transportes Jerpazsol S.A

Elaborado por: Tatiana Quinatoa Torres

Fase N°2

Objetivos: Establecer procesos para el desarrollo y ejecución de la caja común

2.1. Descripción del proceso de desarrollo

2.1.1 Gestión de Operaciones

Este es una herramienta en la cual se detallan las responsabilidades, es decir se definen acciones y recursos así como parámetros principales para el correcto funcionamiento.

2.1.2 Gestión de recaudo Centralizado

Este sistema consta de los siguientes pasos:

1. Cuadros de cuentas del chofer entre el contador físico y el dinero de la producción diaria
2. Recepción del dinero por parte de un recaudador, según los datos del contador de pasajeros físico.
3. Registro en la plataforma para su debida distribución.

Los conductores al finalizar su jornada de trabajo, hacen conteo de la producción diaria por medio del contador de pasajeros físico que se encuentra en cada unidad en donde, al iniciar el día de trabajo inicia con una numeración y al finalizar tiene otra, su diferencia es el número total de pasajeros que han ingresado en la unidad todo el día que esta laboro.

2.1.3 Registro y Conciliación

Para esta fase se convalida el informe emitido por el chofer de cada una de las unidades y lo que el sistema de contador de pasajeros online.

Es decir se realiza una resta entre la producción establecida por el conductor y el contador de pasajeros físico y la información que el contador de pasajeros online emite.

2.1.4 Liquidación

Una vez ingresado los cálculos pertinentes del ingreso de producción de la unidad, se dispone a ser distribuidos internamente.

Dentro de la compañía de transporte Jerpazsol existen gastos que son fijos para el mantenimiento de la empresa y son:

- ✓ Gastos administrativos
- ✓ Valor de pertenencia

Los otros gastos como conductor, gastos de mantenimiento por unidad, combustible ente otros, corren por parte de los dueños de cada unidad.

Después de ingresar los datos en la matriz de caja común, se dispone a liquidar los valores resultantes los cuales por medio de transferencia bancaria son acreditados a las cuentas de cada accionista.

2.2. Grafico #1 del proceso de desarrollo

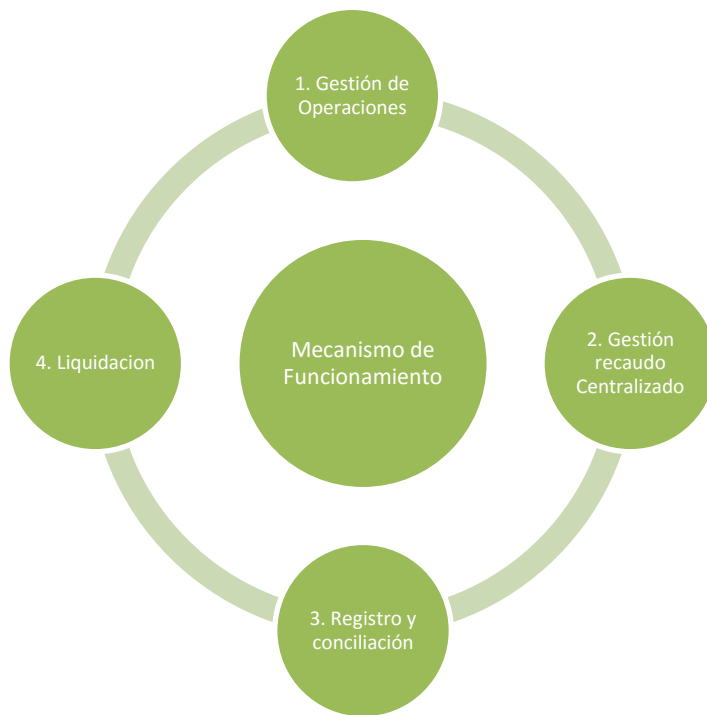
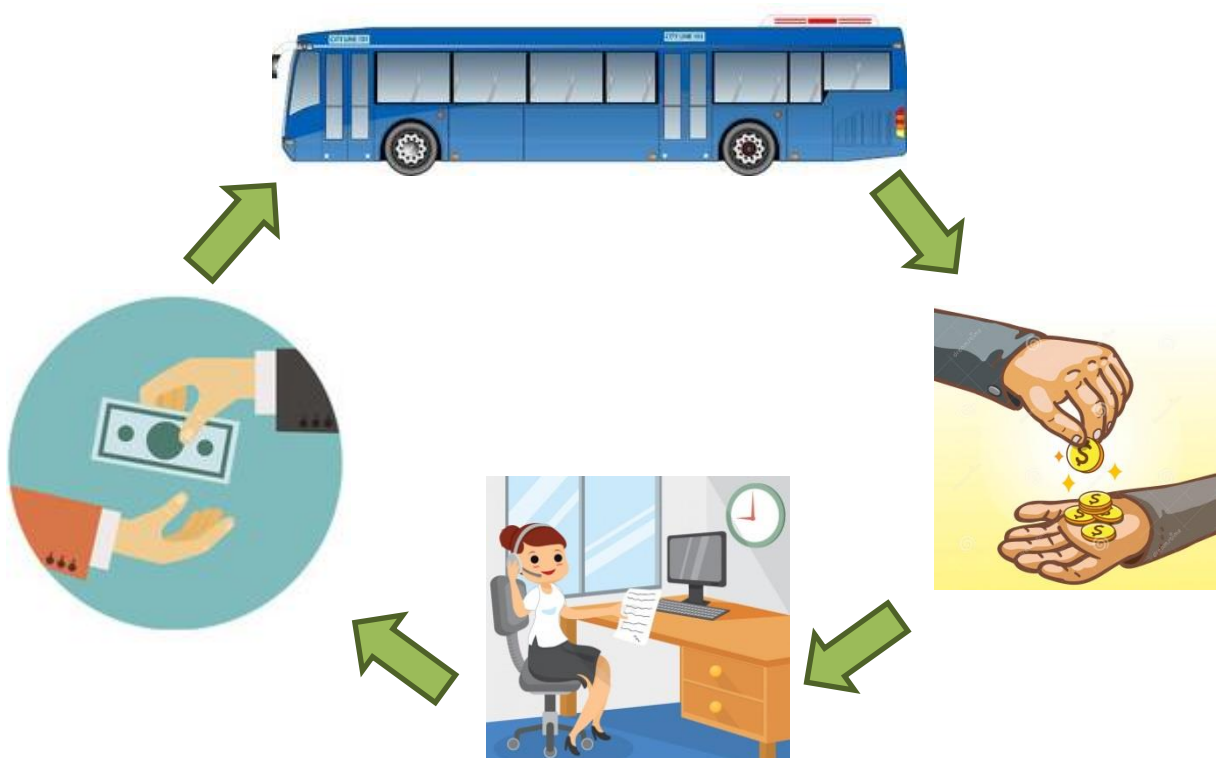


Gráfico 17

2.3 Grafico #2 del proceso de desarrollo



2.4. Definir las responsabilidades de los participantes.

Gerente y Presidente

Sus funciones son:

- Interacción directa con los organismos reguladores del transporte.
- Recibir informes por parte de la DTTM, para manifestar criterio en voz de sus representados.
- Transmitir explicaciones y ordenanzas por parte de los encargados del control urbano.

Directorio

Su función es:

- Tomar decisiones y ser unánime conforme a lo establecido por los dirigentes es decir son un grupo de personas en representación a todos los accionistas, los cuales buscan un benéfico común.

Comisión de Vigilancia

Su principal función es:

- Regular el control en tiempos y rutas de las unidades.
- Dar criterios con sus perspectivas ya que sus fundamentos son de campo los cuales sirven de gran ayuda para obtener un panorama realista de este nuevo proceso.
- Brindar información recopilada de datos en kilómetros y beneficios por líneas de transporte

Despachadores

Sus funciones son:

- Monitoreo y despacho de cada unidad según su recorrido.
- Rastrear el tránsito continuo de las unidades para evitar el correteo entre ellas.
- Control de atrasos o peleas por los pasajeros
- Revisan que todas las unidades abastezcan a la línea de trabajo y puedan cumplir con lo establecido por la DTTM

Contador

- Controlar las recaudaciones para enviar la información a logística
- Realizar las transferencias a cada una de las cuentas de los accionistas.

Recaudador

- Se encargara de la captación de la producción diaria de cada una de las unidades.
- Realizar las transferencias a cada una de las cuentas de los accionistas.

Sistemas y Logística


- Verificar el sistema de contador de pasajeros y extraer la información de la producción diaria por unidad.
- Calcular y establecer parámetros para el valor exacto a recaudar de cada unidad.
- Rastrear continuamente las unidades y realizar las actualizaciones requeridas en cada unidad.

Fase N°3

Objetivo: Definir los procesos para la optimización de recursos y el diseño de formatos que serán parte de la matriz de caja común

3.2. Cuadro de producción

En este formato se apuntara todos los datos referentes al recorrido y a la producción del día, teniendo en cuenta también los datos emitidos por el contador de pasajeros que está en cada unidad.

|  | | COMPAÑÍA DE TRANSPORTES JERPAZSOL S.A. Ambato - Ecuador CUADRO DE PRODUCCIÓN | | | | | | |
|---|-------------|---|---------------|-----------------|------------------|--------------------|-------------|----------|
| Fecha: | | Responsable : | | | | | | |
| Linea: | | | | | | | | |
| N° Unidad | N° Despacho | Numero de Inicio | Numero de Fin | Total Pasajeros | Tarifa Ponderada | Cantidad Entregada | Responsable | Receptor |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

| | |
|---|--|
| Total de Unidades <input style="width: 80px;" type="text"/> | Valor total de Recaudo <input style="width: 80px;" type="text"/> |
| Cantidad de recaudo en Letras _____ | |
| _____ Responsable | _____ Recibido |

Elaborado Por: Tatiana Quinatoa (2017)

3.3. Recepción de datos

En este formato se validara la información presentado en el cuadro de producción, de la misma forma se le emitirá un recibo en donde quede constancia el valor que está entregando el conductor a la empresa.

- Copia El Encargado
- Original el Chofer



COMPAÑÍA DE TRANSPORTES JERPAZOL S.A.
 Ambato - Ecuador
Recepción De Datos

Fecha:
 Linea:

Responsable :

| N° Unidad | Nombre del Conductor | Valor recibido | Firma | Observación |
|-----------|----------------------|----------------|-------|-------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Total Recaudado

_____ Responsable Recibido _____

Elaborado Por: Tatiana Quinatoa (2017)



COMPAÑÍA DE TRANSPORTES JERPAZOL S.A.
 Ambato - Ecuador
Recibo de Cobro

Fecha:
 Nombre:

| Cantidad | Concepto | Valor |
|----------|----------|-------|
| | | |

Recibí la Cantidad de _____

_____ Recibí Conforme

Elaborado Por: Tatiana Quinatoa (2017)

3.5. Cuadro de Transferencias

En este formato se ira detallando a las cuentas de cada accionista para hacer la devolución del dinero de la producción del día de trabajo.

|  | | |
|--|---------------------|----------------------|
| COMPAÑÍA DE TRANSPORTES JERPAZSOL S.A. Ambato - Ecuador Cuadro de Tranferencias | | |
| Fecha: | | |
| N° de Cuenta: | | |
| Numero de Cuenta | Nombres y Apellidos | Valor |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Total de la Tranferencia | | <input type="text"/> |


Fase N°4

Objetivo: Socializar el modelo de caja común a través de la aplicación de un caso práctico

4.1. Ejercicio práctico de la utilización del modelo de caja Común

Para la aplicación del modelo de caja común, se realizara en un ejemplo práctico para ver el efecto que tiene en la unidad número 0412, en un día de trabajo.

4.1.1 Hoja de Ruta



COMPAÑÍA DE TRANSPORTES JERPAZSOL S.A.

Ambato - Ecuador

HOLA DE RUTA

Fecha: 15/12/2017 **Responsable :** Jose Auz

Línea: Huachi Grande

| N° Unidad | N° Despacho | Hora de Salida | Hora de Llegada | Observación |
|-----------|-------------|----------------|-----------------|-------------|
| 412 | 1 | 6:20 | 8:12 | |
| 401 | 1 | 6:25 | 8:20 | |
| 403 | 1 | 6:30 | 8:28 | |
| 411 | 1 | 6:35 | 8:36 | |
| 413 | 1 | 6:40 | 8:44 | |
| 418 | 1 | 6:45 | 8:52 | |
| 402 | 1 | 6:50 | 9:00 | |
| 407 | 1 | 6:55 | 9:08 | |
| 406 | 1 | 7:00 | 9:16 | |
| 414 | 2 | 7:05 | 9:24 | |
| 420 | 2 | 7:10 | 9:32 | |
| 423 | 2 | 7:15 | 9:40 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Responsable

Recibido

Aquí se refleja en un día de trabajo el cómo será el uso de esta plantilla.

4.1.2 Cuadro de Producción



COMPAÑÍA DE TRANSPORTES JERPAZSOL S.A.
Ambato - Ecuador
CUADRO DE PRODUCCIÓN

Fecha: 15/12/2017
Línea: Huachi Grande

Responsable :

| N° Unidad | N° Despacho | Numero de Inicio | Numero de Fin | Total Pasajeros | Tarifa Ponderada | Cantidad Entregada | Responsable | Receptor |
|-----------|-------------|------------------|---------------|-----------------|------------------|--------------------|-----------------|----------|
| 412 | 4 | 7890 | 8832 | 942 | 0,225 \$ | 211,95 | Andres Cordova | Jose Auz |
| 401 | 5 | 5863 | 6752 | 889 | 0,225 \$ | 200,03 | Luis Sanchez | Jose Auz |
| 403 | 4,5 | 8963 | 10022 | 1059 | 0,225 \$ | 238,28 | Gabriel Soto | Jose Auz |
| 411 | 5 | 8796 | 9678 | 882 | 0,225 \$ | 198,45 | Andres Carbo | Jose Auz |
| 413 | 6 | 8967 | 9885 | 918 | 0,225 \$ | 206,55 | Julio Toca | Jose Auz |
| 418 | 4,5 | 9968 | 11220 | 1252 | 0,225 \$ | 281,70 | Adrian Reyes | Jose Auz |
| 402 | 5 | 6987 | 7589 | 602 | 0,225 \$ | 135,45 | Reinaldo Saures | Jose Auz |
| 407 | 5 | 7896 | 9103 | 1207 | 0,225 \$ | 271,58 | Mario lopez | Jose Auz |
| 406 | 6 | 8976 | 9458 | 482 | 0,225 \$ | 108,45 | Santiago cruz | Jose Auz |
| 414 | 4 | 9978 | 11000 | 1022 | 0,225 \$ | 229,95 | Julio taso | Jose Auz |
| 420 | 4 | 6987 | 8001 | 1014 | 0,225 \$ | 228,15 | Jose Parco | Jose Auz |
| 423 | 4 | 8796 | 9785 | 989 | 0,225 \$ | 222,53 | Agusto Flor | Jose Auz |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

Total de Unidades 12

Valor total de Recaudo \$ 2.533,05

Cantidad de recaudo en Let Dos mil cuatrocientos setenta y seis con trece centavos

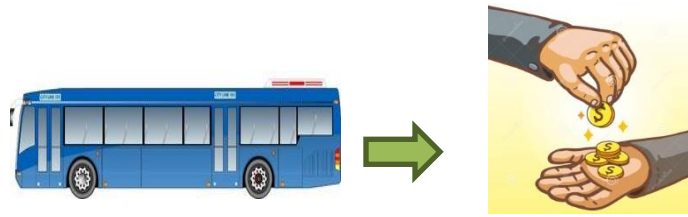


 Responsable

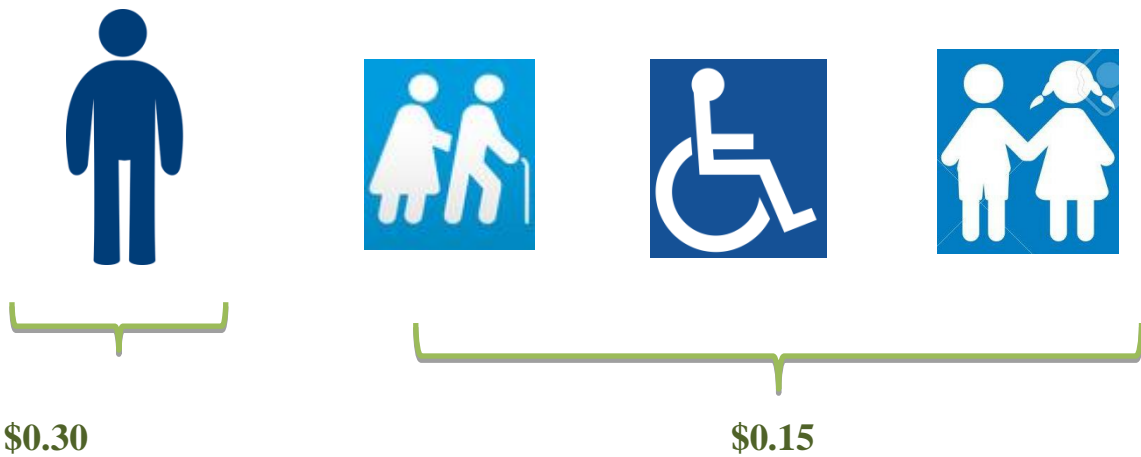


 Recibido

Para establecer la tarifa ponderada se realizan los siguientes cálculos:



Para transformar el costo pasajero ha dólares se aplica la siguiente formula:



Se procede a sacar una media:

| Detalle | Valor |
|--------------------------------------|----------------|
| Adultos | \$ 0,30 |
| Tercera edad- Discapacitados - niños | \$ 0,15 |
| Tarifa Ponderada | \$ 0,23 |

Tabla 24 Tarifa Ponderada

Ejemplifiquemos entonces como sería el cálculo:

La unidad 0412 inicia su recorrido con un número en el contador de pasajeros físico de 7890 y al terminar el día tiene un valor de 8832, entonces la diferencia es de 942 pasajeros

P= Pasajeros

TP= Tarifa Ponderada

PD= Producción diaria

$$PD = P * TP$$


$$PD = 942 * \$0.225$$

$$PD = \$211.95$$

Este valor es el que tendría que recibir el recaudador por parte del chofer por concepto de la producción diaria de la unidad 0412.

4.1.3 Recepción de Datos

Para el proceso de recepción de datos se les haría firmar un comprobando donde conste el valor entregado por unidad y de parte de quien.




COMPAÑÍA DE TRANSPORTES JERPAZSOL S.A.
Ambato - Ecuador
Recepción De Datos


Fecha: 15/12/2017 Responsable : Jose Auz
Linea: huachi Grande

| N° Unidad | Nombre del Conductor | Valor recibido | Firma | Observación |
|-----------|----------------------|----------------|-------|-------------|
| 412 | Andres Cordova | \$ 211,95 | AC | |
| 401 | Luis Sanchez | \$ 200,03 | LS | |
| 403 | Gabriel Soto | \$ 238,28 | GS | |
| 411 | Andres Carbo | \$ 198,45 | AC | |
| 413 | Julio Toca | \$ 206,55 | JT | |
| 418 | Adrian Reyes | \$ 281,70 | AR | |
| 402 | Reinaldo Saures | \$ 135,45 | RS | |
| 407 | Mario Iopez | \$ 271,58 | MI | |
| 406 | Santiago cruz | \$ 108,45 | SC | |
| 414 | Julio taso | \$ 229,95 | JT | |
| 420 | Jose Parco | \$ 228,15 | JP | |
| 423 | Agusto Flor | \$ 222,53 | AF | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Total Recaudado \$ 2.533,05



Responsable



Recibido

4.1.4 Recibo de Cobro

Así mismo para seguridad del y tener algún respaldo se le emitirá un recibo de cobro en donde se detalle el motivo de la recepción del dinero y de que unidad es este valor.



COMPAÑÍA DE TRANSPORTES JERPAZSOL S.A.
Ambato - Ecuador
Recibo de Cobro

Fecha: 15/12/2017 **Unidad:** 412
Nombre: Andres Cordova

| Cantidad | Concepto | Valor |
|----------|--------------------------------|-----------|
| | Recaudación del día 15/12/2017 | \$ 211,95 |

Recibí la Cantidad de : Doscientos Once 95/100



Recibí Conforme

Registro y conciliación



Para esta fase se convalida el cuadro de producción realizado por el recaudador y la información que el sistema de contador de pasajeros online emite.

Es decir se realiza una resta entre la producción establecida por el conductor y el contador de pasajeros físico y la información que el contador de pasajeros online emite.



Bienvenido ... jerpazosol ! [Registro](#) [Salir](#)

[MAPA](#) [CAJA COMUN](#) [CONTACTO](#)

Cooperativa. Jerpazosol - Línea 1 (Reporte de Caja Común al 27/12/2017)

| Dis... | Fecha Inicial | Inicial | Fecha Final | Final | Fin (-) L... | Puntos | Producci... | Vueltas | Promedio | Min - (%) | Cobro | Devuelve | Cobro - (...) | Devuelve - (...) |
|--------------------|--------------------|---------|---------------------|---------|--------------|------------------|------------------|----------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| * Tipo Combi (1) | | | | | | | | | | | | | | |
| JED-0412 | 15/12/2017 5:05:19 | 1254459 | 15/12/2017 21:30:04 | 1255408 | 949 | 474 | \$ 118.50 | 0 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 |
| Subtotales: | | | | | | 474.00 | \$ 118.50 | 0 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 |
| TOTALES | | | | | | \$ 474.00 | \$ 118.50 | 0 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 | \$ 0.00 |

| Dis... | Fecha Inicial | Inicial | Fecha Final | Final | Fin (-) L... |
|----------------|-----------------------|---------|------------------------|---------|--------------|
| Tipo Combi (1) | | | | | |
| JED-0412 | 15/12/2017 5:05:19 | 1254459 | 15/12/2017 21:30:04 | 1255408 | 949 |
| Subtotales: | | | | | |
| | | | | | TOTALES |

© 2017 - Soleriacoro SA.

| Detalle | Pasajeros | Valor |
|------------------------------|------------|------------------|
| Información Conductor | 942 | \$ 235,50 |
| Contador de pasajeros Online | 949 | \$ 237,25 |
| Diferencia | *-7 | \$ (1,75) |

Se aplica lo siguiente:

*Esta diferencia es en contra de la unidad, ya que el valor que presento el conductor es menor a lo del contador de pasajeros online, esto se puede dar a muchos factores como:

- ✓ Los pasajeros se quedan en las barras de contador de pasajeros.
- ✓ Pasan niños pequeños y ellos no pagan pasajes.
- ✓ El ingreso de vendedores, etc.

Se debe tener en cuenta que para el proceso de caja común, existen parámetros de control en los cuales se establece un porcentaje de evasión máximo del 5% que representa a 40 personas.

En caso de que este límite sea rebasado se aplicara la cámara de compensación, la cuya principal función es recaudar la evasión de la unidad y penalizarla, en la cual el valor total de la evasión es distribuido a las demás unidades excepto la unidad que trato que perjudicar al sistema.

Liquidación



Una vez ingresado los cálculos pertinentes del ingreso de producción de la unidad, se dispone a ser distribuidos internamente.

Dentro de la compañía de transporte Jerpazsol existen gastos que son fijos para el mantenimiento de la empresa y son:

- ✓ Gastos administrativos
- ✓ Valor de pertenencia

Los otros gastos como conductor, gastos de mantenimiento por unidad, combustible ente otros, corren por parte de los dueños de cada unidad.

4.1.5 Matriz de caja Común

En esta matriz realiza la comparación

| | |
|---------------|-------|
| TARIFA | 0,3 |
| TARIFA PONDER | 0,225 |

Evasion 5% porque IPK 1,083889602

| DISCO | NOMBRES | APELLIDOS | No. vueltas | Km. Recorrido | total km. Recorridos | No. pasajeros contador | valor a recaudador | No. de pasajeros real | valor entregado | ADICIONALES | evasión | %evasión | camara de compensación | reparto KM recorridos | REPARTO CAMRA DE COMPENSACION | Total a Repartir | ASOCIACION | JERPAZSOL | | ADICIONALES | | | TOTAL ADICIONAL | |
|--------------|----------|-------------|-------------|---------------|----------------------|------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|-------------|---------|----------|------------------------|-----------------------|-------------------------------|------------------|------------|-------------------|-----------------------------|-------------|-------|-------------|-----------------|-------------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | LIQUIDO A RECIBIR | CUOTA | ASOCIACION | CUOTA | CONDUCTOR | | |
| 412 | Saul | Medina | 4 | 41 | 164 | 949 | 213,53 | 942 | \$ 211,95 | | 1,57 | 0,74% | | \$ 177,76 | \$ 1,98 | \$ 179,74 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 113,74 | | | | | |
| 401 | Luis | Ballesteros | 5 | 41 | 205 | 880 | 198,00 | 889 | \$ 200,03 | | -2,03 | 1,02% | | \$ 222,20 | \$ 1,98 | \$ 224,18 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 158,18 | | | | | |
| 403 | Luis | Jerez | 4,5 | 41 | 184,5 | 1010 | 227,25 | 1059 | \$ 238,28 | | -11,03 | 4,85% | | \$ 199,98 | \$ 1,98 | \$ 201,96 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 135,96 | | | | | |
| 411 | Nazario | Fiallos | 5 | 41 | 205 | 870 | 195,75 | 882 | \$ 198,45 | | -2,70 | 1,38% | | \$ 222,20 | \$ 1,98 | \$ 224,18 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 158,18 | | | | | |
| 413 | Hector | Analuiza | 6 | 41 | 246 | 916 | 206,10 | 918 | \$ 206,55 | | -0,45 | 0,22% | | \$ 266,64 | \$ 1,98 | \$ 268,62 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 202,62 | | | | | |
| 418 | Jose | Criollo | 4,5 | 41 | 184,5 | 1100 | 247,50 | 1252 | \$ 281,70 | | -34,20 | 13,82% | \$ 21,83 | \$ 199,98 | | \$ 199,98 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 133,98 | | | | | |
| 402 | Lourdes | Ortiz | 5 | 41 | 205 | 600 | 135,00 | 602 | \$ 135,45 | | -0,45 | 0,33% | | \$ 222,20 | \$ 1,98 | \$ 224,18 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 158,18 | | | | | |
| 407 | Byron | Palate | 5 | 41 | 205 | 1200 | 270,00 | 1207 | \$ 271,58 | | -1,57 | 0,58% | | \$ 222,20 | \$ 1,98 | \$ 224,18 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 158,18 | | | | | |
| 406 | Marcelo | Mayorga | 6 | 41 | 246 | 490 | 110,25 | 482 | \$ 108,45 | | 1,80 | -1,63% | | \$ 266,64 | \$ 1,98 | \$ 268,62 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 202,62 | | | | | |
| 414 | Luis | Jerez | 4 | 41 | 164 | 1021 | 229,73 | 1022 | \$ 229,95 | | -0,23 | 0,10% | | \$ 177,76 | \$ 1,98 | \$ 179,74 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 113,74 | | | | | |
| 420 | Franklin | Pazmiño | 4 | 41 | 164 | 1011 | 227,48 | 1014 | \$ 228,15 | | -0,68 | 0,30% | | \$ 177,76 | \$ 1,98 | \$ 179,74 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 113,74 | | | | | |
| 423 | Nelson | Altamirano | 4 | 41 | 164 | 985 | 221,63 | 989 | \$ 222,53 | | -0,90 | 0,41% | | \$ 177,76 | \$ 1,98 | \$ 179,74 | \$ 54,00 | \$ 12,00 | \$ 113,74 | | | | | |
| TOTAL | | | | | 2337 | 11765 | 2647,04 | 11258 | \$ 2.533,05 | \$ - | 113,99 | 4,31% | 21,83 | \$ 2.533,05 | | \$ 2.533,05 | \$ 648,00 | \$ 144,00 | \$ 1.741,05 | 0 | 0 | 0 | \$ - | \$ 1.741,05 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | \$ 648,00 \$ 144,00 \$ - \$ | | | \$ 1.741,05 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | TOTAL A LIQUIDAR SEMANA \$ | | | 1.741,05 | | |

Después de ingresar los datos en la matriz de caja común, se dispone a liquidar los valores resultantes los cuales por medio de transferencia bancaria son acreditados a las cuentas de cada accionista.



4.1.6 Cuadro de Transferencias

|  | | <p align="center">COMPAÑÍA DE TRANSPORTES JERPAZSOL S.A. Ambato - Ecuador Cuadro de Tranferencias</p> | |
|--|---------------------|--|--|
| <p>Fecha:</p> <p>N° de Cuenta:</p> | | | |
| Numero de Cuenta | Nombres y Apellidos | Valor | |
| 42657568 | Saul Medina | \$ 113,74 | |
| 85558546 | Luis Ballesteros | \$ 158,18 | |
| 55845668 | Luis Jerez | \$ 135,96 | |
| 74542027 | Nazari Fiallos | \$ 158,18 | |
| 81136077 | Hector analuiza | \$ 202,62 | |
| 87730127 | Jose Criollo | \$ 133,98 | |
| 94324177 | Luordes Ortiz | \$ 158,18 | |
| 100918227 | Byron Palate | \$ 158,18 | |
| 107512277 | Marcelo marorga | \$ 202,62 | |
| 114106327 | Luis Jerez | \$ 113,74 | |
| 120700377 | Nelson Altamirano | \$ 113,74 | |
| | | | |
| | | | |
| Total de la Tranferencia | | \$ 1.649,13 | |

Después de un análisis interno en la empresa se estableció que la captación de dinero se realizara de manera semanal, es decir cada lunes se receptara la producción de la semana, cada 15 días será la liquidación total y la acreditación de la producción después de pasar por el proceso de caja común.

Otra perspectiva que también se analizo es la de la captación diaria como se establece en primera instancia el manual de caja común en el transporte, pero no se lo puede realizar ya que si se procede de esta forma se tendría que disponer de jornadas nocturnas de trabajo, ya que por lo general cada unidad termina su recorrido a las 22:00 según lo establecido en el permiso de operación.

Esto sería un gran problema ya que las unidades tendrían que estar en las oficinas esperando hasta poder cuadrar la producción del día.

INFORME DEL CONTADOR DE PASAJEROS

El presente informe tiene como finalidad dar a conocer el estado actual del contador de pasajeros, ya que como se determina en las nuevas normativas de transporte urbano este será un mecanismo principal, para el control de los ingresos que tiene cada unidad.

Se pondrá en consideración los resultados que se han obtenido después de la recolección de datos que se solicitó a cada socio con fecha 07 Agosto hasta el 13 de agosto del presente año.

De la misma forma se aclaran puntos referentes a datos incomprensibles y también se establecerá valores referentes a límites de tolerancia y porcentaje de fallas en cada contador.

- Existen algunas unidades las cuales hasta la fecha no han realizado ningún mantenimiento por lo cual el contador de pasajeros no emite información para poder ser comparada y estudiada, es importante tener en cuenta que existe 2 contadores de pasajeros el físico que se encuentra en las unidades y uno comparativo el cual debe ser activado para que emita la señal comparativa y esos datos sean subidos a la red de trabajo.
- A causa de que algunas unidades fueron llevadas al mantenimiento los datos de estas no serán tomas en cuenta, para evitar mal interpretación de información.

- Se deberá tener en cuenta que para los parámetros de caja común interna se impuso un límite de tolerancia de 4.51% para evitar la cámara de compensación lo que según un estimativo es el representativo de 10 dólares americanos.

Después de un análisis de resultados se obtuvo los siguientes resultados en los cuales refleja que:

| Unidad | 07-Ago | 08-Ago | 09-Ago | 10-Ago | 11-Ago | 12-Ago | 13-Ago |
|--------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|
| 1 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - |
| 2 | \$ - | \$ 5,00 | \$ 8,00 | \$ 6,00 | \$ 4,00 | \$ 6,00 | \$ 4,00 |
| 3 | \$ 1,00 | \$ 7,00 | \$ 4,00 | \$ 5,00 | \$ (23,00) | \$ 10,00 | \$ 9,00 |
| 4 | \$ 33,00 | \$ 5,00 | \$ 30,00 | \$ 4,00 | \$ 1,00 | \$ 24,00 | \$ 1,00 |
| 5 | \$ 4,00 | \$ 6,00 | \$ 7,00 | \$ 7,00 | \$ 1,00 | \$ 3,00 | \$ - |
| 6 | \$ 470,00 | \$ (155,00) | \$ (139,00) | \$ (45,00) | \$ 225,00 | \$ (214,00) | \$ (88,00) |
| 7 | \$ 1,00 | \$ 2,00 | \$ 2,00 | \$ 11,00 | \$ 16,00 | \$ (1,00) | \$ (3,00) |
| 8 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - |
| 9 | \$ 1,00 | \$ 3,00 | \$ 3,00 | \$ 4,00 | \$ 2,00 | \$ 8,00 | \$ 2,00 |
| 10 | \$ 5,00 | \$ 3,00 | \$ 2,00 | \$ 8,00 | \$ - | \$ - | \$ - |
| 11 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ (87,00) | \$ 1,00 | \$ 6,00 | \$ 1,00 |
| 12 | \$ (108,00) | \$ (9,00) | \$ 1,00 | \$ (5,00) | \$ 1,00 | \$ (7,00) | \$ - |
| 13 | \$ 5,00 | \$ 3,00 | \$ 8,00 | \$ - | \$ (1,00) | \$ 5,00 | \$ - |
| 14 | \$ 2,00 | \$ 6,00 | \$ 3,00 | \$ 3,00 | \$ 5,00 | \$ (35,00) | \$ 8,00 |
| 15 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - |
| 16 | \$ 6,00 | \$ 4,00 | \$ 4,00 | \$ 7,00 | \$ 949,00 | \$ 431,00 | \$ (111,00) |
| 17 | \$ 1,00 | \$ 2,00 | \$ - | \$ 7,00 | \$ 726,00 | \$ (2,00) | \$ (17,00) |
| 18 | \$ 2,00 | \$ 8,00 | \$ (7,00) | \$ 40,00 | \$ 981,00 | \$ 580,00 | \$ (448,00) |
| 19 | \$ 3,00 | \$ 6,00 | \$ 1,00 | \$ 3,00 | \$ 1,00 | \$ 3,00 | \$ 9,00 |
| 20 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - |
| 21 | \$ 4,00 | \$ 4,00 | \$ (1,00) | \$ 8,00 | \$ 4,00 | \$ 1,00 | \$ 3,00 |

| | | | | | | | |
|----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| 22 | \$ (128,00) | \$ 86,00 | \$ (108,00) | \$ (44,00) | \$ 266,00 | \$ (121,00) | \$ (70,00) |
| 23 | \$ (8,00) | \$ 27,00 | \$ - | \$ 8,00 | \$ 10,00 | \$ (1,00) | \$ 6,00 |
| 24 | \$ 4,00 | \$ 2,00 | \$ 2,00 | \$ 4,00 | \$ 4,00 | \$ 402,00 | \$ (64,00) |
| 25 | \$ (217,00) | \$ (8,00) | \$ (52,00) | \$ (332,00) | \$ 306,00 | \$ 217,00 | \$ 189,00 |
| 26 | \$ (221,00) | \$ 59,00 | \$ (87,00) | \$ 43,00 | \$ (111,00) | \$ (120,00) | \$ 471,00 |
| 27 | \$ 5,00 | \$ 899,11 | \$ 2,00 | \$ 4,00 | \$ 639,00 | \$ 2,00 | \$ 2,00 |
| 28 | \$ 9,00 | \$ (9,00) | \$ 18,00 | \$ (74,00) | \$ 34,00 | \$ 42,00 | \$ 6,00 |
| 29 | \$ 200,00 | \$ 694,00 | \$ 802,00 | \$ 691,00 | \$ - | \$ 402,00 | \$ 495,00 |
| 30 | \$ - | \$ 2,00 | \$ 8,00 | \$ 5,00 | \$ 5,00 | \$ 3,00 | \$ 3,00 |
| 31 | \$ (38,00) | \$ 6,00 | \$ 1,00 | \$ 9,00 | \$ 3,00 | \$ 4,00 | \$ 5,00 |
| 32 | \$ (73,00) | \$ 6,00 | \$ 4,00 | \$ 2,00 | \$ 5,00 | \$ 4,00 | \$ 5,00 |
| 33 | \$ - | \$ 4,00 | \$ 2,00 | \$ 4,00 | \$ 4,00 | \$ 75,00 | \$ 14,00 |
| 34 | \$ 767,00 | \$ 16,00 | \$ 7,00 | \$ 2,00 | \$ 3,00 | \$ 1,00 | \$ 10,00 |
| 35 | \$ - | \$ 10,00 | \$ 4,00 | \$ (3,00) | \$ 30,00 | \$ (2,00) | \$ 3,00 |
| 36 | \$ - | \$ (111,00) | \$ 114,00 | \$ 4,00 | \$ 4,00 | \$ - | \$ 3,00 |
| 37 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - |
| 38 | \$ (2,00) | \$ 2,00 | \$ 15,00 | \$ - | \$ 1,00 | \$ (99,00) | \$ 3,00 |
| 39 | \$ 13,00 | \$ (3,00) | \$ 1,00 | \$ (44,00) | \$ (53,00) | \$ 217,00 | \$ (28,00) |
| 40 | \$ 3,00 | \$ 5,00 | \$ 4,00 | \$ (1,00) | \$ 6,00 | \$ (1,00) | \$ 9,00 |
| 41 | \$ 2,00 | \$ 7,00 | \$ 2,00 | \$ 4,00 | \$ - | \$ 4,00 | \$ 3,00 |
| 42 | \$ (17,00) | \$ (11,00) | \$ (13,00) | \$ (8,00) | \$ (13,00) | \$ (317,00) | \$ (46,00) |
| 43 | \$ 19,00 | \$ 4,00 | \$ 4,00 | \$ 5,00 | \$ - | \$ 12,00 | \$ 7,00 |
| 44 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - |
| 45 | \$ 19,00 | \$ 12,00 | \$ 5,00 | \$ 6,00 | \$ 3,00 | \$ 3,00 | \$ 1,00 |
| 46 | \$ 5,00 | \$ 2,00 | \$ 2,00 | \$ 5,00 | \$ 14,00 | \$ 9,00 | \$ 6,00 |
| 47 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - |
| 48 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - |
| 49 | \$ (54,00) | \$ (147,00) | \$ 3,00 | \$ 5,00 | \$ 4,00 | \$ (12,00) | \$ 19,00 |

| | | | | | | | |
|----|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| 50 | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - |
| 51 | \$ (116,00) | \$ 202,00 | \$ (97,00) | \$ (6,00) | \$ 54,00 | \$ (123,00) | \$ 137,00 |
| 52 | \$ 224,00 | \$ 457,00 | \$ 65,00 | \$ 2,00 | \$ (359,00) | \$ (144,00) | \$ (305,00) |
| 53 | \$ (130,00) | \$ 4,00 | \$ 6,00 | \$ 3,00 | \$ 3,00 | \$ (3,00) | \$ 3,00 |
| 54 | \$ 8,00 | \$ 7,00 | \$ - | \$ (1,00) | \$ - | \$ (1,00) | \$ - |
| 55 | \$ 28,00 | \$ 48,00 | \$ (364,00) | \$ (80,00) | \$ 176,00 | \$ 143,00 | \$ 131,00 |

Todos los valores reflejados son las diferencias representadas en valores monetarios por cada unidad en la semana del 07 al 13 de Agosto del 2017

Evaluación de resultados

| Unidad | En contra | A favor | Total |
|--------|-------------|-------------|-------------|
| 1 | | | |
| 2 | \$ - | \$ 33,00 | \$ 33,00 |
| 3 | \$ (23,00) | \$ 36,00 | \$ 13,00 |
| 4 | \$ - | \$ 98,00 | \$ 98,00 |
| 5 | \$ - | \$ 28,00 | \$ 28,00 |
| 6 | \$ (641,00) | \$ 695,00 | \$ 54,00 |
| 7 | \$ (4,00) | \$ 32,00 | \$ 28,00 |
| 8 | \$ - | \$ - | \$ - |
| 9 | \$ - | \$ 23,00 | \$ 23,00 |
| 10 | \$ - | \$ 18,00 | \$ 18,00 |
| 11 | \$ (87,00) | \$ 8,00 | \$ (79,00) |
| 12 | \$ (129,00) | \$ 2,00 | \$ (127,00) |
| 13 | \$ (1,00) | \$ 21,00 | \$ 20,00 |
| 14 | \$ (35,00) | \$ 27,00 | \$ (8,00) |
| 15 | \$ - | \$ - | \$ - |
| 16 | \$ (111,00) | \$ 1.401,00 | \$ 1.290,00 |
| 17 | \$ (19,00) | \$ 736,00 | \$ 717,00 |
| 18 | \$ (455,00) | \$ 1.611,00 | \$ 1.156,00 |
| 19 | \$ - | \$ 26,00 | \$ 26,00 |
| 20 | \$ - | \$ - | \$ - |
| 21 | \$ (1,00) | \$ 24,00 | \$ 23,00 |
| 22 | \$ (471,00) | \$ 352,00 | \$ (119,00) |
| 23 | \$ (9,00) | \$ 51,00 | \$ 42,00 |
| 24 | \$ (64,00) | \$ 418,00 | \$ 354,00 |

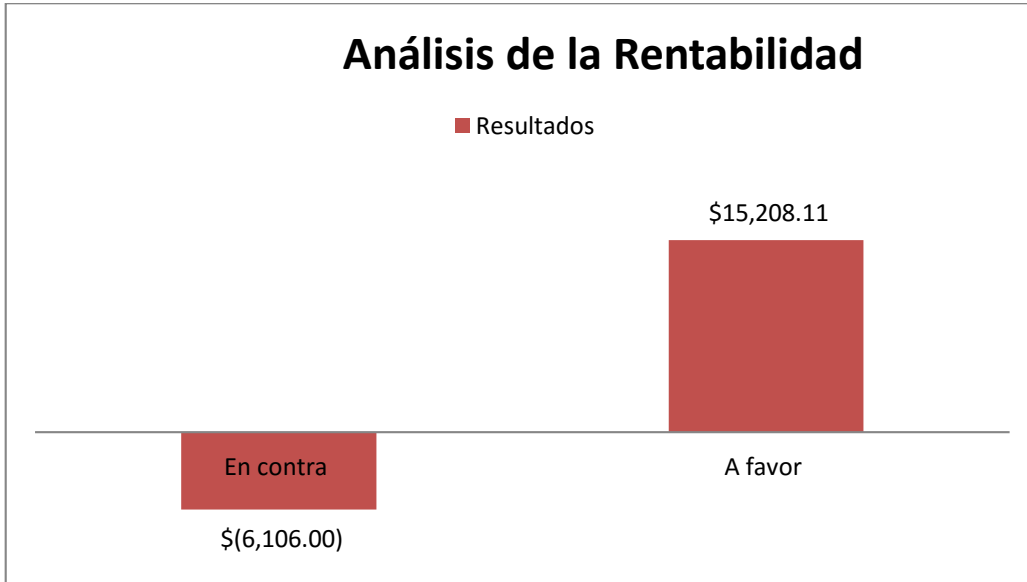
| | | | |
|----|----------------------|---------------------|-------------|
| 25 | \$ (609,00) | \$ 712,00 | \$ 103,00 |
| 26 | \$ (539,00) | \$ 573,00 | \$ 34,00 |
| 27 | \$ - | \$ 1.553,11 | \$ 1.553,11 |
| 28 | \$ (83,00) | \$ 109,00 | \$ 26,00 |
| 29 | \$ - | \$ 3.284,00 | \$ 3.284,00 |
| 30 | \$ - | \$ 26,00 | \$ 26,00 |
| 31 | \$ (38,00) | \$ 28,00 | \$ (10,00) |
| 32 | \$ (73,00) | \$ 26,00 | \$ (47,00) |
| 33 | \$ - | \$ 103,00 | \$ 103,00 |
| 34 | \$ - | \$ 806,00 | \$ 806,00 |
| 35 | \$ (5,00) | \$ 47,00 | \$ 42,00 |
| 36 | \$ (111,00) | \$ 125,00 | \$ 14,00 |
| 37 | \$ - | \$ - | \$ - |
| 38 | \$ (101,00) | \$ 21,00 | \$ (80,00) |
| 39 | \$ (128,00) | \$ 231,00 | \$ 103,00 |
| 40 | \$ (2,00) | \$ 27,00 | \$ 25,00 |
| 41 | \$ - | \$ 22,00 | \$ 22,00 |
| 42 | \$ (425,00) | \$ - | \$ (425,00) |
| 43 | \$ - | \$ 51,00 | \$ 51,00 |
| 44 | \$ - | \$ - | \$ - |
| 45 | \$ - | \$ 49,00 | \$ 49,00 |
| 46 | \$ - | \$ 43,00 | \$ 43,00 |
| 47 | \$ - | \$ - | \$ - |
| 48 | \$ - | \$ - | \$ - |
| 49 | \$ (213,00) | \$ 31,00 | \$ (182,00) |
| 50 | \$ - | \$ - | \$ - |
| 51 | \$ (342,00) | \$ 393,00 | \$ 51,00 |
| 52 | \$ (808,00) | \$ 748,00 | \$ (60,00) |
| 53 | \$ (133,00) | \$ 19,00 | \$ (114,00) |
| 54 | \$ (2,00) | \$ 15,00 | \$ 13,00 |
| 55 | \$ (444,00) | \$ 526,00 | \$ 82,00 |
| | \$ (6.106,00) | \$ 15.208,11 | |

En esta tabla se determina los saldos en contra y a favor del socio.

Este rango se basa que en contra es cuando los datos que el contador de pasajeros manual es menor al de la plataforma

Y a favor cuando el valor del contador manual es mayor al del sistema.

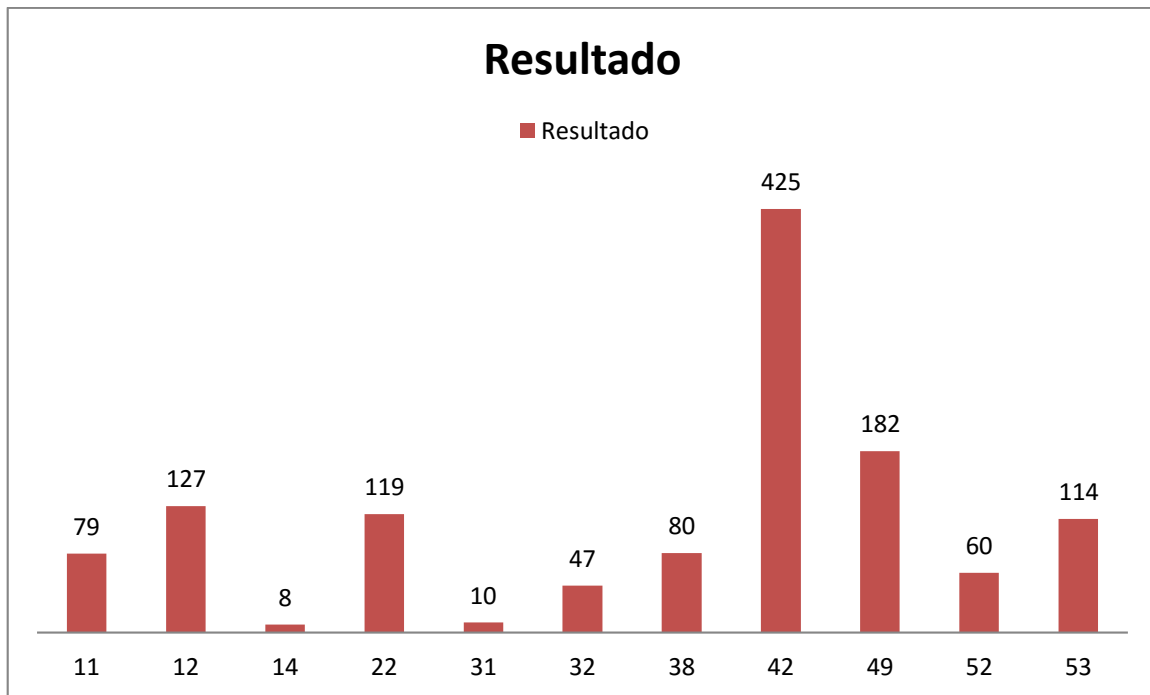
OJO: Se debe tener en cuenta que si el dato del contador de pasajeros es menor al del sistema, en la propuesta de caja común establece como parámetro el uso del contador de pasajeros de la plataforma web y al encontrarse este inconveniente podría causar el uso de la cámara de compensación.



De forma representativa se fue ver que el saldo a favor del accionista es mayor al de la perdida para el mismo, es decir en los cálculos manuales el accionista tiene más rédito que lo que se refleja en el contador web.

Pero es importante tener en cuenta que así mismo hay unidades que se encuentran en un punto muy crítica referente al uso ya que sus pérdidas significativas para ellos. Esa así que se pone a consideración el valor y posicionamiento del punto crítico en el uso del contador.

| Unidad | Resultado |
|--------|-----------|
| 11 | 79 |
| 12 | 127 |
| 14 | 8 |
| 22 | 119 |
| 31 | 10 |
| 32 | 47 |
| 38 | 80 |
| 42 | 425 |
| 49 | 182 |
| 52 | 60 |
| 53 | 114 |



Todos estos valores son en cantidades monetarias.

RESULTADOS

- La unidad número 06 tiene unos erros de datos ya que sus fallos son críticos.
- La unidad 01 tiene una falla de datos que no ha sido comunicada.
- No presenta la información requerida hasta el día 18 de agosto las siguientes unidades.
 - 08
 - 15
 - 50
 - 20
- 44 (no son de las fechas requerías en el oficio enviado por gerencia).
- Así mismo no se tomó en cuenta los datos de las unidades que están en manteniendo. Ya que no existe estudio comparativo hasta que esté en funcionamiento.
- Las unidades 51 y 52 tienen valores muy significativos por lo que se pone en consideración volver a evaluar estas unidades para poder resolver el inconveniente.

Otro de los puntos de análisis también fue establecer el valor de producción por línea e identificar cual es la línea de mayor ingreso.

Magdalena

| Unidad | 07-ago Según Sistema | el Valor Monetario | |
|-----------------|----------------------------|-----------------------|----------|
| 3 | 801 | \$ | 196,25 |
| 4 | 804 | \$ | 196,98 |
| 5 | 851 | \$ | 208,50 |
| 6 | 626 | \$ | 153,37 |
| 7 | 843 | \$ | 206,54 |
| 9 | 993 | \$ | 243,29 |
| 10 | 833 | \$ | 204,09 |
| 12 | 828 | \$ | 202,86 |
| 13 | 818 | \$ | 200,41 |
| 14 | 738 | \$ | 180,81 |
| 16 | 882 | \$ | 216,09 |
| 17 | 735 | \$ | 180,08 |
| 18 | 847 | \$ | 207,52 |
| 19 | 863 | \$ | 211,44 |
| 21 | 878 | \$ | 215,11 |
| 22 | 1033 | \$ | 253,09 |
| 23 | 808 | \$ | 197,96 |
| 24 | 1009 | \$ | 247,21 |
| 25 | 1172 | \$ | 287,14 |
| 26 | 1034 | \$ | 253,33 |
| 27 | 1026 | \$ | 251,37 |
| 28 | 894 | \$ | 219,03 |
| TOTAL | 19316 | \$ | 4.732,42 |
| Promedio | 878 | \$ | 215,11 |

En la línea de la Magdalena se pudo establecer que el promedio diario por unidad es de 878 pasajeros, es decir su producción por labora en esta es de \$215.11.

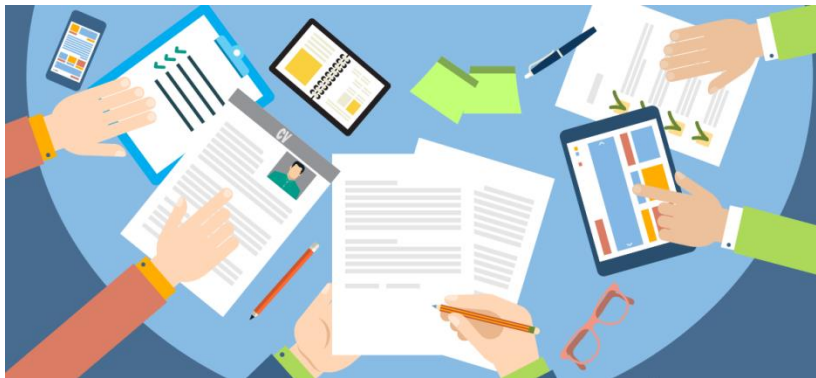
Huachi Grande

| 08-ago | | | |
|--------------|------------------|-----------------|----------|
| Unidad | Según el Sistema | Valor Monetario | |
| 3 | 826 | \$ | 202,37 |
| 4 | 792 | \$ | 194,04 |
| 5 | 834 | \$ | 204,33 |
| 6 | 885 | \$ | 216,83 |
| 7 | 844 | \$ | 206,78 |
| 9 | 776 | \$ | 190,12 |
| 10 | 740 | \$ | 181,30 |
| 12 | 921 | \$ | 225,65 |
| 13 | 900 | \$ | 220,50 |
| 14 | 781 | \$ | 191,35 |
| 16 | 1073 | \$ | 262,89 |
| 17 | 847 | \$ | 207,52 |
| 18 | 1034 | \$ | 253,33 |
| 19 | 1119 | \$ | 274,16 |
| 21 | 882 | \$ | 216,09 |
| 22 | 956 | \$ | 234,22 |
| 23 | 888 | \$ | 217,56 |
| 24 | 847 | \$ | 207,52 |
| 25 | 845 | \$ | 207,03 |
| 26 | 811 | \$ | 198,70 |
| 27 | 893 | \$ | 218,79 |
| 28 | 892 | \$ | 218,54 |
| TOTAL | 19386 | \$ | 4.749,57 |

| | | | |
|----------|-----|----|--------|
| Promedio | 881 | \$ | 215,89 |
|----------|-----|----|--------|

Mientras que en línea de Huachi Grande se pudo establecer que el promedio diario por unidad es de 881 pasajeros, es decir su producción por labora en esta es de \$215.89.

Es decir la diferencia entre las dos líneas que tiene la compañía estas al mismo nivel, teniendo en cuenta que en la de Huachi grande tiene ramales es decir su recorrido se extiende en horas picos a otros sectores de la línea.



**FÓRMULA DE REPARTO
SISTEMA DE CAJA COMÚN**

| | |
|-------------------|------|
| TARIFA: | 0,3 |
| TARIFA PONDERADA: | 0,25 |

| OPERADORA / UNIDAD | Nº VUELTA | KM RECORRIDOS | TOTAL KM RECORRIDOS | Nº PASAJEROS CONTADOR | VALOR A RECAUDAR | Nº PASAJEROS REAL | VALOR ENTREGADO | EVASIÓN \$ | % EVASIÓN | CAMARA DE COMPENSACIÓN | REPARTO POR KM RECORRIDOS (\$) | REPARTO CAMARA DE COMPENSACION | TOTAL A REPARTIR | |
|--------------------|-----------|---------------|---------------------|-----------------------|------------------|-------------------|-----------------|------------|-----------|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------|---------------|
| UNIDAD 1 | 5 | 12 | 60 | 750 | 187,5 | 740 | 185 | 2,5 | 1,33 | | 153,00 | 6,88 | 159,88 | |
| UNIDAD 2 | 7 | 11 | 77 | 800 | 200 | 650 | 162,5 | 37,5 | 18,75 | 27,50 | 196,35 | | 196,35 | |
| UNIDAD 3 | 4 | 15 | 60 | 650 | 162,5 | 630 | 157,5 | 5 | 3,08 | | 153,00 | 6,88 | 159,88 | |
| UNIDAD 4 | 8 | 11 | 88 | 900 | 225 | 880 | 220 | 5 | 2,22 | | 224,40 | 6,88 | 231,28 | |
| UNIDAD 5 | 5 | 13 | 65 | 700 | 175 | 670 | 167,5 | 7,5 | 4,29 | | 165,75 | 6,88 | 172,63 | |
| TOTAL | | | 350 | TOTAL | | | 892,5 | | | | 27,5 | 892,50 | 27,50 | 920,00 |

| | |
|-----|------|
| IPK | 2,55 |
|-----|------|

| | |
|------------|---|
| 27 | |
| % EVASIÓN: | 5 |

| | |
|--|---|
| TOTAL KM RECORRIDO | Nº VUELTAS * KM RECORRIDOS |
| Nº PASAJEROS | DATO ENTREGADO POR EL CONTADOR |
| VALOR A RECAUDAR | Nº PASAJEROS (CONTADOR) * TARIFA PONDERADA |
| VALOR ENTREGADO | \$ ENTREGADO POR CADA UNIDAD |
| EVASIÓN | VALOR A RECAUDAR - VALOR ENTREGADO |
| % EVASIÓN | % DE (VALOR A RECAUDAR - VALOR ENTREGADO) |
| CAMARA DE COMPENSACIÓN | VALOR FALTANTE POR CONCEPTO DE EVASIÓN SUPERIOR AL 5% |
| ÍNDICE DE PASAJEROS POR KILÓMETRO (IPK) | TOTAL PASAJEROS / TOTAL KM RECORRIDOS (IPK DE LA EMPRESA) |
| REPARTO POR KM | IPK (DE LA EMPRESA) * TOTAL KM RECORRIDOS DE LA UNIDAD |
| REPARTO CAMARA DE COMPENSACIÓN | TOTAL CAMARA DE COMPENSACIÓN / N (N= NÚMERO DE UNIDADES QUE CUMPLEN LAS REGLAS) |
| TOTAL A REPARTIR | REPARTO POR KM + REPARTO CAMARA DE COMPENSACIÓN |

RECOMENDACIÓN

El realizar estos formatos e informes presentados se podrá ver el impacto y crear un escenario adecuado de este sistema de caja común, ya que esta tiene como finalidad ayudar al gremio del transporte a tener un control adecuado de las recaudaciones, y a su vez verificar como es el avance del sector de servicio urbano en estos últimos años.

BIBLIOGRAFÍA

- Robles Román, C. L. (2012). *Fundamentos de administración financiera*. Mexico : RED TERCER MILENIO S.C.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *REGLAMENTOS DE SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE RECUADO PARA TRANSPORTE PÚBLICO INTRA CANTONAL* . Quito: Direccion de Secretaria General.
- Archer, D. (2001). *Estados Financieros Macroeconómicos* . Mexico : Brainglear.
- Barroso, C. (10 de Marzo de 2015). Ambato mejorando el Transporte y su sector . *La Hora Ambato* , pág. A13.
- Blasco , J. E., & Pérez, J. A. (2007). *Metodologías de Investigación en las Ciencias de la Actividad* . San Vicente (Alicante): Editorial Club Universitario.
- Briseño Ramirez, H. (2006). *Indicadores Financieros Facilmente Explicados*. Jalisco, Mexico: Umbral Editorial, S.A de C.V.
- Consejo Nacional de Competencias. (2012). *Resolución N° 006-CNC-2012*. Quito: Consejo Nacional de Competencias.
- Díaz , M., Gil, V., & Vílchez, P. (2010). Hacia la convergencia mundial del marco conceptual para la preparación de los estados financieros. En M. Díaz, V. Gil, & P. Vílchez, *Contabilidad y Negocios* (pág. 5). Caracas .
- Estupiñan, J. C. (2011). *Contabilidad Financiera y sus Componentes* . Bogota : Macrilibro S.A.
- Eumed. (1999). *Estadística Paramétrica y no Paramétrica*. Montevideo : Airbook S.C.V.
- Explorable.com. (15 de Noviembre de 2009). *Explorable.com*. Obtenido de Explorable: <https://explorable.com/es/poblacion-de-la-investigacion>
- FENACOTIP. (2014). El Transporte Urbano y Su carencia. *Buen Viaje*, 20.
- Garzòn, P. A. (12 de Marzo de 2012). *Repositorio Universidad Andina Simòn Bolívar* . Obtenido de Repositorio Universidad Andina Simòn Bolívar : <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3112/1/T1148-MBA-Baez-Dise%C3%B1o.pdf>
- Guillermo, V. R. (15 de Junio de 2014). *El desconocimiento de las normas de tránsito incrementa los índices de accidentalidad en la ciudad de Ibarra* . Quito : Repositorio de la Universidad Central del Ecuador.
- Hernandez Sampieri , R. (2008). *Metodología de la Investigación*. Mexico : Mc Graw Hill.

- Hernandez, J., Fernandez, J., & Batista, C. (2010). *Metodología de la Investigación*. Tabasco : Mextroll book A.M.
- IBM Knowledge Center. (Marzo de 2010). *IBM Corporation*. Obtenido de IMM Web Site:
https://www.ibm.com/support/knowledgecenter/es/SSLVMB_23.0.0/spss/base/idh_ntch.html
- Instituto Técnico de Contadores de Colombia . (2011). *Instituto Técnico de Contadores de Colombia* . Obtenido de Instituto Técnico de Contadores de Colombia :
<http://incp.org.co/Site/2012/agenda/7-if.pdf>
- Krause, M. (30 de 01 de 1995). La investigación cualitativa: un campo de posibilidades y desafíos. *Revista Temas de educación*, 19 - 40.
- La Hora . (30 de Agosto de 2017). Sistema de Caja Común, responsabilidad de las Operadoras de Transporte público intracantonal. *La Hora Ambato* , pág. A11.
- Lee, S. (2011). *Estudio de la Investigación y su Metodología*. Detroy : Starbooks A.V.M .
- León, I. F. (18 de Julio de 2016). Correcciones al Transporte Urbano. *La Hora*, págs. 21-22.
- Moncada Aristizábal, C. A. (2009). *Modelo de estructura empresarial para el transporte público colectivo*. Colombia: D - Pontificia Universidad Javeriana.
- Morillo, M. (2001). Rentabilidad Financiera y reducción de costos . *Actualidad Contable FACES* , 35.
- Nava, R. (2009). Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente. *Revista venezolana de Gerencia*, 619.
- Rodriguez, M. (13 de Agosto de 2013). *Guia de Tesis* . Obtenido de Wordpress:
<https://guiadetesis.wordpress.com/2013/08/19/acerca-de-la-investigacion-bibliografica-y-documental/>
- SAMIUC. (14 de Diciembre de 2011). *SAMIUC*. Obtenido de SAMIUC:
<https://www.samiuc.es/index.php/estadisticas-con-variables-binarias/valoracion-inicial-de-pruebas-diagnostics/chi-cuadrado.html>
- Superintendencia de Compañías. (2011). *Superintendencia de Compañías*. Obtenido de Superintendencia de Compañías:
http://181.198.3.71/portal/samples/images/docs/tabla_indicadores.pdf
- Tena, A., & Rivas, R. (1982). *Manual de Investigación Documental* . Mexico : Plaza y valdés S.A. de C.V.
- Toro, D. (2010). Analisis Financiero y sus Compuestos. En D. Toro, *Analisis Financiero y sus Compuestos* (pág. 32). Argentina : Paxbrighton.

Torre, K. d. (12 de Marzo de 2014). Mejoras y Metodología del Transporte Urbano en Tungurahua. *La Hora*, págs. 21-23.

Universidad de Alcala. (12 de Marzo de 2016). *Biblioteca Universidad de Alcala*.
Obtenido de Biblioteca Universidad de Alcala:
http://www3.uah.es/bibliotecaformacion/BPOL/FUENTESDEINFORMACION/tipos_de_fuentes_de_informacin.html

University of California, Berkeley. (2017). *Indicadores Financieros Empresariales*.
California: University of California, Berkeley.

Valle, E. E., Hidalgo, V., Padilla, G., & Figueroa, G. (19 de Febrero de 2012). Apuntes Digitales. Mexico, D.f Mexico.

Vinueza, Á. (10 de Diciembre de 2010). *Bus Ecuador*. Recuperado el 31 de Diciembre de 2013, de <http://www.busecuador.com/quienes-somos.html>

Yanéz Piña, J. (2012 de Mayo de 2011). *MailxMail*. Obtenido de MailxMail:
<http://www.mailxmail.com/curso-estados-financieros/concepto>

ANEXOS

(Anexo N°1)

Cuadro comparativo entre las Normativas de Transporte anterior y las Nuevas normativas vigentes.

| NORMATIVA ANTERIOR | NUEVA NORMATIVA |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• No existe ninguna norma que regule el control de los recorrido y la utilización de la tecnología, simplemente menciona el plan transporte seguro cuyo principal objetivo es frenar la delincuencia en el transporte público, cantonal e interprovincial.• En esta también se prohíbe la utilización de los troqueles y otros implementos que dañen o impidan el ingreso a las unidades de transporte. | <ul style="list-style-type: none">• Se presenta un modelo para el control financiero y administrativo de los ingresos diarios que recepta cada compañía o cooperativa de transporte llamándola “caja Común” o “Sistema de Recaudo Integral”.• Se solicita también el uso de contadores de pasajeros, rastreo satelital e instalación de programas de rastreo continuo, como herramienta para la implementación de cambios tecnológicos en el transporte. |

(Anexo N°2)

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA

Objetivo: Analizar las nuevas normativas vigentes Transporte Urbano del cantón Ambato y la rentabilidad de la compañía Transportes Jerpazsol s.a., para un adecuado control administrativo y financiero.

Dirigida a: Dirigentes y Personal Administrativo

Instrucciones:

- Las respuestas proporcionadas serán utilizadas exclusivamente para el trabajo de titulación.
- Lea detenidamente cada una de las preguntas y seleccione con una “x” la respuesta.

ASPECTOS ESPECIFICOS

1) ¿Considera usted que las nuevas Normativas de Transporte Urbano ayudaran al control de Tránsito en la Cuidad?

Si

No

2) ¿Usted considera que el Transporte público debe estar en constante control?

Si

No

3) ¿Está usted de acuerdo con la creación de nuevas normativas que regulen el Transporte en la ciudad?

Si

No

4) ¿Cree usted que con la utilización de la tecnología ayudara a disminuir el gasto Corriente (empleados)?

Si

No

5) ¿Cree usted que todos los aparatos tecnológicos que están dentro de la normativa, ayudaran al Control del transporte?

Si

No

6) ¿Cree usted que si se aplican estas normativas se puede crear un mejor ambiente de Trabajo?

Si

No

7) ¿Considera usted que si se aplican nuevas reglas y leyes de transporte urbano la rentabilidad puede mejorar?

Si

No

8) ¿Sabe usted lo que significa la rentabilidad?

Si

No

9) ¿Existe un control administrativo en la producción diaria de cada unidad?

Si

No

10) ¿Cree usted que la caja común es una buena herramienta de reparto equitativo?

Si

No

11) ¿Considera Ud. que los activos se encuentran debidamente salvaguardados a fin de contribuir a la rentabilidad de la empresa?

Si

No

12) ¿Existen adecuaciones necesarias para las instalaciones de equipos tecnológicos en las unidades?

Si

No

13) ¿Se relaciona el riesgo económico con la rentabilidad?

Si

No

14) ¿Se aplican indicadores financieros para medir la rentabilidad para conocer la variación con respecto al año anterior?

Si

No

15) ¿La inversión que realiza en el servicio de transporte es rentable?

Si

No

¡GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!